



Laura Rantanen
VPO, VIY

Lausuntokooste: Luonnos hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Oikeusministeriö

Oikeusministeriö esittää lausuntonaan seuraavan.

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen

Ehdotuksen 5 §:ssä on sinänsä asianmukaisesti sidottu salassa pidettävien tietojen saaminen niiden välttämättömyyteen liikenne- ja viestintäviraston tehtävien hoitamisessa. Säännös on kuitenkin melko epämääräinen koostuen ainoastaan viittauksista viraston tehtäviin, toimijoihin, ehdotetussa laissa tarkoitettua toimintaa koskeviin EU-säädöksiin ja määräyksiin. Myös pykälän perustelut ovat erittäin niukat ja lähinnä toistavat säännöksen sanamuodot.

Huomio kiinnittyy ensinnäkin siihen, että tietojensaantia ei ole sidottu viraston valvontatehtäviin vaan kaikkiin sen tässä laissa säädettyihin tehtäviin (vrt. perustelut s. 19). Valvonta- ja tiedonsaantisäännösten yhteyttä olisi syytä täsmentää, vaikkei ehdotetussa laissa muutoin laajoista viranomaistehtävistä säädettaisikään. Toisekseen tiedonsaantioikeus on kiinnitetty ”kaikkiin niihin toimijoihin”, joiden ”velvollisuuksista” säädetään ”tässä laissa tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-säädöksissä”. Onko selvää, keitä tämä pykälä velvoittaa ja mitä ”tässä laissa tarkoitettulla toiminnalla” tarkoitetaan?

Esimerkiksi uuden kansallisen säädöksen ainoa ”toimijoihin” kohdistuva velvoite olisi 3 §:ssä säädetyin tavoin käyttää polttoaineiden hintojen esittämisessä tiettyä menetelmää. Jää epäselväksi, miksi tämän velvoitteen valvonta voisi edellyttää salassa pidettäviä tietoja. Toisaalta valvontasäännöksessä (4 §) viitatuissa artikloissa on hyvin erilaisia velvoitteita niin moottoriajoneuvojen valmistajille kuin vaikkapa vetytankkauspisteiden ylläpitäjillekin.

Asianmukaista olisi vähintään esimerkein pykälän perusteluissa kuvata, millaisia tilanteita, velvoitteita ja toimijoita salassapidon murtava pykälä koskisi ja velvoittaisi.

Kolmanneksi perusteluissa olisi syytä tuoda esiin esimerkein, minkälaisia salassa pidettäviä tietoja tässä tarkoitetaan, eli mitkä tiedot voisivat olla säännöksessä tarkoitettulla tavalla välttämättömiä



viraston valvontatehtävän hoitamiseksi. Kun sekä potentiaalisten tiedonantovelvollisten joukko, että tarkoitettu toiminta jäävät epätasällisiksi, on ehdotuksen perusteella vaikeaa arvioida, miksi ja missä tilanteissa salassapitosäännösten murtamista pidetään välttämättömänä ja onko esitysluonnoksessa tehty arvio asianmukainen.

Lisäksi, kun tietojen antajina olisi nähtävästi yksityiset tahot, voisi säännöstä olla syytä täsmentää salassa pidettävien tietojen saamisesta ”pyynnöstä”.

Hallinnolliset seuraamukset

Hallinnollisten seuraamusten mahdollisista kohteista olisi 7 §:ssä säädetty vastaavalla, melko epätasälliseksi jäävällä tavalla kuin salassa pidettävien tietojen antamiseen velvoitetuista toimijoistakin. Olisi hyvä, jos näiden säännösten soveltamisalaa voisi vähintään kohteidensa osalta jotenkin täsmentää.

Ehdotettu seuraamussäätely on kaikkiaan varsin väljää, ja sen jatkovalmistelussa tulisi ottaa huomioon hallinnollisia seuraamuksia koskevat sääntelyperiaatteet (ks. LAKO 12.10.4).

Joitakin yleisempiä ja teknisiä huomioita

Säännöskohtaiset perustelut ovat paikoin erittäin niukat tai niitä ei ole ollenkaan, so. Perusteluissa vain toistetaan itse säännös. Ehdotettujen 5–8 §:n perusteluita tulisi jatkovalmistelussa täydentää siten kuin HELO ohjeistaa (Hallituksen esityksen laatimisohejeet 7 luku). Niissä on annettava säännösten ehdotetusta sisällöstä lisää tietoa sekä eduskunnalle että lain soveltajalle. On selostettava muun muassa se, minkälaista muutosta vallitsevaan oikeustilaan ne merkitsevät, jos ne sellaista merkitsevät. Selostusta on havainnollistettava esimerkein tilanteista, joihin säännöstä sovellettaisiin.

Esitysluonnoksessa todetaan, että ”Koska jakeluinfra-asetuksella kumotaan jakeluinfradirektiivi, on direktiivin täytäntöön panemiseksi säädetty jakeluinfralaki kumottava”. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja samalla voimassa oleva laki kumottaisiin (s. 12, 13). Oikeusministeriö toteaa, ettei direktiivin kumoaminen välttämättä edellytä kansallisen lain kumoamista. Yksi sääntelyvaihtoehto voisikin olla se, että voimassa olevan jakeluinfralain tarkoitusta koskevaa pykälää muutettaisiin ja samalla tehtäisiin asetuksen edellyttämät muutokset kyseiseen säädökseen.

1. lakiehdotuksessa määriteltäisiin tankkauspisteen ylläpitäjä, mutta kyseistä määritelmää käytettäisiin vain kerran (3 §). Vaihtoehtoisen polttoaineen määritelmää ei käytetä säännöksissä kertaakaan, vaan käsitettä tarvitaan ainoastaan lain nimikkeessä ja 1 §:n viittauksessa. Määrittelyt eivät siksi vaikuta tarpeellisilta, saati hyödyllisiltä (ks. Lainkirjoittajan opas, luku 23).

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on vakiintuneesti katsottu, että valvontatyypipisten tarkastusten sääntelyssä (1. LE 6 §) on syytä viitata hallintolain 39 §:n säännöksiin hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä (esim. PeVM 9/2018 vp).

Kotirauhan suojan piiriin kuuluvat tilat on ehdotuksessa rajattu nimenomaisesti tarkastusoikeuden ulkopuolelle, mitä on pidettävä säädöksen soveltamisalan ja valvonnan alan kannalta perusteltuna ratkaisuna.



Sana "osaltaan" 1 §:ssä vaikuttaa tarpeettomalta. Riittänee, että pykälän perusteluissa kerrotaan ehdotettuun tapaan säädöksen olevan osa laajempaa lainsäädäntökokonaisuutta.

Ehdotetun 3 §:n 1 momentissa säädetään polttoaineiden hinnoista ja yhteisestä menetelmästä, 2 momentissa tiedoista, joilla nähtävästi tarkoitetaan molempia. Momenteissa käytettyjä sanoja voisi vielä pyrkiä yhteismitallistamaan.

Valvonta kohdistuu kyllä täsmällisesti 4 §:ssä lueteltuihin artikloihin, mutta luetelluista artikloista vain 21 artiklan perusteella komissio voi antaa delegoituja säädöksiä. Pykälässä käytetään kuitenkin ilmaisua "niiden nojalla annettujen EU:n säädösten".

Valtiovarainministeriö

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettuihin valvontatehtäviin tulisi varata noin 2 henkilötyövuotta, sisältäen myös suoraan jakeluinfra-asetuksen nojalla liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistuvat suunnittelu- ja raportointitehtävät. Tämä edellyttäisi 260 000 euron määrärahaa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Esitys näyttäisi olevan puutteellinen valtiontaloudellisten vaikutusten osalta, joten tältä osin esitystä tulisi tarkentaa. Tosin lausuntovaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö on tarkentanut esityksen vaikutuksia todeten, ettei esityksellä olisi uusia budjettivaikutuksia. VM toteaa, että jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus siitä, että pääsääntöisesti uusien lisätehtävien yhteydessä luovutaan tai tehostetaan olemassa olevia tehtäviä. Yksittäisten, muutamien henkilötyövuosien suuruisten uusien tehtävien osalta tehtävistä luopuminen tai niiden tehostaminen toteutetaan lähtökohtaisesti kyseisen ministeriön päälukossa.

VM haluaa muistuttaa, että kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintameneihin, tulisi esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulisi käsitellä raha-asiain valiokunnassa. Esityksen valtiontaloudellisten vaikutusten tulee olla yhteneväiset budjettiesityksen kanssa.

Sisäministeriö

Rajavartiolaitos on sitoutunut osaltaan annettuihin tavoitteisiin koskien kasvihuonepäästöjen vähentämistä. Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillinen osasto kuitenkin toteaa seuraavaa:

Rajavartiolaitos suorittaa lakisääteisiä tehtäviään koko toiminta-alueellaan. Toiminta-alue, jossa operatiivisia ajoneuvoja ja aluksia käytetään lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi käsittää toiminnan luonteen vuoksi merkittävältä osin harvaanasuttuja alueita. Teknillinen osasto lausunnossaan toteaa, että kiireellisten viranomaistehtävien mahdollistamiseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen yhteydessä on varmistettava myös fossiilisten polttoaineiden saatavuus harvaanasutuilla alueilla. Rajavartiolaitoksen kaikkien lakisääteisten tehtävien toteuttaminen koko toiminta-alueellaan pelkästään vaihtoehtoisin polttoainein toteutettavalla kalustolla ei teknisesti, toiminnallisesti tai taloudellisesti ole vielä mahdollista.

Teknillinen osasto toteaa edelleen, että Rajavartiolaitos tukeutuu samoihin operatiivisiin ajoneuvoihin ja aluksiin normaaliolojen lisäksi myös poikkeusoloissa. NO = PO. Poikkeusolojen



huoltovarmuuden osalta fossiilista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen tarve Rajavartiolaitoksella säilyy edelleen poikkeusolotehtävien mahdollistamiseksi.

Teknillinen osasto toteaa lisäksi latauspisteitä koskien, että Rajavartiolaitoksen käytössä oleva toimitilakanta on pääasiallisesti vuokrattu Senaatti-kiinteistöiltä. Sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoite, mikäli sillä on vaikutuksia virastojen / laitosten toimitilakustannuksiin niitä kasvattavasti on huomioitava vastaavasti virastojen ja laitosten budjettikehyksessä. Sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoite liikkumisrajoitetuilla alueilla, kuten Rajavartiolaitoksen toimitilakanta täysimääräisesti on, voi johtaa kohtuuttomaan toimitilakustannusten kasvuun ilman vastaavaa kompensointia toimintamenokehityksessä.

Maa- ja metsätalousministeriö

Ei lausuttavaa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö

Ei lausuttavaa.

Puolustusministeriö

Ei lausuttavaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ulkoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ympäristöministeriö

Ei lausuttavaa.

Ålands landskapsregering

Kommunikationsministeriet har den 13.3.2024 begärt in ett utlåtande om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Behörighetsfördelning

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (FFS 1144/1991) har Åland lagstiftningsbehörighet gällande vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder



för den lokala sjötrafiken. Enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen har riket gällande luftfart och enligt 27 § 13 punkten har riket lagstiftningsbehörighet gällande handelssjöfarten.

Propositionens innehåll

Propositionen innehåller bestämmelser som syftar till att komplettera förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*). Enligt förslaget upphävs även lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017). Propositionen pekar ut Transport- och kommunikationsverket som tillsynsmyndighet. Infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som faller under åländsk behörighet och bestämmelserna i förordningen blir därmed direkt tillämpliga på Åland genom att det är direktgällande lagstiftning på förordningsnivå. På samma sätt som riket nu beslutar att komplettera infrastrukturförordningen med nationella bestämmelser så har även Åland behov av att komplettera förordningen med bestämmelser om bl.a. tillsyn som ska gälla på Åland till de delar av förordningen som hamnar under åländsk behörighet.

Ställningstagande

Enligt infrastrukturförordningens artikel 20.1 ska även medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata (IDRO, Identification Registration Organisation). Landskapsregeringen anser att formuleringen i EU-förordningen artikel 20.1 aktiverar bestämmelsen i 59b 3 mom. i självstyrelselagen. Enligt bestämmelsen utser riket en förvaltningsmyndighet i det fall där både landskapet och riket har behörighet om medlemsstaterna enligt gemenskapsrätten får utse endast en myndighet. Ålands landskapsregering vill dock gärna vara informerade om det fortsatta arbetet med att bilda IDRO-organisationen. Landskapsregeringen har gärna samarbete med Transport- och kommunikationsverket kring den data som samlas in från elladdningsställen på Åland så att också landskapsregeringens digitaliseringsenhet kan ta del av denna data. Enligt förslaget upphävs lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017) som är i kraft idag genom landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen. Den föreslagna nya lagen kommer mot bakgrund av det ovan anförda behöva sättas i kraft på Åland avseende delarna som faller inom åländsk lagstiftningsbehörighet. Detta kan genomföras genom att landskapslag (2017:73) om tillämpning på Åland av lagen om distribution av alternativa trafikbränslen revideras så att den tillämpar den föreslagna lagen i tillämpliga delar.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta, jossa ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (myöhemmin "uusi jakeluinfralaki"). Traficom on osallistunut hallituksen esitysluonnoksen valmisteluun tuottamalla mm. vaikutustenarviointeja ja asiantuntijaselvityksiä.

Hallituksen esitysluonnoksen taustalla on EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettu asetusta (EU) 2023/1804



(myöhemmin "jakeluinfra-asetus"). Asetus edellyttää kansallista lainsäädäntöä tuekseen ja samalla laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017, jakeluinfralaki) kumottaisiin.

Tässä jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoa tukevassa hallituksen esityksessä keskitytään pääosin tieliikenteen kysymyksiin. Valvontaviranomaisen roolin määrittely ulottuu myös muihin liikennemuotoihin, sillä jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan säännöksissä tarkoitettua standardit ja komission delegoidut asetukset kattavat myös liikennejärjestelmää laajemmin.

Viranomaistehtävät

Traficomille tulisi hallituksen esitysluonnoksen perusteella uuden jakeluinfralain 3 § mukaan valtuus antaa määräyksiä polttoaineiden hintojen esittämisestä vertailemalla. Määräyksellä täydennetään jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää kansalliseen päätäntä- ja määrittelyvaltaan jätettyjen tietojen ja esitystapojen osalta. Valtuus vastaa voimassa olevan jakeluinfralain 6 §:ssä annettua valtuutta. Määräyksen päivittäminen hallituksen esitysluonnoksessa esitetyn uuden lain mukaiseksi on käynnistetty.

Traficom on määritelty hallituksen esitysluonnoksessa valvonnasta vastaavaksi viranomaiseksi. Vaikka tehtävät osin pysyvät samankaltaisina kuin nykyisen jakeluinfralain voimassa ollessa, tehtäväkenttä laajenee nykyisestä esimerkiksi hinnoittelun, maksutapojen ja älylatauksen mahdollisuuksien valvontaan.

Jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät säädösmuutokset on hajautettu Suomessa useampaan eri lakihankkeeseen. Jakeluinfra-asetuksesta koituvien henkilöresurssitarpeiden on arvioitu olevan yhteensä noin 4–5 henkilötyövuotta.

Tämän hallituksen esitysluonnoksen Traficomille kohdistuvien resurssivaikutusten on arvioitu olevan noin 2 henkilötyövuotta sisältäen sekä valvonnan että liikenne- ja viestintäministeriön tukemisen määrävälein tapahtuvan jakeluinfra-asetuksen 14, 15 ja 18 artikloihin liittyvän raportoinnin osalta.

Raportoinnin osalta resurssi- ja kustannusvaikutukset riippuvat myös kansallisen yhteyspisteen (NAP) toteutuksesta, josta on tarkoitus säätää liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivityshankkeessa (data-avaruus osa 1). Traficomien mahdolliset liikenne- ja viestintäministeriötä tukevat tehtävät jakeluinfra-asetuksen 14, 15 ja 18 artikloihin liittyen aiheuttavat mahdollisesti enemmän asiantuntijatyötä, mikäli NAP:n yhteydessä toimivia tai muutoin sen dataa käyttäviä raportointityökaluja ei kehitettäisi raportoinnin tueksi. Tämän hallituksen esitysluonnoksen yhteydessä arvioitu resurssitarvearvio raportoinnin tuen osalta perustuu laadukkaasti toteutettuun tietokantamalliseen NAP-kokonaisuuteen raportointityökaluineen.

Virasto pyrkii sopeuttamaan toimintaansa ja yhdistelemään tehtäviä, jotta lisäresurssitarve jäisi mahdollisimman vähäiseksi.

Väylävirasto

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Väylävirasto pitää kannatettavana säädöshankkeen tarkoitusta täsmentää ja täydentää kansallisesti EU:n vaihtoehtoisten



polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta. Väylävirastolla ei ole toimintansa näkökulmasta asiassa muuta lausuttavaa.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Kilpailu- ja kuluttajavirasto pitää luonnosta hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi perusteltuna ja siten kannatettavana.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asiassa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua lakiluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä sekä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta HSL-alueelle ja Helsingin seudulle (15 kuntaa). Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmaa.

Vuosille 2022-2025 laaditun HSL:n strategian mukaan yksi HSL:n kärkitavoitteista on päästötön joukkoliikenne. Mittarina on, että joukkoliikenteen CO₂-päästöt vuonna 2025 ovat 90 % vuoden 2010 päästöjä pienemmät.

Fossiilille polttoaineille vaihtoehtoista jakeluinfraa on käsitelty Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman mukaisessa, alkuvuodesta 2024 julkaistussa Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrakkuurin nykytila ja kehittämistarpeet Helsingin seudulla -selvityksessä (HSL:n julkaisu 2/2024). Selvityksessä on tarkastelu vaihtoehtoisen jakeluinfran nykytilaa sekä laadittu seudulle tavoitteet ja toimenpiteet vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi.

HSL:n lausunto

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

On hyvä ja kannatettavaa, että lakiuudistuksella pyritään vähentämään sähköauton lataamisen maksamiseen liittyvää epäkäytännöllisyyttä. Sähköauton lataamista ei Suomessa aina voi maksaa perinteisellä maksukortilla, vaan käytössä on esimerkiksi latausoperaattoreiden RFID-maksukortteja, verkkosovelluksia, QR-koodeja ja tekstiviestimaksamista. Lataamiseen liittyviä ongelmia niin maksuvälineiden moninaisuudesta, maksamisen epäkäytännöllisyydestä kuin hinnoittelun läpinäkymättömyydestä on nostettu esille Traficom julkaisussa ”Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022” (Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 10/2023). Julkaisussa todetaan, että kyselyn vastausten perusteella on selvää, etteivät nykyiset käytännöt ole kuluttajien kannalta optimaalisia. Epäkohtaan puuttuminen on perusteltua: latauspisteiden ja maksamisen käyttäjätasoisuuden parantaminen voi tavoitteiden mukaisesti lisätä omalta osaltaan sähköautoilun houkuttelevuutta.



Valvontaviranomaiseksi on ehdotettu Traficomia, minkä on arvioitu tarkoittavan 2 henkilötövuotta ja kustannuksina 260 000 €/v. HSL pitää ehdotusta perusteltuna ja ehdottaa, että lukuisten latauspisteiden valtakunnallisesti kattavan valvonnan mahdollistamiseksi Traficom hyödyntäisi myös käyttäjien palaute ja raportointimahdollisuutta.

Etelä-Karjalan hyvinvointialue

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri tulisi olla tarpeeksi kattava, jotta Etelä-Karjalan hyvinvointialue pystyisi sitä hyödyntämään toiminnassaan, ilman että riski toiminnan vaarantumiseen on olemassa. Tankkaus- ja latausverkoston kattavuudella on suoria vaikutuksia myös Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021):n vaatimuksien toteutumiseen. EKHVA yhtyy Valtioneuvoston mielipiteeseen siitä, että käyttäjän tulee voida jatkossa maksaa lataus- ja tankkausasemalla myös tavanomaisella maksukortilla. Jos asemilla olisi käytössä tulevaisuudessa vain esim. mobiilimaksumahdollisuus, aiheuttaisi se helposti lisäkustannuksia EKHVAN:n tietojärjestelmien osalta ja vaikeuttaisi huomattavasti vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä.

Artikla 6.

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön vähimmäismäärä yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kussakin kaupunkisolmukohdassa otetaan käyttöön vähintään yksi yleisesti saatavilla oleva vetytankkausasema. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaisten tankkausasemien parhaan sijainnin määrittämiseksi tehdään analyysi ja että analyysissa tarkastellaan erityisesti tällaisten tankkausasemien käyttöönottoa multimodaalikeskuksissa, joissa voitaisiin palvella myös muita liikennemuotoja.

Jäsenvaltioiden on esitettävä kansallisissa toimintakehyksissään selkeä lineaarinen kehityskulku kohti vuoden 2030 tavoitteiden täyttämistä, sekä selkeä ohjeellinen tavoite vuodeksi 2027 TEN-T-ydinverkon riittävän kattavuuden takaamiseksi, jotta voidaan vastata kehittyvään markkinakysyntään.

Lausunto: Yllä oleva ei saa johtaa siihen, että tulee tilanteita, jossa vedyn jakeluasemalle voi soveltua muun tyyppiselle jakeluasemalle tarkoitettu kaavamerkintä. Kaikki jakeluasematoimintaan kaavoitetut tontit eivät välttämättä sovellu vedyn jakeluasemalle esim. tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä. Jakeluasematoiminta ei myöskään saa olla ristiriidassa tontin kaavamääräysten kanssa eikä se saa rajoittaa ympäröivien tonttien kaavanmukaista käyttöä.

Kanta-Hämeen hyvinvointialue

Lain nimeäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelussa olevalla lailla on tarkoitus täydentää EU:n ns. jakeluinfra-asetusta. Kyseinen EU-asetus on viralliselta nimeltään: ”EU:n vaihtoehtoisten



polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettu asetus”.

EU-asetus on nimeltään paitsi hankala, myös harhaanjohtava, koska ajoneuvojen sähkölatausasemissa jaettava sähkö ei ole varsinaisesti polttoainetta, kuten lausuntopyyntönsäkin jo todettiin. Sanottakoon, että harhaanjohtavan nimeämisen vuoksi tämä EU-asetus on varmasti jäänyt monilta huomioimatta yrittäessään etsiä sähkölataukseen liittyviä säännöksiä.

EU-asetukseen emme voi nyt vaikuttaa, mutta kansallisen lainsäädäntömme termistössä olisi tärkeä luopua harhaanjohtavasta termistä ”vaihtoehtoinen polttoaine”. Polttoainetta parempi termi olisi esim. ”käyttövoima”.

-> Ehdotamme siis, että liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemassa jakeluinfraa koskevassa laissa ei enää käytettäisi termiä ”vaihtoehtoinen polttoaine” muutoin kuin EU-asetuksen virallisessa nimessä. Sen sijaan voidaan käyttää esim. termiä ”vaihtoehtoinen käyttövoima”.

EU-asetuksesta tiedottaminen

Koska EU-asetus on suoraan jäsenmaassa sovellettavaa lainsäädäntöä, siitä ei tarvitse erikseen säätää lakia siltä osin kuin EU-asetus on täsmällinen eikä anna kansallista liikkumavaraa. Ministeriöiden tehtävänä on tiedottaa uusista säädöksistä siten, että ne osataan oikealla tavalla huomioida säännöstöä koskevassa toiminnassa, kuten tässä tapauksessa sähkölatauspisteiden rakentamisessa. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että myös EU:n asetuksesta puhuttaessa termit olisivat ymmärrettäviä ja käytettäisiin mahdollisimman paljon termiä ”EU:n jakeluinfra-asetus”. Koska Suomen lainsäädännössä asetus on lakia alempiasteinen säädös, olisi hyvä olla puhumatta pelkästä ”jakeluinfra-asetuksesta”, jolloin ei ymmärretä kyseessä olevan kansallistakin lakia ylempi säädös.

-> Ehdotamme, että EU-asetuksesta puhuttaessa käytettäisiin yleensä nimeä ”EU:n jakeluinfra-asetus” ja jos termiä ”vaihtoehtoinen polttoaine” joudutaan käyttämään, sen harhaanjohtavuus kerrottaisiin niin näkyvästi ja avoimesti, että mahdolliset väärinkäsitykset tulevat mahdollisimman laajasti korjattua.

Koska EU:n jakeluinfra-asetus on hankalasti luettavaa tekstiä, on erityisen tärkeää saada hyvät soveltamisohjeet. Eli vaikka EU-asetusta täydentävässä laissa ei voida säätää toistamiseen samoja asioita, mitkä ovat jo kertaalleen EU:ssa säädetty, tulisi ministeriön muilla tavoin varmistaa, että Suomessa saadaan riittävän laajasti tieto EU:n jakeluinfra-asetuksen sisällöstä ja että täsmällinen ja selkeä tieto on helposti löydettävissä, varsinkin olennaisin osin.

Nyt kunnilla on epäselvyyttä siitä, pitääkö 2024 vuoden loppuun mennessä asennettavat pakolliset latauspisteet olla julkisia (eli kaikkien vapaassa käytössä olevia) latauspisteitä. Tällä on merkitystä erityisesti hyvinvointialueiden kannalta, jotka käyttävät kuntien omistamia vuokratiloja ja suunnittelevat sähköauton hankkimista vaikkapa kotihoidon käyttöön. Tällöin olisi tärkeätä, että latauspiste voidaan varata siten, että auto on aamulla työvuoron alkaessa valmiiksi ladattuna. Jos kiinteistönomistaja, kuten jossain tapauksissa onkin jo käynyt, ymmärtää latauspistevervoituksen tarkoittavan julkista latauspistettä, ei hyvinvointialue voi tätä latauspistettä omaan käyttöön varata, mikä vähentää sähköautojen hankkimista.



-> Ehdotamme, että nyt jo sovellettavana olevan EU:n jakeluinfra-asetuksen sisällöstä tiedotettaisiin pähkinänkuoressa ja siten, että tiedotustilaisuuden aihe on ymmärrettävissä paremmin kuin vaihtoehtoisista polttoaineista puhuttaessa.

EU:n jakeluinfralain toimeenpanon tehostaminen / autokannan sähköistäminen

Valmisteilla olevan jakeluinfralain tarkoituksena on varmistaa EU:n jakeluinfra-asetuksen toimeenpano. Keinoina on suunniteltu valvontaviranomaisen nimeämistä ja hallinnollisista seuraamuksista. Nämä toki edistävät lain toimeenpanoa käytännössä, mutta mainittujen keinojen ohella EU-asetuksen toimeenpanoa entistä edistäisi myös tehokas tiedottaminen siten, ettei EU:n jakeluinfra-asetuksen olennaisen sisällön ymmärtämiseksi tarvitsisi palkata lainoppineita.

Valvonta ja sanktiot ovat hyvinvointialueen näkökulmasta kannatettavia ainakin siltä osin, jos voitaisiin luottaa siihen, että vuokrakiinteistöille rakennettavan latauspisteen ei tarvitse olla julkinen, vaan olisi mahdollista tarjota se hyvinvointialueen käyttöön. Tämä edistäisi hyvinvointialueen omistaman ajoneuvokannan sähköistämistä.

Valvonta ja sanktiot myös mitä todennäköisemmin edistävät sitä, että EU-asetusta aletaan tosiasiallisesti noudattamaan. Kuntien kanssa käydyissä keskusteluissa on jo käynyt ilmi, ettei kunnilla välttämättä ole mitään intressiä rakentaa hyvinvointialueiden vuokraamille kiinteistöille latauspisteitä, ellei säädösten laiminlyömisestä aiheudu minkäänlaisia seuraamuksia.

Sekä EU:n jakeluinfra-asetuksessa, että luonnoksessa jakeluinfra-laista keskitytään julkisiin latauspisteisiin. Samaan aikaan kuitenkin julkisia organisaatioita veloitetaan sähköistämään autokantaansa. Sääntelyssä ei ole otettu huomioon sitä, että julkiset organisaatiot toimivat usein vuokratoimitiloista käsin, jolloin tämä sama julkinen organisaatio, joka on veloitettu sähköistämään autokantansa ei kuitenkaan voi itse päättää vuokraamiensa toimitilojen sähkölatausmahdollisuuksista. Myöskään sääntelyssä ei ole huomioitu, ettei esim. hyvinvointialue voi sähköautoa hankkiessaan tukeutua julkiseen latauspisteeseen, vaan latauspiste tulisi saada varattua nimenomaan omaan käyttöön.

Kunnat ovat kiinteistöjensä kanssa tilanteessa, jossa sote-uudistuksessa hyvinvointialueiden käyttöön siirtyneiden kiinteistöjen vuokra-asetuksen mukaiset vuokrasopimukset ovat päättymässä vuoden 2025 lopulla. Kiinteistöjen tulevaan käyttöön voi liittyä epävarmuutta, eikä kaikkia kiinteistöjä välttämättä enää käytetä hyvinvointialueen toimintaan vuokra-asetuksen määräajan päättymisen jälkeen. Hyvinvointialueet toimivat myös muiden kuin kuntien vuokraamissa tiloissa. Tällöinkään hyvinvointialue ei pysty varmistamaan käyttöönsä latauspistettä, vaikka on samaan aikaan veloitettu hankkimaan sähköautoja. Julkinen latauspiste ei ole riittävä, jotta sähköauton käyttövarmuus voidaan taata. Hyvinvointialueen on saatava varata latauspiste omaan käyttöön, jotta sähköauto on käyttövalmiina asiakaskäynneille myös vuokratoimipisteistä käsin. Tämän vuoksi voisi olla kohtuullista myöntää taloudellista tukea kiinteistöille rakennettaviin latauspisteisiin ja ohjeistaa, että esimerkiksi vuokra-asetuksessa tarkoitettujen kohteiden osalta hyvinvointialueet saisivat näitä varata niin kauan kuin toimivat vuokralaisina tms.

-> Kannatamme, että EU:n jakeluinfra-asetuksen toimeenpanoa tehostetaan valmisteilla olevassa laissa valvovan viranomaisen ja seuraamusten avulla.

-> Lisäksi tulisi paitsi tehostaa EU-asetuksesta tiedottamisesta, harkita myös taloudellista tukea latauspisteiden rakentamiseen, esimerkiksi kiinteistöillä, joissa hyvinvointialue on vuokralaisena



eikä voi itse päättää jakeluinfrastruktuurin suunnittellessaan sähköauton hankkimista kyseisen toimipisteen käyttöön.

-> Informaatio-ohjauksella ja taloudellisella kannustuksella tulisi varmistaa, että vuokraohteissa vuokralainen (kuten hyvinvointialue) saa varattua latauspisteen hankkimaansa sähköautoa varten. Latauspisteiden käyttöoikeudet pitäisi yhteensovittaa autokannan sähköistämismuutoksen kanssa myös silloin, kun kiinteistö ei ole toimijan omistuksessa. Julkisista (eli kaikkien vapaassa käytössä olevien) latauspisteitten sijaan nyt olisikin säädettävä nimenomaan julkisen organisaation käyttöön varattavista latauspisteistä.

Lopuksi

Lausuntoa koskevassa lainvalmisteluhankkeessa muutetaan useampia lakeja lähinnä teknisesti, jotta viittaukset korjataan EU-säännösten muuttuessa. Tämä on tietenkin asianmukaista. Olisi kuitenkin suotavaa, että samassa yhteydessä, kun edellä mainitut muutokset sekä tämä uusi jakeluinfralaki säädetään, otetaan huomioon hyvinvointialueen ja mahdollisesti muidenkin julkisten toimijoiden haaste sähköistää autokantaa samanaikaisesti, kun vuokraohteiden jakeluinfrastruktuurin riittävästä käyttömahdollisuudesta ei ole varmuutta.

Onko todellakin niin, että sääntelyn kohteena on ainoastaan julkiset eli kaikkien käytössä olevat latauspisteet? Tai voitaisiinko sittenkin säätää myös julkisten organisaatioiden käyttöön varattavista latauspisteistä?

Ja voitaisiinko tiedottaa yksiselitteisesti vähimmäislatauspisteiden osalta, mikä merkitys on sillä, onko latauspiste julkinen tai ei? Riittääkö latauspiste, joka ei ole julkinen ja joka varataan esim. kiinteistön vuokralaisen käyttöön?

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvoja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset kumoutuvaan lainsäädäntöön.

o Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue suhtautuu jakeluinfra-asetuksen mukaisesti vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja niiden infrastruktuuriin neutraalisti. Pelastustoimen näkemyksen mukaan toimintaympäristön muuttuminen ajan hengen mukaisesti ja tämä tulee edellyttämään pelastuslaitokselle muutoksia. Tämä koskee laajasti niin onnettomuuksien ehkäisyä, turvallisuusviestintää, pelastustoimintaa ja ensihoitoa onnettomuustilanteissa, varautumista, pelastuslaitoksen omaa kalustoa onnettomuustilanteissa, koulutusta, kouluttautumista ja ymmärrystä rakenteellisesta paloturvallisuudesta.

o Tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Pelastuslaitoksilla on myös käytössä paljon raskasta kalustoa, jonka sähköistyminen vie aikaa. Liikenteen latausinfrastruktuurin osalta



on tärkeää varmistaa, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarpeellisiin paikkoihin, ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää.

o Pelastustoimen näkökulmasta uusien energiamuotojen edistäminen on hyvä asia, mutta uudet energiamuodot tuovat tullessaan monia uusia haasteita rakentamiseen ja toimintaan onnettomuustilanteessa. Samalla tulisi uuden infran rakentajille olla myös ohjeistusta siitä, että kuinka uutta ja erilaista latausinfraa rakennetaan yhä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen turvallisesti.

o Tiivis kaupunkirakentaminen tuo haasteensa paitsi latausinfran rakentamisessa niin myös pelastuslaitoksen toimintaedellytysten turvaamisessa. Riittävää ohjeistusta siitä kuinka uusien energiamuotojen kanssa tulisi onnettomuustilanteessa toimia on hyvin vähän saatavilla.

o Lisäksi tulee huomioida se, että häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa uudet energiamuodot ja riittämättömät valmiudet tukea toimintaa saattavat aiheuttaa myös jopa haittaa pelastuslaitoksen toiminnalle.

Itä-Uudenmaan hyvinvointialue

Ei lausuttavaa.

Sähköinen liikenne ry

Sähköinen liikenne ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto aiheesta.

Hallituksen esitys laiksi perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen 2023/1804/EU eli jakeluinfra-asetukseen, joka koskee vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa. Asetus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, minkä johdosta ehdotetulla lailla voitaisiin vain täsmentää asetuksen kansallista soveltamista.

Ehdotetun lain tarkoituksena on tehokas jakeluinfra-asetuksen toimeenpano hyödyntämällä kansallista liikkumavaraa. Ehdotetun lain tarkoituksena on varmistaa asetuksen vaatima jakeluinfrastruktuurin yhteentoimivuus ja käyttäjäystävällisyys säätämällä valvovista viranomaisista ja seuraamuksista liittyen teknisiin eritelmiin, käyttäjille annettaviin tietoihin ja maksutapoihin.

Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen sekä esitetyn lain ja mahdollisten määräysten noudattamista, mukaan lukien Euroopan unionin säädösten mukaiset velvoitteet. Valvontavastuista säätäminen olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että kyseisistä säädöksistä johtuvat velvoitteet täytetään Suomessa. Sähköinen liikenne ry pitää tarkoituksenmukaisena varmistaa ehdotetulla tavalla jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttyminen kilpailukentässä samanarvoisen aseman varmistamiseksi kaikille toimijoille. Suomalaisen kilpailukyvyyn kannalta olisi tärkeää tehdä jatkuvaa yhteistyötä myös EU-tasolla ja pyrkiä varmistamaan harmonisoitu valvonta ja seuraamukset kilpailukentän pitämiseksi Euroopan laajuisesti kaikille samanlaisena.

Lakiehdotuksessa vahvistetaan jakeluinfra-asetuksen mukainen tankkauspisteen ylläpitäjän määritelmä ja vastuu erityisesti hintatietojen esittämisessä. Tankkauspisteen ylläpitäjä vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös



liikkuamispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Sähköinen liikenne ry pitää määritelmän ja vastuun kirjaamista lakiin selkeyttävänä.

Ehdotuksessa esitetään, että jos tankkauspisteen ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, tulee vertailussa noudattaa jakeluinfra-asetuksen määrittelemää yhteistä menetelmää, joka on vahvistettu Komission täytäntöönpanoasetuksessa. Velvollisuus noudattaa vertailussa yhteistä menetelmää kohdistuisi tankkauspisteen ylläpitäjälle. Ehdotuksessa Liikenne- ja viestintävirastolle myönnettäisiin valtuudet antaa myös tarkempia määräyksiä, joiden sisältö voi koskea vain hintavertailun sisältöä ja esittämistä. Sähköinen liikenne ry pitää valtuutusäännöstä perusteltuna.

Lakiehdotuksen vaikutusarviossa todetaan, että jakeluinfra-asetusta täydentävä kansallinen sääntely ei vaikuttaisi yrityksien tai kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Valvontavastuut ja seuraamukset varmistaisivat säädösten noudattamisen Suomessa. Vaikutukset muihin lakeihin ovat teknisiä eikä niillä ole kustannusvaikutuksia. Sähköinen liikenne pitää tärkeänä, että kansallisella täydentävällä sääntelyllä ei aiheuteta lisäkustannuksia.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunto.

AFIR-asetuksella halutaan vahvistaa erityisesti sähkön ja vedyn lataus- ja tankkausinfraa asettamalla vaatimuksia kansallisen infran laajuudesta. Metaanin osalta asetuksen vaatimukset ovat yleisemmällä tasolla edellyttäen ainoastaan, että varmistetaan asianmukainen määrä tankkauspisteitä. Asetus luokittelee metaanin 'vaihtoehtoiseksi polttoaineeksi', mihin löytyykin SBB:n mielestä hyvät perustelut. Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen rakentuu monesta eri osasesta. AFIR:n kansallinen toimeenpano sisältää useita säädösmuutoksia sekä muuta toimeenpanoa. Lausunnolla olevan uuden jakeluinfralain lisäksi AFIR:n toimeenpanoa tehdään myös merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksella. Tärkeässä roolissa vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi on toimenpiteiden tehokas koordinointi, jossa arviomme mukaan tärkeässä roolissa on erityisesti Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmatyö (LVM061:00/2023).

SBB pitää epäselvänä pykälien 3-7 soveltamista metaania jakeleville asemille. Asian selventämiseksi perustelumuiotioon voitaisiin kirjata selkeämmin, mitkä vaatimukset koskevat metaanin jakelua ja mitkä ainoastaan latauspisteitä ja vetytankkausasemia. Toinen vaihtoehto on lisätä määritelmien joukkoon tarvittavat määritelmät esimerkiksi 'latauspiste' ja 'tankkauspiste' määritelmät.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kiittää mahdollisuudesta lausua Uudistettuun lakiesitykseen. Esitys on kannatettava ja kun esimerkiksi tuota sähköautojen infrastruktuuria suunnitellaan ammattiliikenteen osalta, niin toiveemme on, että tässä yhteydessä toteutettaisiin myös asianmukaiset taukotilat kuljettajille latauspisteiden yhteyteen. Näin he voisivat viettää työehtosopimuksen mukaiset ja lakisääteiset taukonsa latauksen yhteydessä ja jatkaa työntekoa tosiasiallisesti virkistäytyneenä latauksen jälkeen.



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta. Samalla laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta kumottaisiin.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjaujärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset kumoutuvaan lainsäädäntöön.

Taustaa

Ehdotettu uusi laki on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti tämentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Jakeluinfra-asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa kansallisen toimintakehyksen laatimista. Hallitusohjelman mukaan hallitus laatii yhdessä elinkeinoelämän kanssa toimenpideohjelman vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt hankkeen, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoittamana toimintakehyksenä. Ohjelman on tarkoitus sisältää päivitetty arvio jakeluinfran kehityksestä sekä infraa ja ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja tarvittavat toimenpiteet. Tavoitteena ohjelmassa on infran markkinalähtöinen kehittyminen, mutta hankkeessa tarkastellaan myös taloudellisesti toteuttamiskelpoisia kannusteita sekä mahdollisuuksia velvoitteiden asettamiselle. SKAL on osallistunut hankkeen yhteydessä järjestettyihin työpajoihin.

Yksi keskeisimpiä kysymyksiä realistisissa mahdollisuuksissa eri käyttövoimia hyödyntävään kalustoon investoimisessa on energian jakeluinfra. SKAL edellyttää riittäviä kannusteita ja tukia, jotta jakeluinfra-asetuksen edellyttämä jakeluinfra toteutuu Suomessa.

Lakiesitykset

SKAL pitää lakiesityksiä perusteltuina ja tarpeellisina. SKAL pitää hyvänä sitä, että ehdotuksessa esitetään yhden valvovan ja määräyksiä antavan viranomaisen nimeämistä. SKAL kannattaa sitä, että valvovaksi viranomaiseksi nimetään Liikenne- ja viestintävirasto. SKAL esittää, että valtuutussäännöksessä Liikenne- ja viestintävirasto veloitetaan antamaan määräykset sen sijaan, että annetaan virastolle vain mahdollisuus antaa määräyksiä.

Kaasun jakeluinfra

Suomessa on käytössä liikennepolttoaineena sekä paineistettua että nesteytettyä bio- ja maakaasua. Paineistetulle kaasulle on kattavampi tankkausverkosto, mutta sitä käytetään vain



kevyemmissä kuorma-autoissa. Raskas liikenne käyttää enemmän nesteytettyä kaasua, jolle Suomessa on vähemmän tankkausasemia.

Koska tankkausasemaverkosto on rajallinen, rajoittaa se investointimahdollisuuksia kaasukäyttöiseen kalustoon erityisesti raskaimpiin kuljetustehtäviin soveltuvan nesteytetyn kaasun osalta. Myös toimintavarmuus aiheuttaa ongelmatilanteita, kun joudutaan usein toimimaan yksittäisen tankkausaseman varassa. Tällöin vain puolikin vuorokautta kestävä toimintahäiriö, vaikka vain muutaman kerran vuodessa, aiheuttaa suuria ja kertautuvia ongelmia kuljetusketjuissa.

Sähkön latausinfra

Raskaassa liikenteessä sähkön yleistymisen yksi keskeinen kysymys on latausinfra. Suomessa raskaan liikenteen yleisesti saatavilla oleva latausinfra on tällä hetkellä vasta aivan alkutekijöissään. Henkilöautoja varten rakennettu nykyinen latausinfra ei lähtökohtaisesti useampienkaan syiden vuoksi sovellu raskaan kaluston tarpeisiin.

Pieni latausteho vaatisi hyvin paljon latausaikaa, jolla olisi vaikutusta koko logistiseen järjestelmään, jossa pyritään maksimoimaan kuljetuskaluston käyttöastetta eli pitämään ajoneuvot liikenteessä mahdollisimman suuren osan vuorokaudesta. Raskas liikenne tarvitsee käytännössä oman latausinfraansa. Tämä on myös merkittävä maankäyttökysymys.

SKAL katsoo, että tarvitaan kattava, luotettava ja nopea sähkön latausinfra raskaalle kalustolle. Tämä tarkoittaa tehokasta (ehkä jopa lähellä ns. megawattiluokkaa olevaa) latausinfraa ja vähintäänkin luotettavaa näkymää sen toteutumisesta Suomeen. Jotta sähkö olisi kilpailukykyinen käyttövoimavaihtoehto, tulisi latauksen olla riittävän nopeaa ja akkujen maltillisen kokoisia. Toimintasäteen on oltava riittävän pitkä. Ei ole realistista, että latausmahdollisuus tuotaisiin kuorma-auton jokaisen pysähdyksen yhteyteen.

Latauspaikka ja -ajankohta ovat oleellisia koko toimitusketjujen näkökulmasta. Mitä paremmin lataus onnistuu luontaisten pysähdysten aikana, sen vähemmän nykyistä logistista järjestelmää on tarve muuttaa.

TEN-T-verkostolle edellytetään määrävlein raskaan liikenteen taukopaikkoja. Lähdetessä toteuttamaan latausinfraa, tulisi taukopaikkavaateet yhdistää latausinfraan vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon latausalueiden sijoittumisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

Vedyn jakeluinfra

Suomessa ei tällä hetkellä ole julkisia vedyn tankkausasemia, mikä luonnollisesti estää polttokennoteknologiaa ja vetyä käyttäviin ajoneuvoihin investoimisen Suomessa. Aiemmin Vuosaarella ja Voikoskella olleet asemat on suljettu niiden vähäisen käytön vuoksi. Valtakunnallisen jakeluasemaverkon rakentaminen on edellytys vedyn yleistymiselle liikennekäytössä. SKAL katsoo, että jakeluinfra on toteutettava etupainotteisesti, jotta yritykset pystyvät sitoutumaan vetyä käyttävien ajoneuvojen hankintaan.

SKALin näkemyksiä mm. jakeluinfraa laajemmin löytyy internet sivuiltamme julkaisusta ”Millä energialla kuljetamme: Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän tilannekuva”:
<https://skal.fi/vaikuttaminen/ohjelmajulkaisut/>



Invalidiliitto ry

Invalidiliitto kannattaa ehdotettua uutta lakia, jonka tarkoituksena on varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin yhteentoimivuus ja infrastruktuurin parempi käyttäjystävällisyys. Latauspisteiden esteettömyyden varmistaminen on kaikkein keskeisintä. Monet vammaiset ihmiset, jotka käyttävät latauspisteitä, toimivat esimerkiksi pyörätuolista käsin tai voivat olla lyhytkasvuisia.

YK:n vammaisyleissopimuksen artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus) merkitys tässä yhteydessä korostuu: ”Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.”

Logistiikkayritysten Liitto ry

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi. Liittomme on tutustunut luonnokseen.

Liittomme pitää lakiesityksiä perusteltuina ja tarpeellisina. On hyvä, että ehdotuksessa esitetään yhden valvovan ja määräyksiä antavan viranomaisen nimeämistä. Ehdotuksen mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto on tähän viranomainen. Esitämme, että valtuutussäännöksessä Liikenne- ja viestintävirasto veloitetaan antamaan määräykset sen sijaan, että annetaan virastolle vain mahdollisuus antaa määräyksiä.

Rahtarit ry

Rahtarit ry yhtyy Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:n lausuntoon asiasta.

Lisäksi tuomme esille raskaankaluston latauspisteiden ennakkovarausjärjestelmän luomisen, koska tiivistähtisissä kuljetusketjuissa ei ole aikaa jäädä odottelemaan latauspisteiden vapautumista.

Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua ja toteaa seuraavaa.

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa hallituksen esitystä EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi. Lainsäädännön uudistamisen eli jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Jakeluinfrastruktuuri on avainasemassa siirtymässä fossiilisista uusiutuviin polttoaineisiin ja siten liikenteen päästöjen vähentämisessä. Jakeluinfrastruktuurin on oltava kattavaa ja käyttäjystävällistä, ja siihen liittyvän tiedon helposti saatavilla.



Ilmastovaikutukset:

Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakuuktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Asetus pyrkii varmistamaan vähimmäisinfrakuuktuurin vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja alusten tarpeellisen käyttönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Ehdotuksella tehostettaisiin jakeluinfra-asetuksen toimeenpanoa kansallisesti ja siten myös asetuksen arvioitujen myönteisten ilmasto- ja ympäristövaikutusten toteutumista.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Lähes kaikki kotimaan liikenteen päästöistä syntyvät tieliikenteessä. Kaikki liikenteen päästövähennyksiä edistävät toimet ovat siten ensisijaisen tärkeitä taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysveloite vuodelle 2030 on 50%. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja tähän lukeutuu kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittäminen. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Esitysluonnos on siten linjassa hallitusohjelman kanssa. Marraskuussa 2023 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin hanke, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoittamana kansallisena toimintakehyksenä.

Jäsenmaakohtaiset joustot:

Liikenne- ja viestintäministeriön vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman puitteissa päätetään, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa tieliikenteen infratavoitteiden osalta vähäliikenteisillä alueilla. U-kirjelmässä 53/2021 vp valtioneuvosto korosti jäsenmaakohtaisten joustomahdollisuuksien merkitystä harvaan asuttujen alueiden sekä raskaan liikenteen kohdalla. Suomen luonnonsuojeluliitto kuitenkin katsoo, että kansallisen toimeenpanon on oltava kunnianhimoista ja linjassa ilmastovelvoitteiden kanssa. Jakeluinfran tulisi olla kattavaa koko maassa, ja tähän on varmistettava riittävät resurssit, eikä jäsenmaakohtaiseen joustoon tulisi tukeutua.

Läpinäkyvyys ja tiedon saatavuus:

Suomen luonnonsuojeluliitto pitää hyvänä asetuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavia vaatimuksia ja erityisesti sitä, että käyttäjille on tarjolla ajantasaista tietoa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta. Suomen luonnonsuojeluliitto yhtyy myös asetuksen vaatimukseen siitä, että yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tai vetytankkauspisteiden ylläpitäjien perimien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä.

Käyttöystävällisyys:



Kuten ehdotuksessa todetaan, yksi jakeluinfra-asetuksen tavoitteista on lisätä sähköautoilun houkuttelevuutta asettamalla vaatimuksia latauspisteiden käyttäjäystävällisyydelle ja maksujärjestelmille. Siirtymä päästöttömiin ajoneuvoihin edistyy, kun niiden latauksesta tehdään helpompaa ja käyttäjäystävällisempää. Valvonnasta ja seuraamuksista säättämällä varmistetaan asetuksen velvoitteiden täyttäminen Suomessa, ja näin ollen myös edistetään asetuksen myönteisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia.

Taloudellinen ohjaus:

Esityksessä mainitaan liikenne- ja viestintäministeriön vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman perustuvan oletukseen latausinfraan markkinalähtöisestä kehityksestä. On kuitenkin syytä aktiivisesti edistää taloudellisia kannusteita. Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii myös taloudellista tukea esimerkiksi latauspisteiden rakentamiseen.

Vuoden 2023 Ilmastovuosikertomuksen arvion mukaan liikenteen päästöjen vähentyminen on hidastunut huomattavasti. Ympäristöministeriön hallinnonalalla avustukset sähköisen liikenteen edistämiseen ovat olleet tärkeitä, sillä latauspisteiden puute asuinrakennuksissa on pahimpia pullonkauloja liikenteen sähköistymisessä. Tuet latauspisteiden rakentamiseen asuinrakennuksien ja työpaikkojen yhteyteen ovat osa Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa, jossa arvioidaan, että sähköistymiskehityksen takaamiseksi tukea olisi varattava näille 10 M€/vuosi eli yhteensä 90 M€ vuosina 2022–2030. Lisäksi satsauksia tarvittaisiin mm. julkisen jakeluinfran tukiin arviolta noin 20,1 milj. €/vuosi eli yhteensä noin 80,5 milj. € vuosina 2024–2027. Tämä määräraha kohdistuu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalaan, mutta sen määräraha vuosille 2024–2027 on vain 10 miljoonaa euroa eli selvästi riittämätön. Suomen luonnonsuojeluliitto korostaa, että riittävät taloudelliset tuet ovat välttämättömiä sähköisen liikenteen edistämiseksi.

Kaupan liitto ry

Yleistä

Kaupan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua uudistetun lain luonnoksesta. Kaupan alalle on tärkeää, että Suomessa on kattava ja toimiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkko palvelemaan kaupan alan kuljetuksia sekä kansalaisten liikkumista. Tietty vähimmäismäärä lataus- ja tankkauspisteitä lisää kuluttajien ja raskaan liikenteen luottamusta siihen, että matka ei katkea infrastruktuuriin riittämättömyyden vuoksi. Lähtökohtaisesti jakeluverkostoa tulee luoda markkinaehtoisesti.

Kaupan liitto pitää tervetulleena, että pidättäydytään kansallisesta lainsäätämisestä, jos asiasta jo on olemassa EU-tasoinen, suoraan sovellettava asetus.

EU-säädöksen tavoitteet

EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri unionissa erityisesti tieliikenteen ajoneuvoja varten. Tieliikenteen osalta asetuksella edistetään erityisesti yleisesti saatavilla olevien lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin kehittymistä erityisesti tärkeimmillä liikennekäytävillä ja liikenteen solmukohdissa EU:ssa.

2 § Määritelmät



Jakeluinfra-asetuksen 2023/1804 2§ 45) kohdan määritelmä laajentaa 2014/94 2§ kohdan 7) määritelmää siten, että yleisön saatavilla oleva yksityisellä kiinteistöllä sijaitseva asiakkaille tarkoitettu latauspiste muuttuu yleisesti saatavilla olevaksi latauspisteeksi siihen liittyvine velvoitteineen. On tärkeää, että yksityinen kiinteistö, jota nämä vaatimukset koskevat, määritellään selkeästi. Asuinkiinteistö ei lähtökohtaisesti tulisi olla tässä tarkoitettu yksityinen kiinteistö.

3 § Polttonesteiden hintojen esittäminen

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, sen mukaista toimijoihin kohdistuvista velvoitteista ei ole tarpeen kansallisesti säätää.

Miksi siis lakiesityksessä on lisätty lause: ”liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista.”?

4 § Valvonta

Valvovaksi viranomaiseksi on esitetty Liikenne- ja viestintävirastoa. Julkisessa taloudessa on edelleen merkittävä kestävyysvaje eli pitkällä aikavälillä julkisen talouden menojen ja tulojen välillä vallitsee epätasapaino. Valtiovarainministeriön tuoreimman arvion mukaan kestävyysvaje on noin 3 prosenttia eli noin 9 mrd. euroa vuoden 2026 tasolla. (Lähde: Julkisen talouden kestävyysvaje, VM, 8.12.2022). Valvonta on toteutettava julkisen sektorin menoja kokonaisuutena kasvattamatta.

Teknisen Kaupan Liitto ry

2 § Määritelmät

Jakeluinfra-asetuksen 2023/1804 2§ 45) kohdan määritelmä laajentaa 2014/94 2§ kohdan 7) määritelmää siten, että yleisön saatavilla oleva yksityisellä kiinteistöllä sijaitseva asiakkaille tarkoitettu latauspiste muuttuu yleisesti saatavilla olevaksi latauspisteeksi siihen liittyvine velvoitteineen. On tärkeää, että yksityinen kiinteistö, jota nämä vaatimukset koskevat, määritellään selkeästi. Asuinkiinteistö ei lähtökohtaisesti tulisi olla tässä tarkoitettu yksityinen kiinteistö.

3 § Polttonesteiden hintojen esittäminen

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, sen mukaista toimijoihin kohdistuvista velvoitteista ei ole tarpeen kansallisesti säätää.

Miksi siis lakiesityksessä on lisätty lause: ” liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista.”?

4 § Valvonta

Valvovaksi viranomaiseksi on esitetty Liikenne- ja viestintävirastoa. Julkisessa taloudessa on edelleen merkittävä kestävyysvaje eli pitkällä aikavälillä julkisen talouden menojen ja tulojen välillä vallitsee epätasapaino. Valtiovarainministeriön tuoreimman arvion mukaan kestävyysvaje on noin 3 prosenttia eli noin 9 mrd. euroa vuoden 2026 tasolla. (Lähde: Julkisen talouden kestävyysvaje, VM, 8.12.2022). Valvonta on toteutettava julkisen sektorin menoja kokonaisuutena kasvattamatta.



Kuluttajaliitto ry, Konsumentförbundet rf

Kuluttajaliitto ry (jälj. Kuluttajaliitto) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Uudella lailla liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista täydennetään Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta, eli infrastruktuuriasetusta.

Kuluttajaliitto kannattaa ehdotuksia sekä erityisesti koko sääntelyn tavoitteita, joita ovat vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen käyttöönoton tukeminen vähimmäisinfrastruktuurin varmistamisen avulla sekä infrastruktuurin täyden yhteen toimivuuden varmistaminen. Lisäksi erityisen hyvänä Kuluttajaliitto pitää tavoitetta huolehtia myös siitä, että polttoaineinfrastruktuurin käyttäjille annetaan kattavat tiedot sekä asianmukaiset maksuvaihtoehdot. Kuluttajaliiton mielestä ilmastolle ja ympäristölle ystävällisempää autoilua on tuettava asianmukaisen latausverkoston luomisella, jotta latauspisteiden niukkuus, hintojen arvaamattomuus tai vaihtelevat maksutavat ei olisi syy sähköautoilun välttämiseksi.

Kuluttajaliitto pitää asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta tärkeänä asetuksen määräyksiä, joiden mukaan sähkönlatauspisteiden ylläpitäjien on tarjottava kuluttajille mahdollisuus kertalataukseen ilman pakkoa tehdä sopimusta sähköntarjoajan tai latauspisteen haltijan kanssa. Lisäksi Kuluttajaliitto pitää hyvinä asetuksen määräyksiä, joiden mukaan sopimuksetonta maksua tulee tarjota kuluttajille selkeästi yhtenä helppona maksuvaihtoehtona, vaikka latauspisteellä tarjottaisiin myös muita sopimusperusteisia maksutapoja. Kuluttajaliitto pitää myös hyvänä sitä, että suuremman tehon latauspisteiden osalta vähimmäisvaatimuksena tarjottaville maksutavoille on maksukortti.

Kuluttajaliitto pitää harmillisena asetuksessa omaksuttua ratkaisua, jonka mukaisesti pienemmän tehon latauspisteiden osalta hyväksytään maksaminen myös internetyhteyttä käyttävillä laitteilla. Maksukortit ovat unionin alueella yleisemmin käytössä ja tarjoavat myös kuluttajille maksutapahtuman aikana parempaa suojaa kuin maksaminen esimerkiksi qr-koodin avulla.

Kuluttajaliitto kannattaa kertahintojen kohtuullisuudelle, vertailtavuudelle, läpinäkyvyydelle sekä syrjimättömyydelle asetettuja vaatimuksia. Latauksen hinnan perustuu sähkön hintaan kilowattituntia kohti. Lisäksi latauspisteiden ylläpitäjät voisivat periä myös maksuja, jotka perustuvat lataukseen käytettyihin minuutteihin. Läpinäkyvyyden sekä vertailtavuuden tukemiseksi hinnoittelu on ilmoitettava kuluttajille selkeästi siten, että se käy selväksi ennen latauksen aloittamista.

Kuluttajaliitto katsoo asetuksen olevan latauksen hinnoittelun osalta perusteltu ja hyvä, mutta huomauttaa kuitenkin, että lataukseen käytetylle ajalle perustuvassa hinnoittelussa ei tule syrjiä kuluttajia, joiden autot latautuvat hitaammin. Hinnoittelun tulisi siis pääasiallisesti perustua sähkön hintaan per kilowattitunti, mutta latauspisteiden asianmukaisen käytön tueksi hinnoittelua voidaan täydentää myös latausaikaan liittyvin maksuin.

Asetuksessa ja kansallisella sääntelyllä säädetyn lisäksi Kuluttajaliitto olisi halunnut nähdä sääntelyä myös latauspisteiden ylläpitäjille asetettavista velvollisuuksista korjata latauspisteissä ilmeneviä vikoja mahdollisimman lyhyessä ajassa. Yksi yleisimmistä sähköautoilun ongelmista liittyy latauspisteiden toimivuuden epävarmuuteen. Kuluttajaliitto ehdottaakin, että latauspisteiden huolenpitoon ja ylläpitoon luotaisiin veloitteita, jotta niiden toimivuus voitaisiin varmistaa. Lisäksi



Kuluttajaliitto haluaa painottaa asiakaspalvelun tärkeyttä, ja ehdottaakin, että latauspisteillä olisi saatavilla myös selkeät ohjeet tilanteisiin, joissa olisi otettava yhteyttä asiakastukeen. Tarvittaessa kuluttajalle tulisi voida osoittaa myös lähin toimiva latauspiste, mikäli valittu latauspiste on epäkunnossa.

Esityksen vaikutusarvion osalta Kuluttajaliitto haluaa huomauttaa taloudellisten vaikutusten arvioiden osalta, että vaikka suoria vaikutuksia kotitalouksien taloudelliseen asemaan ei tulisi annettavan kansallisen sääntelyn johdosta, voidaan ehdotuksella ajatella olevan positiivinen vaikutus monien kuluttajien talouteen osana koko jakeluinfraa koskevaa sääntelykehikkoa. Erityisesti maksutapojen vähimmäisstandardien luomisella sekä hintojen läpinäkyvyydellä kasvatetaan kuluttajien valinnanvaraa autoilun osalta, millä voi olla myös taloudellisesti myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi yksittäisen kotitalouden rahankäyttöön.

Kuluttajaliitto yhtyy arvioon ehdotuksen ilmasto- ja ympäristövaikutuksista, sillä maksutapojen vähimmäisstandardeilla, riittävän latausverkoston varmistamisella sekä hintojen läpinäkyvyyden ja vertailtavuuden lisäämisellä voidaan kasvattaa kuluttajien halukkuutta sekä mahdollisuuksia valita ympäristöystävällisempiä kulkuneuvoja käyttöönsä. Myös kuluttajat ovat suhtautuneet kestävä kehityksen tukemiseen pääosin myönteisesti, ja vaikka esimerkiksi sähköautoilun kustannusten kohtuullisuudesta on huolehdittava, on huomionarvoista, että jopa 44 % kuluttajista olisi viimeisimmän kansalaiskyselymme (Aula Research 2024, N=2055) mukaan valmiita maksamaan liikkumisestaan hieman nykyistä enemmän kestävä kehityksen tukemiseksi.

Jakeluinfra-asetuksen sekä kansallisen lainsäädännön noudattamisen varmistamiseksi Kuluttajaliitto pitää tärkeänä tehokkaista ja oikeasuhteisista seuraamuksista ja vastuuviranomaisesta säätämisestä. Kuluttajaliitto kannattaa tältä osin nyt ehdotettua sääntelyä, mutta huomauttaa kuitenkin, että hallinnollisen seuraamusmaksun määräämisen lisäämistä keinovalikoimaan voitaisiin sääntelyn jatkovalmistelussa vielä harkita.

ITS Finland ry

Hallituksen lakiesitys pohjautuu EU:n jakeluinfra-asetukseen (2023/1804/EU), jonka tavoitteena on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittäminen. Koska tämä asetusta on suoraan jäsenmaissa sovellettava, uudella lailla täsmennetään sen kansallista toteutusta Suomessa. Lakiesityksen päämääränä on varmistaa jakeluinfra-asetuksen sujuva toimeenpano Suomessa, keskittyen erityisesti infrastruktuurin yhteentoimivuuteen ja käyttäjäystävällisyyteen. Tämä sisältää valvovien viranomaisten roolien ja seuraamusten määrittelyn teknisiin eritelmiin, kuluttajainformaatioon ja maksutapoihin liittyen.

Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle lankeaisi asetuksen sekä uuden lain noudattamisen valvonta, mikä on keskeistä EU:n säädösten velvoitteiden täyttämiseksi. Näkemyksemme on, että ehdotus tukee tasapuolista kilpailua ja suomalaisen kilpailukyvyn ylläpitämistä, myös EU-tason yhteistyön ja valvonnan harmonisoinnin kautta. Tärkeää olisi EU-tason harmonisointi velvoitteiden noudattamisen valvonnan sekä mahdollisten sanktioiden saralla. Pelkona on, että jokaisessa EU-maassa oma viranomainen laatii erilaisia sanktioita ja valvontamalleja, jolloin yhteismarkkina pirstaloituu tässä kohtaa. Suomalaisten alan vientiyritysten kilpailuedun kannalta on erittäin tärkeää, että valvontamallit ja sanktiot ovat samanlaisia ja perustuvat samaan muottiin jäsenvaltioiden kesken.



Lisäksi ehdotuksessa selkeytetään tankkauspisteiden ylläpitäjien määritelmiä ja vastuita, erityisesti hintatietojen esittämisen osalta. Jos ylläpitäjä vertailee polttoaineiden hintoja, hänen on käytettävä EU:n määrittelemää yhteistä menetelmää. Liikenne- ja viestintävirasto saisi oikeuden antaa tarkempia ohjeita hintavertailun toteutuksesta, mikä on koettu perustelluksi.

Vaikutusarvion mukaan kansallinen lisäsääntely ei aiheuttaisi taloudellisia rasitteita yrityksille tai kotitalouksille, vaan varmistaisi sääntelyn noudattamisen Suomessa teknisillä muutoksilla ilman lisäkustannuksia. Tämä lähestymistapa tukee markkinoiden tasapuolisuutta ilman taloudellisia haittoja

Suomen Taksiliitto ry

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa. Lausuntonaan Taksiliitto esittää seuraavaa:

Taksiliikenteen tehokas sähköistyminen on ratkaisevaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Sähköistymisen esteenä on edelleen puutteellinen suurteholatausverkosto, sekä latauksen maksamiseen liittyvät haasteet. Nyt esitetyllä lainsäädännöllä helpotetaan maksamiseen liittyviä ongelmia, mikä on erittäin kannatettavaa.

Ammattiliikenteen latausinfra turvattava ilman rajoitteita

On ensiarvoisen tärkeää kannustaa ammattiautoilijoita siirtymään vähäpäästöiseen kalustoon, jonka vuoksi on tärkeää turvata mahdollisimman saavutettava ja kattava latausinfra ammattiliikenteelle. Tämän vuoksi Taksiliitto on huolissaan ilmiöstä, jossa osalla latausasemista on taksien lataaminen kielletty latausaseman haltijan toimesta.

Kyseisten latausasemien rakentamiseen on haettu ja saatu tukea Energiavirastolta, joka on myöntänyt investointitukea Valtioneuvoston asetuksen (178/2022) perusteella. Asetuksen mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä on muun muassa se, että ajoneuvojen latauspiste on vapaasti kaikkien käyttäjien käytettävissä. Kritisoimme voimakkaasti ammattiliikenteeseen kohdistuvia latausrajoitteita ja edellytämme valvontaa saadun tuen edellytysten täyttämiseksi.

Valvontaan riittävät resurssit

Kannatamme ehdotuksen mukaan yhtä valvontaviranomaista ja tehtävään nimenomaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Samalla tulee kuitenkin huolehtia siitä, Liikenne- ja viestintävirastolle taataan riittävä henkilöstöresurssi tehtävän asianmukaiseen suoriutumiseen.

Bioenergia ry

Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi on suuri tarve tilanteessa, missä fossiilisen polttoaineen käytön nopea vähentäminen on sekä ilmastopoliittisesti että geopoliittisesti välttämätöntä.

Johdonmukainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentialiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää eri sektoreilla. Tarvitsemme kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.



Erityisesti raskaalla liikenteellä on vielä rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia lähivuosina. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri -asetuksen (AFIR) määritelmät tärkeitä myös muiden lainsäädäntöjen kannalta

On keskeistä, että AFIR sisältää laajasti kaikki uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva/parafiininen diesel (EN15940). Artiklan 2 määritelmät ja listaus vaihtoehtoisista polttoaineista säilyvät mukaan lukien -tyyppisenä eikä kaiken kattavana listauksena, jotta kaikki relevantit olemassa olevat ja myös tulevaisuuden uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat polttoaineet ovat mukana uuden asetuksen soveltamisalassa. On ensiarvoisen tärkeää, että määritelmiä sovelletaan johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä, koska se kannustaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon.

Asetuksen vaatimukset vs kaupallinen kysyntä ja yritysten investoinnit

Bioenergia ry katsoo, että eri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toimenpiteiden ja niiden toteutumisen pitäisi ohjautua kaupallisen kysynnän perusteella huomioiden erilaisten päästövähennyskeinojen erityisesti infraan liittyvät kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille.

Tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Henkilö- ja pakettiautojen vaatima latausinfra rakentuu tällä hetkellä nopeaan tahtiin, mutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla tulisi sekä kevyen että raskaan kaluston osalta tarkastella kansallisia joustomahdollisuuksia julkisen toteutuksen osalta.

Vety ja uudet teknologiat ovat kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle tulisi kuitenkin suhteuttaa kysyntään. Bioenergia ry ei näe todennäköisenä, että AFIRin vaatimille kevyen liikenteen vetyasemille olisi kysyntää Suomessa tällä vuosikymmenellä. Tällainen vaatimus kasvattaa sekä investointi- että operointikustannuksia ja heikentää asemien turvallisuutta (koska asemat eivät voi olla kohdistettu vain raskaalle liikenteelle). Tuemme myös vedyn suhteen Valtioneuvoston kantaa, jossa jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien kansallisista joustomahdollisuuksista ja niiden sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet. Korostamme, että AFIR vaatimukset on asetettu vuodelle 2030 ja siksi vetyasemien tukemisella ei ole vastaava kiire kuin raskaan liikenteen sähkölatauksella. Nyt saatavilla olevat rajalliset valtiontuet olisi kohdistettava metaanin ja sähköisiin raskaan liikenteen hankkeisiin. Lisäksi vihreän vedyn saatavuus on tällä hetkellä todella rajattua, joten asema, johon ei vetyä olisi saatavilla ei ole järkevää toteuttaa. Lisäksi vedyn jakeluasemien investoinnit ovat todella korkeita ja esimerkiksi vuodelle 2024 varattu 10 MEUR tuki on vedyn näkökulmasta riittämätön.

Jos vedylle allokoidaan osa tukimäärästä, se ei välttämättä takaa vetyasemien toteuttamista, mutta tuo vedylle allokoitu rahamäärä hidastaa muun raskaan liikenteen vaihtoehtojen edistymistä.

Meriliikenteen osalta FuelEU Maritime määrittelee maasähkön käytön veloitteen aluksille ja AFIR puolestaan maasähkön tarjontaveloitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n veloitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita.



Satamille koituu lisäkustannuksia investoinneista, joten vaatimukset olisi suhteutettava tarkoituksenmukaisesti satamien kokoon ja liikennemääriin. Joissain tapauksissa voisi olla tehokkaampaa hoitaa satamavelvoite esimerkiksi laivojen omilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla kuten biopolttoaineilla. Ylivoimaisesti suurin osa laivojen päästöistä aiheutuu kuitenkin niiden liikkeessä eikä satamissa ollessa.

Kuopion kaupunki

Kuopion kaupunki toteaa lausunnossaan, että lakiluonnos selkeyttää kokonaisuutta, vastuuta ja vastuutahoja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta. Lakiluonnos myös selkeyttää kokonaisuuden valvontavastuuta nimitessään valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollistaen tälle tarvittavat lakiin perustuvat oikeudet suorittaa tehtävä (5 § ja 6 §), määrittää seuraamukset lain noudattamatta jättämisestä (7 §) ja määrittää päätöksiin tyytymättömille mahdollisuuden hakea oikaisua (8 §).

Oriveden kaupunki

Tekninen lautakunta päättää antaa lausuntonaan seuraavaa:

- 1) Kohta A: jakeluverkoston tulee olla kattava ja hyvin valvottu, jotta se palvelee kaikkia vaihtoehtoisen polttoaineen käyttäjiä.

Neste Oyj

Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Yleistä

Suomen kansallisena tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja muuttaa liikenne nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Kansallisen tavoitteen lisäksi Neste tukee Euroopan komission Green Deal -hanketta ja siihen liittyvää lainsäädäntöä EU:n korotetun 2030-ilmastotavoitteen saavuttamiseksi. Neste on myös itse sitoutunut hiilineutraaliin tuotantoon vuoteen 2035 mennessä sekä siihen, että vähennämme asiakkaittemme hiilijalanjälkeä vuosittain vähintään 20 miljoonaa tonnia vuoteen 2030 mennessä (-11,1 miljoonaa tonnia vuonna 2022).

Neste on hiljattain ilmoittanut perustavanlaatuista Porvoon jalostamon muutosohjelmasta, jonka investoinnit nousevat 2,5 miljardiin euroon seuraavan noin kymmenen vuoden aikana. Tavoitteena on siirtyä pelkästään uusiutuvien ja kierrätettyjen raaka-aineiden jalostamiseen ja raakaöljyn jalostaminen loppuisi noin 2030-luvun puolivälin tienoilla. Muutosohjelman investoinnit toteutetaan vaiheittain ja investointipäätökset vaativat tuekseen niin ennakoitavan lainsäädäntöympäristön, tarvittavan infrastruktuurin (esim. 400 kV suurjännitelinjoiden tuominen Kilpilahden teollisuusalueelle) kuin erilaisten puhtaan siirtymän kannusteiden hyödyntämisen.

Neste jakaa jakeluinfraohjelman tavoitteen edistää vihreää siirtymää. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan



täysimääräisesti hyödyntää eri sektoreilla. Tarvitsemme kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastomuutos saadaan pysäytettyä.

Raskaalla liikenteellä on vielä rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia lähivuosina. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina - sillä erotuksella että biokaasu vaatii uutta moottoriteknologiaa ja investointeja uuteen jakeluinfrastruktuuriin, kun taas uusiutuva diesel sopii suoraan nykyisiin ajoneuvoihin ja jakelu onnistuu nykyisellä jakeluinfrastruktuurilla.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri -asetuksen (AFIR) määritelmät tärkeitä myös muiden lainsäädäntöjen kannalta

Nesteen kannalta on keskeistä, että uusi AFI-asetus (AFIR) sisältää laajasti kaikki uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva/parafiininen diesel (EN15940). Artiklan 2 määritelmät ja listaus vaihtoehtoisista polttoaineista säilyvät mukaan lukien -tyyppisenä eikä kaiken kattavana listauksena, jotta kaikki relevantit olemassa olevat ja myös tulevaisuuden uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat polttoaineet ovat mukana uuden asetuksen soveltamisalassa. On ensiarvoisen tärkeää, että määritelmiä sovelletaan johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä, koska se kannustaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon.

Asetuksen vaatimukset vs kaupallinen kysyntä ja yritysten investoinnit

Neste katsoo yleisesti ottaen, että eri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toimenpiteiden ja niiden toteutumisen pitäisi ohjautua kaupallisen kysynnän perusteella huomioiden erilaisten päästövähennyskeinojen erityisesti infraan liittyvät kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille.

Tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Henkilö- ja pakettiautojen vaatima latausinfra rakentuu tällä hetkellä nopeaan tahtiin, mutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla tulisi sekä kevyen että raskaan kaluston osalta tarkastella kansallisia joustomahdollisuuksia.

Kiinnitämme huomiota sääntelyn (Ohjelma tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa vuoteen 2035) kohtaan, jonka mukaan "kunkin latauspoolin on vuoden 2025 loppuun mennessä tarjottava vähintään 300 kW:n antoteho ja sisällettävä vähintään yksi latauspiste, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW". Neste haluaa kyseenalaistaa latauspisteen erillisen yksilöllisen antotehon määrittelyn, sillä se vaikeuttaa investointeja. Lisäksi kuluttajan näkökulmasta parempi vaihtoehto on jakaa tehoa kaikkien latauspisteiden välillä dynaamisesti, jolloin saadaan kapasiteetti mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Se myös parantaa latausten läpimenoa, koska kapasiteettia ei seiso hukkakäytöllä autojen latauskäyristä johtuen. Sähköisen liikenteen latausinfra laajentuminen tulee kohdentaa liiketaloudellisesti merkittäviin liikenteen solmukohtiin. Raskaan liikenteen asemien rakentaminen ei ole tällä hetkellä liiketaloudellisesti kannattavaa ja vaatii tukea. Valtion tuet kannattaa keskittää raskaaseen liikenteeseen, sillä kevyen verkoston osalta AFIR-vaatimukset vuoden 2025 osalta täytetään ja että 2027, 2030 ja 2035 vaatimukset tullaan mitä todennäköisimmin täyttämään kaupallisin perustein. Latauspoolien vaatimat tehot (1,4 MW, 2,8 MW ja 3,6 MW) ovat niin korkeita, että ne todennäköisesti täytetään usean aseman toimesta (kuten AFIR sallii) - tämä olisi syytä huomioida tukea jaettaessa (Infratuki). Yksi asema yhdelle alueelle ei riitä.



Vety ja uudet teknologiat ovat kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle tulisi kuitenkin suhteuttaa kysyntään. Neste ei näe realistisena, että AFIRin vaatimille kevyen liikenteen vetyasemille olisi kysyntää Suomessa. Tällainen vaatimus kasvattaa sekä investointi- että operointikustannuksia ja heikentää asemien turvallisuutta (koska asemat eivät voi olla kohdistettu vain raskaalle liikenteelle). Tuemme myös vedyn suhteen Valtioneuvoston kantaa, jossa jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien kansallisista joustomahdollisuuksista, niiden sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet. Neste haluaa huomauttaa, että AFIR vaatimukset on asetettu vuodelle 2030 ja siksi vetyasemien tukemisella ei ole vastaava kiire kuin raskaan liikenteen sähkölatauksella. Nyt saatavilla olevat rajalliset valtiontuet olisi kohdistettava sähköiseen raskaaseen liikenteeseen. Lisäksi vihreän vedyn saatavuus on tällä hetkellä todella rajattua, joten asema, johon ei vetyä olisi saatavilla ei ole järkevää toteuttaa. Lisäksi vedyn jakeluasemien investoinnit ovat todella korkeita ja esimerkiksi vuodelle 2024 varattu 10 MEUR tuki on vedyn näkökulmasta riittämätön.

Jos vedylle allokoidaan osa tukimäärästä, se ei välttämättä takaa vetyasemien toteuttamista, mutta tuo vedylle allokoitu rahamäärä on pois sähköisen raskaan liikenteen asemista ja hidastaa siten raskaan liikenteen sähköistymistä.

Lentoasemien osalta Neste pitää hyvänä, että jatkossakin seisontapaikalla maasähköä voitaisiin kiinteiden laitteiden ohella tuottaa muun muassa sähkögeneraattorilla, joka voisi käyttää sähkön tuotantoon uusiutuvaa energiaa, mukaan lukien uusiutuvia polttoaineita.

Meriliikenteen osalta FuelEU Maritime määrittelee maasähkön käytön veloitteen aluksille ja AFIR puolestaan maasähkön tarjontaveloitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n veloitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita. Satamille koituu lisäkustannuksia investoinneista, joten vaatimukset olisi suhteutettava tarkoituksenmukaisesti satamien kokoon ja liikennemääriin. Joissain tapauksissa voisi olla tehokkaampaa hoitaa satamavelvoite esimerkiksi laivojen omilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla kuten biopolttoaineilla. Ylivoimaisesti suurin osa laivojen päästöistä aiheutuu kuitenkin niiden liikkuaessa eikä satamissa ollessa.

Kesko Oyj

Kesko Oyj (jäljempänä Kesko) kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto.

Henkilöautojen sähköistymisen jatkuessa, julkisen latausverkoston merkitys tarjota sähköautoilijalle vaivattomasti ja tehokkaasti lisää toimintamatkaa on keskeinen. Keskon K-Lataus sähköautojen latausverkosto kattaa tällä hetkellä yli 1 500 latauspistettä ympäri Suomen. Latauspisteemme sijaitsevat pääosin K-kauppojen yhteydessä.

Muun muassa polttoaineiden hintavertailusta ja sähköautojen julkisten latauspisteiden maksutavoista säädetään AFIR-asetuksessa. Alla muutama tarkentava huomio.

Polttoaineiden hintavertailun osalta pidämme tervetulleena, että asiasta annetaan myös kansallinen ohjeistus.



Maksutapoihin liittyvässä sääntelyssä tulisi seurata eri maksutapojen käyttöasteen kehitystä. Pidämme hyvänä, että nykyinen sääntely mahdollistaa lataustapahtuman maksamisen lähimaksulla, joka helpottaa monien latausasiointia. On kuitenkin oletettavaa, että sähköautojen lataamiseen liittyvät maksutavat tulevat lähivuosina monipuolistumaan. Tällöin myös sääntelyn ajantasaisuutta tulisi uudelleenarvioida. Käytännössä on mahdotonta ennustaa, ovatko AFIR-asetuksessa nyt asetetut maksutapalvelpiteet kuluttajille relevantteja vielä vuonna 2027.

P2X Solutions Oy

P2X Solutions Oy ("P2X") kiittää mahdollisuudesta lausua hyvin valmistellusta luonnoksesta hallituksen esitykseksi.

P2X on parhaillaan rakentamassa Suomen ensimmäistä teollisen mittakaavan vihreän vedyn ja synteettisen metaanin tuotantolaitosta Harjavaltaan. Laitoksen on määrä valmistua vuonna 2024 ja se tulee tuottamaan vihreää vetyä ja synteettistä metaania myös liikenteeseen. Vihreä vety ja synteettiset polttoaineet ovat uusiutuvia polttoaineita, joiden liikennekäytöllä voidaan tukea ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista.

P2X suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti hallituksen esitykseen.

Kansallisen toimeenpanon toteutuksessa ja myöhemmässä soveltamisessa tulee pyrkiä mahdollisimman laajasti teknologianeutraaliuteen sekä alan toimijoiden kannalta selkeään ja ennakoitavaan sääntelyyn. Turhan yksityiskohtaista sääntelyä ja tulkintaa tulee välttää. Lisäksi toimijoita tulee myös aktiivisesti opastaa sääntelyn sisällöstä.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausverkoston kehittämisen kannalta on tärkeää, että tankkausasemia sijoitetaan reiteille, jotka palvelevat mahdollisimman hyvin loppukäyttäjiä. Tämän toteutumiseksi tarvitaan sekä ministeriötason koordinoitua että kattavaa yhteistyötä arvoketjun toimijoiden kesken. Rajat ylittävien liikennevirtojen ja eri jäsenvaltioiden yhteistyön merkitystä ei tule myöskään unohtaa.

Lisäksi on välttämätöntä, että verkosto kehittyy erityisesti vedyn osalta siten, että se mahdollistaa jo alkuvaiheessa pitkän matkan raskaan liikenteen kuljetukset, sillä niissä vedyn tuottamat hyödyt ovat suurimmillaan.

Jotta vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausverkosto kehittyisi rivakasti, on tärkeää, että toimijat saavat riittävää ja oikea-aikaista ohjeistusta esimerkiksi tankkausasemien rakentamis- ja turvallisuusmääräysten sisällöstä. Toimijoiden näkemyksiä tulee myös kuulla uusien määräysten laadittaessa.

P2X painottaa ajoneuvotukien merkitystä vetykäyttöisten ajoneuvojen osalta. Ajoneuvotuilla voidaan edistää vedyn liikennekäyttöä merkittävästi. Nykyisten ajoneuvotukien suuruus ei ole riittävä huomioon ottaen erityisesti raskaan vetykaluston hinnat. Vaihtoehtona suorille hankintatuille voisivat olla esimerkiksi ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä koskevat verohelpotukset.



2. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

Oikeusministeriö

Ei lausuttavaa.

Maa- ja metsätalousministeriö

Ei lausuttavaa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö

Ei lausuttavaa.

Puolustusministeriö

Puolustusministeriö kiittää mahdollisuudesta saada lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi. Puolustusministeriö toteaa, että yleisellä tasolla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittäminen ja sääntely nähdään myönteisenä kehityksenä, joka tukee osaltaan myös huoltovarmuutta. Puolustusministeriö toteaa lisäksi esitykseen liittyen, että lain 2 §:n 4 momentin mukaisesti lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

Työ- ja elinkeinoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ulkoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö toteaa, että se on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun niiltä osin, kun on ollut kyse ympäristöministeriön hallinnonalalle kuuluvasta rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetusta laista. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että ehdotetut muutokset tehdään edellä mainittuun lakiin.



Väylävirasto

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Väylävirastolla ei ole toimintansa näkökulmasta asiassa lausuttavaa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Ei lausuttavaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Ei lausuttavaa.

Etelä-Karjalan hyvinvointialue

Lakien 4 ja 9 § takarajaa tulisi jatkaa vuoden 2026 loppuun.

Rakennusluvanhakupäivää tulee jatkaa 2024 vuoden loppuun.

Lisäksi tulee huomioida myös EU-artikla rakennusten varustamisesta latauspistevalmiuksilla:

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen julkisissa latauspisteissä on käytettävä, mikäli se on teknisesti toteutettavissa ja taloudellisesti järkevää, direktiivin 2012/27/EU 2 artiklan 28 kohdassa määriteltyjä älykkäitä mittausjärjestelmiä, ja siinä on noudatettava mainitun direktiivin 9 artiklan 2 kohdassa säädettyjä vaatimuksia.

Komissio arvioi 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten soveltamista ja tekee tarvittaessa ehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi ottaen huomioon sähkökäyttöisten ajoneuvojen markkinoiden kehityksen, jotta varmistetaan, että uusia julkisia latauspisteitä on käytettävissä jokaisessa jäsenvaltiossa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 ainakin TEN-T-ydinverkon varrella kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla.

Kanta-Hämeen hyvinvointialue

Kohdassa 1 otettu kantaa myös tähän.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue

o Tärkeää on saada vähimmäisvaatimukset ja riittävä (jopa ihan käytännön tasolle ulottuva) ohjeistus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu ja paineistettu maakaasu) sekä vedyn tankkauspaikat.

o Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 §:n muuttamisesta, ehdotuksessa esitetty ”Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen rakennusluvan ja toimenpideluvan noudattamisen



valvonnasta säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999)” lainsäädäntö muuttuu. Vuoden 2025 alusta voimaan tulee rakentamislaki (751/2023).

Itä-Uudenmaan hyvinvointialue

Ei lausuttavaa.

Sähköinen liikenne ry

Ei lausuttavaa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Ei lausuttavaa.

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry kiittää lausuntomahdollisuudesta. Raklilla ei ole pyydettyihin pykäliin lausumistarvetta, mutta koska ko. laki on avattu muutettavaksi, haluamme lausua seuraavaa:

- Voimassa olevassa latauspiste- ja automaatiolaissa sähköautojen latauspisteiden asentamisvelvoite on Suomessa tiukempi kuin rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttäisi. Lain 7 §:n nojalla ”Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.”
- Esimerkiksi Saksassa direktiivin toimeenpanossa on otettu paremmin huomioon latauspisteiden kohdentaminen todelliseen tarpeeseen. Saksassa velvoitetta kohdentaessa otetaan huomioon rakennuksen omistajan kaikkien kiinteistöjen latauspisteiden yhteismäärä. Jos direktiivin velvoite koskee useampia saman omistajan kiinteistöjä, voi omistaja täyttää vaatimukset rakentamalla latauspisteitä kokonaisuudessaan direktiivin velvoittaman määrän keskittäen niitä vain osalle kiinteistöjään. Näin latauspisteitä rakennetaan sinne, missä niille on kysyntää ja tarvetta.
- Lain korjaamisella niin, että kaikki direktiivin mahdollistamat joustot huomioidaan, varmistetaan, ettei tehdä hukkainvestointeja rakentamalla valtavaa määrää tarpeettomia hitaita latauspisteitä.
- Sähköautojen latauspisteverkosto on Suomessa kehittynyt nopeasti ja markkinaehtoisesti oikeaan paikkaan ja tarvittavaan tekniikkaan perustuen.
- Lain korjaaminen palvelee myös tarkistetun EPBD:n implementointia, jossa vastaava tulkinta on mahdollinen.

Rakli esittää täten latauspiste- ja automaatiolain 7 §:ään lisättäväksi 2 ja 3 momentit. Pykälä kuuluu esityksessämme kokonaisuudessaan seuraavasti:

”7 § Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä



Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Jos rakennuksen omistajaa koskee 1. momentin mukainen velvoite useammasta kuin yhdestä rakennuksesta, omistaja voi vaihtoehtoisesti täyttää velvoitteen huolehtimalla siitä, että yhdessä tai useammassa 1. momentin tarkoittamassa rakennuksessa on vähintään 1. momentin mukainen kokonaisuudessaan latauspisteitä, jos nykyinen tai odotettavissa oleva latausinfrastruktuurin tarve otetaan huomioon. Jos latauspisteen asentaminen tai siitä aiheutuvat kustannukset kuuluvat sopimuksen nojalla muulle kuin rakennuksen omistajalle, 1. momentin mukaisesta vähimmäisvelvoitteesta poikkeaminen edellyttää myös sopimuskumppanin suostumusta.

Jos omistaja päättää täyttää 1. momentin mukaisen velvoitteen 2. momentin mukaisella tavalla, omistajan on laadittava vaihtoehtoiseen tapaan sisällyttämistään kohteista suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä vaihtoehtoisen tavan kohteina olevat muut kuin asuinrakennukset ja niiden pysäköintipaikat ja se on pyynnöstä esitettävä liikenne- ja viestintävirastolle."

Näkemyksemme mukaan jousto on mahdollinen direktiivin 8 artiklan 3. kohdan nojalla, mikä ei sulje pois mahdollisuutta olemassa olevan ei-asuinrakennuksen omistajakohtaista tarkastelua latauspistevelvoitteen asentamisen osalta, kunhan keskimääräinen velvoite peruslatauspisteiden osalta täyttyy.

Rahtarit ry

Rahtarit ry yhtyy Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry:n lausuntoon tässä kohtaa. Turhien, varsinkin hitaiden latauspaikojen rakentamista tulisi harkita tarkkaan, pelkästään lain vaatimusten, ilman todellista tarvetta olevien latauspisteiden rakennuttamien on taloudellisesti täysin kannattamatonta.

Haluamme vielä huomauttaa latauspisteiden mitoituksesta, paikkojen leveys on 3,6 m ja pituus 5,0 m. Sähköautot ovat pääsääntöisesti isompikokoisia, kuin vastaavat polttomoottoriautot, joten latauspaikkojen pituutta tuli kasvattaa ainakin 5,5 m, mieluummin 6,0 metriin.

Invalidiliitto ry

Ei lausuttavaa.

Logistiikkayritysten Liitto ry

Ei lausuttavaa.

Kaupan liitto ry

Rakennusten latauspisteitä koskeva laki 733/2020 on yhdenmukaistanut standardoitujen liittimien käyttöä ja mahdollistanut lataamisen samalla liitintekniikalla sekä yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä että rakennuksissa.



Nyt ehdotettu muutos on johdonmukainen jatke vallitsevalle käytännölle.

Ehdotettu lisäys, jossa todetaan, että rakennusten latauspisteet voivat myös olla jakeluinfrasetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettusti yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä on tarpeellinen, koska rakennuksessa sijaitsevaa latauspistettä voivat koskea siten yleisesti saatavilla olevaa pisteeseen liittyvät velvoitteet.

Teknisen Kaupan Liitto ry

Rakennusten latauspisteitä koskeva laki 733/2020 on yhdenmukaistanut standardoitujen liittimien käyttöä ja mahdollistanut lataamisen samalla liitintekniikalla sekä yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä että rakennuksissa.

Nyt ehdotettu muutos on johdonmukainen jatke vallitsevalle käytännölle.

Ehdotettu lisäys, jossa todetaan, että rakennusten latauspisteet voivat myös olla jakeluinfrasetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettusti yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä on tarpeellinen, koska rakennuksessa sijaitsevaa latauspistettä voivat koskea siten yleisesti saatavilla olevaa pisteeseen liittyvät velvoitteet. Toki yksityinen kiinteistö on selkeästi määriteltävä.

ITS Finland ry

Ei lausuttavaa.

Kuopion kaupunki

Ei lausuttavaa.

Oriveden kaupunki

2) Kohta B: lain teksti on varsin yksityiskohtaista ja pikkutarkkaa ja sen tulkitsemisessa saattaa olla ongelmia esim. hankintoja valmisteltaessa ja tehtäessä

P2X Solutions Oy

Ei lausuttavaa.

3. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

Oikeusministeriö

Ei lausuttavaa.



Maa- ja metsätalousministeriö

Ei lausuttavaa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö

Ei lausuttavaa.

Puolustusministeriö

Ei lausuttavaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ulkoministeriö

Ei lausuttavaa.

Ympäristöministeriö

Ei lausuttavaa.

Väylävirasto

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Väylävirastolla ei ole toimintansa näkökulmasta asiassa lausuttavaa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Ei lausuttavaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

HSL:ssä esille nousi kysymys siitä, miten päästöttömän linja-auton polttoainetoimisen lisälämmittimen päästöt huomioidaan lainsäädännössä. Sähköbussin liikennöintialuetta voidaan talvella laajentaa toteuttamalla matkustamon lämmitys polttoainetoimisella lisälämmittimellä. HSL sallii tämän alle nollan lämpötilassa, minkä lisäksi HSL edellyttää lisälämmittimen käyttävän biopolttoainetta.

Lopuksi

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyä edelleen useita avoimia kysymyksiä niin yleistymisen kuin käyttöönoton osalta. Lainsäädännön päivittäminen tarvittaessa myös jatkossa on tärkeää.



Etelä-Karjalan hyvinvointialue

Ei lausuttavaa.

Kanta-Hämeen hyvinvointialue

Kohdassa 1 otettu kantaa myös tähän.

Itä-Uudenmaan hyvinvointialue

Ei lausuttavaa.

Sähköinen liikenne ry

Ei lausuttavaa.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

SBB kannattaa esitettyjä muutoksia pykäliin 7 ja 8. Muutokset ovat direktiivin 2019/1161 hengen mukaisia, eikä esitetyt muutokset näin muuta säädöksen soveltamisalaa eivätkä aiheuta hankintayksiköiden hallinnollista taakkaa tarpeettomasti.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Ei lausuttavaa.

Invalidiliitto ry

Ei lausuttavaa.

Logistiikkayritysten Liitto ry

Ei lausuttavaa.

Rahtarit ry

Ei kommentoitavaa.

ITS Finland ry

Ei lausuttavaa.



Bioenergia ry

Kannatamme esitettyjä muutoksia pykäliin 7 ja 8. Muutokset ovat direktiivin 2019/1161 hengen mukaisia, eikä esitetyt muutokset näin muuta säädöksen soveltamisalaa eivätkä aiheuta hankintayksiköiden hallinnollista taakkaa tarpeettomasti.

Kuopion kaupunki

Ei lausuttavaa.

Oriveden kaupunki

3) Kohta C: koska laki velvoittaa esim. kaupunkeja ja kuntia satsaamaan sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen ja sähköautojen latauspisteiden automatiikan kehittämiseen, kaupunkien ja kuntien tulisi saada valtiolta rahoitusta paikkojen ja pisteiden rakentamiseen.

P2X Solutions Oy

On tärkeää, että vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä tuetaan julkisten hankintojen avulla. Hankintoja koskevan sääntelyn ja hankintojen toteutuksen tulisi olla teknologianeutraalia ja huomioida eri ratkaisuiden tuottamat päästö- ja ympäristövaikutukset tehokkaasti.