

Asia: VN/20800/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

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 lausuntopyyntöissäkin 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 jakeluinfrassa 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 asetukset 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 kerrottisiin 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 vuokratoimitiloja ja suunnittelevat sähköauton hankkimista vaikkapa kotihoidon käyttöön. Tällöin olisi tärkeää, että latauspiste voidaan varata siten, että auto on aamulla työvuoron alkaessa valmiiksi ladattuna. Jos kiinteistönomistaja, kuten jossain tapauksissa onkin jo käynyt, ymmärtää latauspistevelvoitteen 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 jakeluinfrasta suunnitelluista 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 sähköistamisveloitteen 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 muututtua. 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 jakeluinfran 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?

Ville Vuorijärvi

tulosaluejohtaja, Kanta-Hämeen hyvinvointialue

Anja Piispanen

kehittämissuunnittelija, Kanta-Hämeen hyvinvointialue

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

Kohdassa 1 otettu kantaa myös tähän.

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

Kohdassa 1 otettu kantaa myös tähän.

Vuorijärvi Ville
Kanta-Hämeen hyvinvointialue

Laine Annika
Kanta-Hämeen hyvinvointialue - Tekniikka- ja tilapalveluiden tulosalue