

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta. Ehdotetulla lailla pannaan osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi.

Lailla pyritään edistämään vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä, jotta liikenteen riippuvuutta öljystä voidaan pienentää mahdollisimman paljon ja liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan lieventää. Ehdotetulla lailla pyritään edistämään Euroopan unionissa ja kansallisesti asetettujen päästövähennystavoitteiden toteutumista liikennesektorilla.

Lakiehdotuksen tarkoituksena on varmistaa yhteiset tekniset eritelmät vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisille lataus- ja tankkauspisteille. Lisäksi tarkoituksena on asettaa vaatimuksia kuluttajille ja käyttäjille kohdistetuista vaihtoehtoisten polttoaineiden merkintöjä, hintoja ja sijaintia koskevista tiedoista.

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti lailla sujuvoitettaisiin säädöksiä sekä edistettäisiin hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevan hankkeen tavoitteiden toteutumista edistämällä uusituvan energian ja puhtaan teknologian käytön yleistymistä liikenteen toimialalla.

Tarkoituksena on, että laki tulisi voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	6
5 ASIAN VALMISTELU.....	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	8
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	8
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	12
3 VOIMAANTULO.....	12
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	13
LAKIEHDOTUS.....	15
liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta.....	15

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan komissio antoi 24 päivänä tammikuuta 2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (KOM (2013) 18 lopullinen). Direktiiviehdotuksen taustalla ovat EU:n tavoite liikennealan 60 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä, johon pääsemiseksi tulisi vuoteen 2050 mennessä purkaa liikennejärjestelmän öljyriippuvuus vaarantamatta järjestelmän tehokkuutta ja liikkuvuutta. Ehdotuksesta annettiin 14 päivänä maaliskuuta 2013 eduskunnalle valtioneuvoston kirjelmä (U 9/2013).

Valtioneuvosto suhtautui myönteisesti direktiiviehdotukseen ja sen tavoitteisiin. Erityisesti tuettiin komission pyrkimystä yhtenäisen ja kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun järjestämiseksi Euroopassa. Erittäin hyvinä pidettiin direktiivin kahta keskeistä lähtökohtaa eli minimikattavuutta ja teknologianeutraaliutta. Tärkeänä pidettiin myös sitä, että Suomen harvaan asukastiheyteen, pitkiin etäisyyksiin ja kylmiin olosuhteisiin kiinnitetään huomiota asettaessa ja arvioitaessa toimenpiteiden toteutettavuutta ja kustannustehokkuutta.

Talousvaliokunta antoi asiasta lausuntonsa (TaVL 9/2013), jossa valiokunta piti valtioneuvoston kantaa tarkoituksenmukaisena ja yhtyi sen vuoksi esitettyyn kantaan korostaen muutamia seikkoja, jotka koskivat teknologianeutraalin ja markkinaehtoisen etenemisen tärkeyttä ja kansallisen harkintavallan lisäämistä, joka mahdollistaisi jäsenvaltioiden maakohtaisten olosuhteiden huomioonottamisen sekä kustannusrasituksen ja investointeihin liittyvien riskien minimoinnin.

Ympäristövaliokunta antoi asiasta lausuntonsa (YMVL 10/2013), jossa valiokunta valtioneuvoston tavoin vahvasti tukee direktiiviehdotuksen tavoitteita ja yhtyi sen vuoksi esitettyyn kantaan korostaen muutamia seikkoja, jotka koskivat liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen haastavuutta sekä tarpeellisuutta kehittää liikenteen kestävyttä vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämisen ohella monipuolisesti erilaisilla keinoilla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausuntonsa (LiVL 13/2013), jonka mukaan valiokunta kannatti esitettyä kantaa korostaen seuraavia seikkoja, jotka koskivat infrastruktuurin rahoitusta, jäsenvaltioiden erityistarpeiden huomioonottamista, julkisen sähkölatausverkoston tärkeyttä sähköautojen leviämisen kannalta, siirtymäaikojen sovittamista ajoneuvokannan uusiutumisen mukaan sekä biopolttoaineiden Euroopan laajuisen standardoinnin ja tiedottamisen huomioon ottamista.

Direktiivi hyväksyttiin lokakuussa 2014 (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta, jäljempänä jakeluinfradirektiivi). Jakeluinfradirektiivin tavoitteena on luoda Euroopan laajuinen yhteensopiva vaihtoehtoisten käyttövoimien liikenneverkko polttoaineiden ja latauspisteiden saatavuutta koskevien minimivaatimusten, jakelua koskevien yhtenäisten standardien ja kuluttajatietoisuuden lisäämisen kautta. Jakeluinfradirektiivin mukaan kansalliset säännökset on annettava viimeistään 18 päivänä marraskuuta 2016.

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi uusi laki vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotosta ja jakelusta. Uudessa laissa olisi jakeluinfradirektiivin täytäntöönpanosta johtuvat lainsäädännön alaan kuuluvat säännökset.

2 Nykytila

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Liikenteen rooli päästöjen vähentämisessä tulee korostumaan myös sen vuoksi, että muilla sektoreilla (esimerkiksi maataloudessa) päästöjen vähentäminen on vielä vaikeampaa kuin liikennesektorilla. Siksi liikennesektorilla varaudutaan päästöjen vähentämiseen jopa noin 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista. Rautatieliikenteen osuus päästöistä on noin prosentin verran, lentoliikenteen noin kaksi prosenttia ja vesiliikenteen noin neljä prosenttia.

Nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmällä polttoaineilla tai käyttövoimilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama ”Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä” -työryhmä sai keväällä 2013 valmiiksi selvityksen tulevaisuuden liikenteen polttoaineista ja käyttövoimista (LVM julkaisuja 15/2013). Työryhmän loppuraportissa esitetään keskeiset askelmerkit ja ensivaiheen toimenpiteet hallitulle öljyriippuvuuden purkamiselle vuoteen 2050 mennessä. Kansallista työtä käytettiin apuna neuvoteltaessa komission ehdotuksesta jakeluinfradirektiiviksi, joka tuli voimaan lokakuussa 2014. Direktiivi asettaa jäsenmaille veloitteen laatia marraskuuhun 2016 mennessä kansallinen toimintakehys liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi.

Kansallisessa lainsäädännössä ei tällä hetkellä säännellä kattavasti vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausasteiden teknisistä eritelmistä tai käyttäjille vaihtoehtoista polttoainetta annettavista tiedoista. Vaihtoehtoisten polttoaineiden voimassa oleva kansallinen sääntely koskee lähinnä yksittäisten polttoaineiden ja näiden lataus- ja tankkausasteiden turvallisuutta. Lataus- ja tankkausasteiden sijoittamista ja lupakäytäntöä ohjaavat yleiset lait ja määräykset. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään kaavoituksesta ja rakennuslupien myöntämisestä ja pelastuslaissa (468/2003) säädetään pelastusviranomaisen tehtävistä ja toiminnanharjoittajan velvollisuuksista onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annettussa laissa (390/2005) säädetään polttoaineena käytetyn vedyn, nestekaasun ja maakaasun varastoinnin ja käsittelyn turvallisuusvaatimuksista. Painelaitelaki (869/1999 1144/2016) säätää edellä mainittujen paineenalaisten kaasujen turvallisuudesta säiliöiden ja käsittelylaitteiden teknisistä turvallisuusvaatimuksista. Maakaasusta säädetään maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annettussa valtioneuvoston asetuksessa (551/2009), joka sisältää säädöksiä tankkausasemien sijoittamiselle (Liite II kohta 9.1) ja tankkausaseman turvalaitteille, merkinnöille ja -ohjeille (Liite II kohta 9.2). Sähköisen liikenteen latausasteiden turvallisuudesta säädetään sähköturvallisuuslaissa (410/1996 1135/2016). Polttoaineiden jakelupisteiden merkitsemisestä ja tietojen antamisesta kuluttajille

säädetään moottoribensiinin, dieselöljyn ja eräiden muiden nestemäisten polttoaineiden laatuvaatimuksista annetussa Valtioneuvoston asetuksessa 1206/2010.

Jakeluinfradirektiivin (2014/94/EU) täytäntöönpano edellyttää uuden lain säätämistä, koska voimassa olevaan lainsäädäntöön ei ole mahdollista sisällyttää jakeluinfradirektiivin mukaisia vaatimuksia lataus- ja tankkauspisteiden teknisistä eritelmistä tai kuluttajille ja käyttäjille annettavista tiedoista muuttamatta voimassa olevan lainsäädännön soveltamisalaa. Siksi uuden lain säätäminen on lainsäädännön selkeyden kannalta tarkoituksenmukaisin ratkaisu. Jakeluinfradirektiivin asettamat vaatimukset sähköntoimittajille on sisällytetty valtioneuvoston asetukseen sähköntoimitusten selvityksestä ja mittauksesta (66/2009).

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa kansallinen lainsäädäntö vastaamaan jakeluinfradirektiivin (2014/94/EU) vaatimuksia.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta. Säännöksillä pyritään varmistamaan yhtenäiset tekniset eritelmit vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteillä. Lakiehdotus sisältää vaatimuksia käyttäjille ja kuluttajille annettavista tiedoista. Käyttäjien tiedottamista koskevia vaatimuksia sovelletaan moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvoissa ja moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä. Lisäksi säädetään hintojen vertailua koskevista vaatimuksista sekä julkisten latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevan tiedon saatavuudesta.

Lakiehdotuksessa vaihtoehtoisilla polttoaineilla tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttöä liikenteen energialähteenä ja joilla on mahdollista parantaa liikenteen alan ympäristösuorituskykyä. Edellä mainittuja liikenteessä käytettäviä vaihtoehtoisia polttoaineita ovat esimerkiksi sähkö, vety, biopolttoaineet, biokaasu, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, paineistettu maakaasu (CNG), nesteytetty maakaasu (LNG) ja nestekaasu (LPG).

Esityksen mukaan toiminnan harjoittajan tulee varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteet ovat jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaisten teknisten eritelmien mukaisia. Toiminnan harjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspisteitä käyttäjille. Esityksen mukaan julkinen lataus- tai tankkauspiste on vaihtoehtoisen polttoaineen jakeluun tarkoitettu lataus- tai tankkauspiste, johon kaikilla käyttäjillä on pääsy, jos sitä tarjotaan kaupallisesti, kaupallisen toiminnan yhteydessä tai jos toiminnan harjoittaja on määritellyt sen julkiseksi lataus- ja tankkauspisteeksi. Toiminnanharjoittaja voi kuitenkin edellyttää erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä asettaa aikarajoitteita käytölle.

Lakiehdotus sisältää vaatimuksia käyttäjille annettavista tiedoista. Lakiehdotuksen mukaan ajoneuvon käyttäjällä tulee olla saatavilla merkitykselliset, johdonmukaiset ja selkeät tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvossa voi käyttää. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvon ohjekirjassa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvossa ja moottoriajoneuvon edustusliikkeissä. Edellä tarkoitetuista tiedoista on käytävä ilmi, miten polttoaine tai, jos kyseessä on sähköauto, sen lataustapa täyttää jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaiset tekniset eritelmit. Edellä mainitut tiedot koskevat ainoastaan moottoriajoneuvoja ja näiden ohjekirjoja, jotka on saatettu markkinoille lain astuttua voimaan. Lisäksi ehdotus sisältää vaatimuksia vaihtoehtoisten polttoaineiden hintatietojen esittämisestä hintayksikköjä vertailemalla sekä maantieteellisen sijainnin ilmoittamisesta.

Teknisten eritelmien ja käyttäjille annettavaa tietoa koskevien vaatimusten valvonnasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

4 Esityksen vaikutukset

Esityksen myötä edesautetaan yhdenmukaisen ja tekniseltä toteutukseltaan riittävän kunnianhimoisen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittymistä Suomessa osana EU:n laajuisia infrastruktuuriverkostoa. Yhdenmukaisten infrastruktuurin myötä kuluttajan tietoisuus vaihtoehtoisista polttoaineista kasvaa, mikä edesauttaa näiden laajempaa käyttöönottoa. Direktiivin täytäntöönpanolla on myönteisiä vaikutuksia EU:n vapaaseen liikkuvuuteen, koska kaikissa jäsenvaltioissa tulee jatkossa olemaan yhtenäiset merkinnät vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteillä, ajoneuvoissa ja niiden ohjekirjoissa. Lisäksi yhtenäiset tekniset eritelmit takaavat EU:n laajuisen yhtenäisen infrastruktuurin.

Alan toimijoille aiheutuvat kustannukset teknisten eritelmien käyttöönoton vaatimista toimenpiteistä polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteillä ovat alan toimijoiden mukaan vähäisiä. Suurimman muutoksen nykytilanteeseen toisi merkintöjen vieminen lataus- ja tankkauspisteille. Joidenkin markkinoilla toimivien latauspalveluita tarjoavien yritysten tällä hetkellä käyttämät latauspistokkeet eivät täytä lain vaatimia teknisiä eritelmiä. Huomioitavaa on kuitenkin, että lain soveltamisalaan kuuluvat vain julkiset latauspisteet. Pääasiallisesti sähköautojen latauksen on arvioitu tapahtuvan kotona tai työpaikoilla, jotka eivät lähtökohtaisesti kuulu lain soveltamisalaan.

Valtiolle taloudellisia vaikutuksia esityksen myötä syntyy valvovan viranomaisen työmäärän lisääntymisestä. Liikenteen turvallisuusviraston valvonta suoritettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston omasta aloitteesta tai saamiensa ilmoitusten perusteella. Tehtävästä pyritään suoriutumaan nykyisiä resursseja uudelleen kohdentamalla tai enintään yhden henkilötyövuoden lisäresurssitarpeella.

5 Asian valmistelu

Esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun yhteydessä on kuultu eri viranomaisia ja sidosryhmiä.

Ehdotettu uusi laki on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tavoitteena on toimeenpanna jakeluinfrastruktuuri. Esitystä edeltää direktiivin asettama velvoite luoda kansallinen toimintakehys liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on laatinut ehdotuksen kansalliseksi jakeluverkkosuunnitelmaksi (Liikenne- ja viestintäministeriö Raportit ja selvitykset 1/2016). Työryhmä on työssään myös käsitellyt lainsäädännön muutostarpeita, jonka johdosta lakia liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotosta ja jakelusta on ryhdytty valmistelemaan.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, oikeusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Energiateollisuus ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Öljy- ja biopolttoaineala ry:ltä, Fingrid Oyj:ltä, Helen sähköverkko Oy:ltä, Vantaan Energia Oy:ltä, Tammisaaren Energia Oy:ltä, Turku Energia Oy:ltä, Jyväskylän Energia Oy:ltä, Liikennevirta Oy:lta, Fortum Charge & Drive Oy:lta, Plugit Finland Oy:lta, ITS Finland ry:ltä, Ensto Chago Oy:ltä, ABB Oy:ltä, Autontuojat ry:ltä, Oy Woikoski Ab:ltä, Suomen Kaasuyh-

distykseltä, Satamaliitolta, Finavia Oy:ltä, Neste Oyj:ltä, Kuntaliitolta, Nissan Nordic Europe Oy:ltä, Eltel Networks Oy:ltä, Era Oy:ltä, Siemens Oy:ltä, UPM-Kymmene Oyj:ltä, St1:ltä, North European Oil Trade Oy:ltä, SOK:lta, Kesko Oy:ltä, Hesburger Oy:ltä, Työ- ja elinkeinoministeriön älyverkkotyöryhmältä, Gasum Oy:ltä ja Parkkisähkö Oy:ltä.

Lausuntopyyntöön saatiin vastauksia yhteensä 21. Vastaajista valtiovarainministeriö, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja Liikennevirasto ilmoittivat, että niillä ei ole erityistä lausuttavaa lakiluonnoksen yksityiskohtaiseen sisältöön. Oikeusministeriö ilmoitti, ettei anna lausuntoa lakiluonnoksesta.

Ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Öljy- ja biopolttoaineala ry esittävät lausunnoissaan, että lakia sovellettaisiin myös biopolttoaineisiin, koska lainsäädännön yhtenäisyyden ja informatiivisuuden vuoksi ei ole mielekästä sisällyttää biopolttoaineisiin kohdittuvia vaatimuksia olemassa olevaan lainsäädäntöön. Lisäksi myös toimijoiden yhdenvertaisuuden kannalta on tärkeää, että kaikkia vaihtoehtoisia polttoaineita koskevat säännökset ovat jakeluinfradirektiivin mukaisesti samat ja niiden rikkomisesta seuraa samanlaisissa tapauksissa kaikille toimijoille samanlaiset seuraamukset. Biopolttoaineiden osalta jakeluinfradirektiivi asettaa vaatimuksia kuluttajille annettavista tiedoista.

Kuntaliitto esittää lausunnossaan, että lakiehdotukseen tulisi vain sisällyttää vaatimukset, joita ei ole mahdollista sisällyttää jo olemassa olevaan lainsäädäntöön.

Parkkisähkö Oy:n lausunnossa todetaan, että jakeluinfradirektiivin liitteen II asettama minimivaatimus latauspisteitä koskeville vaatimukselle varustaa vaihtovirtalatauspisteet vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä on liian rajoittava tekijä markkinoilla, koska on myös muita, halvempia tapoja ladata sähköautoja. Lisäksi Parkkisähkö Oy toteaa älykkään latauksen tuomisen lainsäädäntöön olevan perusteeton teknologianeutraalisuuden kannalta.

Suoman kaasuyhdistys, Teknologiateollisuus, Energiateollisuus ja ENSTO Oy toteavat lausunnoissaan kannattavansa lakiehdotuksen esittämiä yhtenäisiä teknisiä ratkaisuja Suomessa ja Euroopassa.

Teknologiateollisuus ja ITS Finland ry kannattavat vahvasti älykkään latauksen sisällyttämistä lakiin, koska siitä on olennaista hyötyä kuluttajille. Energiateollisuus kannattaa älykästä latausta lausunnossaan, koska se mahdollistaa tulevaisuudessa älykkään energiajärjestelmän, joka mahdollistaa kysyntäjoustot. ENSTO Oy kannattaa älykästä latausta, mutta ehdottaa uutta muotoilua määritelmään. Fingrid Oy pitää erityisen tärkeänä, että sähköautojen lataus tehdään älykkäästi, koska älykäs lataaminen auttaa ylläpitämään sähköjärjestelmän valtakunnallista tehotasapainoa kustannustehokkaasti, mikä parantaa koko järjestelmän vakautta ja sähkön toimintusvarmuutta.

Teknologiateollisuus ja ITS Finland ry pitävät hyvänä yksittäisen latauksen mahdollisuutta ilman sitoutumista sopimukseen tai jäsenyyteen, koska tämä mahdollistaa kuluttajan vapaan liikkuvuuden.

Energiateollisuus, Kuntaliitto ja Liikenteen turvallisuusvirasto pyytävät täydentämään julkisen lataus- ja tankkauspisteen määritelmää, koska nykymuodossaan se jättää liikaa tulkinnanvaraisuutta. Lisäksi, Liikenteen turvallisuusvirasto ja maa- ja metsätalousministeriö ehdottavat muita täsmennyksiä lakiehdotukseen. Woikoski Oy pyytää lausunnossaan huomioimaan vedyn tankkauspisteet laissa.

Autontuojat, ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Öljy- ja biopolttoaineala ry esittävät lausunnoissaan, että siirtymäaika, jonka kuluessa polttoaineen soveltuvuutta koskien tietojen tulee olla voimassa, tulisi tarkentaa.

Lausunnoissa esitetyt asiat on pyritty soveltuvien osin ottamaan huomioon esitystä viimeisteltäessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1 §. Lain tarkoitus. Pykälässä säädettäisiin lain tarkoituksesta. Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetun lain tarkoituksena on varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden julkiset lataus- ja tankkauspisteet ovat yhteisten teknisten eritelmien mukaisia ja että käyttäjille annetaan riittävät tiedot vaihtoehtoisista polttoaineista ja niiden jakelusta.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU.

2 §. Lain soveltamisala. Pykälässä määriteltäisiin lain soveltamisala. Lakia sovellettaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisiin lataus- ja tankkauspisteisiin, meri- ja sisävesialusten maasähkön syöttöön ja maakaasun tankkauspisteisiin, moottoriajoneuvoihin ja niiden ohjekirjoihin sekä vaihtoehtoisista polttoaineista annettuihin tietoihin. Lisäksi lakia sovellettaisiin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan i alakohdassa määritellyistä biopolttoaineista käyttäjille annettaviin tietoihin, hintojen esittämiseen ja tankkauspisteen maantieteellisen sijainnin ilmoittamiseen.

3 §. Määritelmät. Pykälässä olisi lain soveltamisen kannalta keskeisimmät määritelmät. Määritelmät ovat pääosin jakeluinfradirektiivin 2 artiklan määritelmiä. Jakeluinfradirektiivin mukaisesti uusina käsitteinä määriteltäisiin julkinen lataus- ja tankkauspiste, latauspiste, tankkauspiste, vaihtoehtoinen polttoaine sekä älykäs lataus. Edellä mainittujen lisäksi pykälässä määriteltäisiin myös toiminnanharjoittaja.

Pykälän 1) kohdassa määriteltäisiin latauspiste. Latauspisteellä tarkoitettaisiin paikkaa, jossa voidaan ladata yksi sähkökäyttöinen ajoneuvo kerrallaan tai vaihtaa yhden sähkökäyttöisen ajoneuvon akku kerrallaan.

Pykälän 2) kohdassa määriteltäisiin toiminnanharjoittaja. Toiminnanharjoittajalla tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspalvelua käyttäjille.

Pykälän 3) kohdassa määriteltäisiin vaihtoehtoinen polttoaine. Vaihtoehtoisella polttoaineella tarkoitettaisiin polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista parantaa liikenteen ympäristösuorituskykyä. Edellä mainittuja vaihtoehtoisia polttoaineita ovat sähkö, vety, lain 2 §:n 4 kohdassa tarkoitetut biopolttoaineet, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, maakaasu, mukaan lukien biometaani, kaasumaisessa ja nesteytetyssä muodossa sekä nestekaasu.

Pykälän 4) kohdassa määriteltäisiin tankkauspiste. Tankkauspisteellä tarkoitettaisiin, vaihtoehtoisen polttoaineen syöttämiseen tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa jakelulaitetta.

Pykälän 5) kohdassa määriteltäisiin julkinen lataus- tai tankkauspiste. Julkisella lataus- tai tankkauspisteellä tarkoitettaisiin vaihtoehtoisen polttoaineen jakeluun tarkoitettua lataus- tai tankkauspistettä, johon kaikilla käyttäjillä on pääsy, jos sitä tarjotaan kaupallisesti, kaupallisen toiminnan yhteydessä tai jos toiminnan harjoittaja on määritellyt sen julkiseksi lataus- ja tankkauspisteeksi.

Julkiseksi lataus- tai tankkauspisteiksi katsotaan aina lataus- tai tankkauspiste, johon kaikilla käyttäjillä on pääsy ja jota tarjotaan kaupallisesti kuluttajille ja käyttäjille. Kaupallisen toiminnan yhteydessä tarjottavia julkisia lataus- ja tankkauspisteitä ovat esimerkiksi pysäköintipalvelun tai kauppakeskuksen pysäköinnin yhteydessä tarjottava latauspiste. Lisäksi toiminnanharjoittaja voi itse määritellä lataus- tai tankkauspisteen julkiseksi vaikka sitä ei tarjottaisi kaupallisesti tai kaupallisen toiminnan yhteydessä.

Lähtökohtaisesti yksityisten asuinkiinteistöiden, yritysten vieraspysäköinnin tai työpaikkapysäköinnin yhteydessä olevat lataus- tai tankkauspisteet, eivät ole julkisia lataus- tai tankkauspisteitä, koska nämä ovat lähtökohtaisesti rajoitettu vain tietyille käyttäjille. Myöskään lataus- tai tankkauspisteet, joita pystyvät käyttämään vain tietyt moottoriajoneuvot ei katsota julkisiksi lataus- tai tankkauspisteiksi, näitä ovat esimerkiksi erittäin suuritehoiset latauspisteet.

Pykälän 6) kohdassa määriteltäisiin älykäs lataus. Älykkäällä latauksella tarkoitettaisiin latausjärjestelmää, joka sisältää tietoliikenneyhteyden ajoneuvon ja latauslaitteen välillä sekä tietoliikenneyhteyden latauslaitteen ja latauspalveluntuottajan välillä mahdollistaen lataustapahtuman reaaliaikaisen mittauksen ja ohjauksen sekä lataustehon porrastetun säädön ylöspäin ja alaspäin kesken lataustapahtuman ilman, että lataus keskeytyy.

4 §. Julkiset lataus- ja tankkauspisteet. Pykälässä säädettäisiin julkisten lataus- ja tankkauspisteiden edellytyksistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toiminnanharjoittajan oikeudesta asettaa ehtoja käyttäjille. Toiminnan harjoittaja saa asettaa julkisen lataus- ja tankkauspisteen käytölle aikarajoituksia sekä erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin julkisten lataus- ja tankkauspisteiden teknisistä eritelmistä. Esityksen mukaan toiminnanharjoittajan on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspiste on jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaisten teknisten eritelmien mukainen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin käyttäjien ja kuluttajien mahdollisuudesta kertalataukseen. Toiminnanharjoittaja ei saa edellyttää, että käyttäjän tai kuluttajan on sitouduttava sopimukseen tai jäsenyyteen voidakseen tehdä yksittäisen latauksen tai tankkauksen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin julkisten latauspisteillä hyödynnettävästä älykkästä latauksesta. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauksessa tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää älykkäitä latausjärjestelmiä.

Pykälän 5 momentissa olisi valtuutussäännökset julkisten lataus- ja tankkauspisteiden teknisiä eritelmiä koskevien tarkempien säännösten antamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaisista teknisistä eritelmistä.

5 §. Käyttäjille annettavat tiedot. Pykälässä säädettäisiin käyttäjille annettavista tiedoista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, mistä tietoja on annettava, sekä tiedon laadusta ja sisällöstä. Lakiehdotuksen mukaan ajoneuvon käyttäjällä tulee olla saatavilla merkitykselliset, johdonmukaiset ja selkeät tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvossa voi käyttää. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvon ohjekirjassa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvossa ja moottoriajoneuvon edustusliikkeissä. Edellä tarkoitetuista tiedoista on käytävä ilmi, miten polttoaine tai, jos kyseessä on sähköauto, sen lataustapa täyttää jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaiset tekniset eritelvät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuka vastaa käyttäjille annettavan tiedon sisällöstä julkisilla lataus- ja tankkauspisteillä. Esityksen mukaan toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saatavilla vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteissä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, kuka vastaa käyttäjille annettavan tiedon sisällöstä moottoriajoneuvoissa sekä näiden ohjekirjoissa. Ajoneuvojen kaupallisten myyjien ja vuokralle antajien sekä muiden kaupallisten toimijoiden, jotka luovuttavat ajoneuvoja käyttäjien käyttöön, tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saatavilla moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa. Edellä mainittu koskee ainoastaan moottoriajoneuvoja ja näiden ohjekirjoja, jotka saatetaan markkinoille ehdotetun lain astuttua voimaan.

Pykälän 4 momentissa olisi valtuutussäännökset käyttäjille annettavan tiedon tarkempien säännösten antamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista kuluttajille ja käyttäjille kohdistuvista tiedoista ja merkinnöistä sekä niiden voimaantulosta.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä on tarkoitus asettaa tarkempia vaatimuksia käyttäjille annettavista tiedoista ja merkinnöistä sekä niiden voimaantulosta. Nämä vaatimukset perustuvat jakeluinfradirektiivin perusteella annettaviin EU:n laajuisiin merkintästandardeihin. Lokakuussa 2016 hyväksyttiin jakelumittarimerkintästandardi (EN 16942 Fuels. Identification of vehicle compatibility. Geographical expression for consumer information). Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä annettaisiin tarkemmat vaatimukset merkintästandardeista sekä näiden voimaantulosta.

6 §. Vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen esittäminen. Pykälässä säädettäisiin polttoaineiden hintatietojen esittämisestä vertailemalla eri polttoaineiden hintatietoja. Jos toiminnanharjoittaja ilmoittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, ei näiden tietojen esittäminen saa johtaa polttoaineiden käyttäjiä harhaan eikä aiheuttaa sekaannusta.

Pykälän 2 momentissa olisi valtuutussäännökset käyttäjille annettavien hintatietojen tarkempien säännösten antamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista kuluttajille ja käyttäjille annettavista tiedoista.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden hintatietojen esittäminen vertailemalla eri polttoaineiden hintatietoja ei ole pakollista lataus- ja tankkauspisteillä. Jos toiminnanharjoittaja päättää esittää hintatietoja vertailemalla, ei näiden tietojen esittäminen saa johtaa käyttäjää harhaan tai aiheuttaa sekaannusta. EU komissio valmistelee EU:n laajuista yhtenäistä käytäntöä hintatietojen vertailun esittämistä varten. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen vertailusta.

7 §. *Julkisten lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellinen sijainti ja käytettävyys.* Pykälässä säädettäisiin julkisten lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisen sijainnin ja käytettävyyden tiedoista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toiminnanharjoittajan vastuuksi varmistaa, että julkisten tankkaus- tai latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä.

Maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot voidaan esittää esimerkiksi toiminnanharjoittajan verkkosivuilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin latauspisteiden käyttöä koskevien rajoitusten ilmoittamisesta käyttäjille. Momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että tiedot julkisten latauspisteiden käyttöä koskevista rajoituksista ovat ajantasaisesti kaikkien käyttäjien saatavissa avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

Käyttöä koskevia rajoitteita voivat olla esimerkiksi aukioloaikojen rajoitukset, vikatilanteet tai tilanne, jolloin asema on varattu tai käytössä. Pykälän 2 momentissa säädettävä vaatimus koskisi ainoastaan sähköautojen latauspisteitä.

8 §. *Meri- ja sisävesialusten maasähkön syöttö ja maakaasun tankkauspisteet.* Pykälässä säädettäisiin meri- ja sisävesialusten maasähkön syötön ja maakaasun tankkauspisteiden teknisistä vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan on varmistettava, että maasähkön syöttö ja maakaasun tankkauspisteet meri- ja sisävesialuksia varten ovat jakeluinfrastruktuuriin liitteen II teknisten eritelmien mukaisia.

Pykälän 2 momentissa olisi valtuutussäännökset meri- ja sisävesialusten maasähkön syötön ja maakaasun tankkauspisteiden teknisiä eritelmiä koskevien tarkempien säännösten antamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista teknisistä eritelmistä.

Meri- ja sisävesialusten maasähkön syötön ja maakaasun tankkauspisteiden ei katsota kuuluvan julkisen lataus- tai tankkauspisteiden määritelmään, koska nämä eivät ole kaikkien käyttäjien käytettävissä olevia lataus- tai tankkauspisteitä. Meri- ja sisävesialusten maasähkön syötön ja maakaasun tankkauspisteiden osalta säädettäisiin vain teknisistä vaatimuksista ja näille ei kohdistuisi vaatimuksia koskien käyttäjille annettavia tietoja.

9 §. *Valvonta.* Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista omasta aloitteesta tai saamiensa ilmoitusten perusteella.

10 §. *Tiedonsaantioikeus.* Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus sallassapitosäännösten estämättä saada tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamisen valvonnan suorittamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajilta ja muilta, joita tämän lain velvoitteet koskevat.

11 §. *Tarkastusoikeus.* Säännöksellä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettujen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

12 §. Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta asettaa uhkasakko tai teettämis- taikka keskeyttämisuhka sille, joka rikkoo ehdotettua lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säädöksiä tai lain nojalla annettuja määräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

13 §. Valvonnasta perittävät maksut. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä suorittamaan virastolle valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettun maksun niistä kustannuksista, jotka ovat 11 §:ssa tarkoitettusta tarkastuksesta.

14 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta, vain jos korkein hallinto-oikeus myöntää luvan.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston 12 §:n nojalla tekemään maksua koskevaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

15 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian.

16 §. Siirtymäsäännös. Pykälässä säädettäisiin jakeluinfradirektiivistä johtuva siirtymäsäännös, joka koskee moottoriajoneuvojen ja näiden ohjekirjojen sekä lataus- ja tankkauspisteiden merkintöjä.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Koska EU:n jakeluinfradirektiivi sisältää runsaasti teknisluonteisia säännöksiä, ehdotetun lain 4 §:ssä on annettu Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutus antaa määräyksiä julkisten lataus- ja tankkauspisteiden teknisistä eritelmistä. Ehdotetun lain 8 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä sisävesi- ja merialusten lataus- ja tankkauspisteiden teknisistä eritelmistä.

Ehdotetun lain 5 §:ssä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutus antaa tarkempia määräyksiä käyttäjille annettavan tiedon sisällöstä. Ehdotetun lain 6 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vaihtoehtoisten polttoaineiden hintatietojen esittämisestä. Määräyksillä asetettaisiin tarkempia vaatimuksia kuluttajille annettavista tiedoista, sitä mukaan kun EU:n laajuisia merkintästandardeja ja yhtenäisiä käytäntöjä tulee asettaa voimaan.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2). Laista tulee käydä selkeästi ilmi, mistä on tarkoitus säätää asetuksella. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Ehdotettuun lakiin liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönnotosta ja jakelusta sisältyy kohtia, joissa esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lainkohdassa tarkoitetuista asioista. Valtuutuksien valmistelussa on otettu huomioon perustuslain asettamat vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksien tarkoituksena on saattaa jakeluinfradirektiivin liitteet osaksi kansallista lainsäädäntöä. Jakeluinfradirektiivin liitteet koskevat teknisiä yksityiskohtia sekä merkintästandardeja, joita voidaan tarvittaessa muuttaa tai täydentää. Näin ollen olisi tarkoituksenmukaista saattaa direktiivin liitteet voimaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Määräyksenantovaltuus kytkettäisiin esityksen mukaan jakeluinfradirektiivin liitteisiin, minkä johdosta Liikenteen turvallisuusvirastolla ei olisi harkintavaltaa määräysten sisällöstä, vaan ne määräytyisivät direktiivin perusteella. Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään, ja ne on laadittu mahdollisimman tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Määräyksenantovaltuutuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Lisäksi laissa säädettäisiin yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Valtuutussäännökset eivät siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Lakiehdotuksen valvontaa ja viranomaisten tietojensaantioikeutta koskevia säännöksiä laadittaessa on huomioitu perusoikeuskysymykset. Tämän vuoksi 12 §:ssä tarkoitettua tarkastusta ei saa ulottaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksissa olisi noudatettava hallintolain 39 §:n säännöksiä. Säännökset on rajattu sellaisiksi, kuin valvonnan tehokkaan suorittamisen kannalta on välttämätöntä. Lisäksi lakiehdotuksessa on säädetty valvonnan kohteen kannalta tehokkaat muutoksenhakukeinot. Valvonnalla pyritään omaisuuden ja ympäristön suojeluun, ja ehdotettujen valvontasäännösten katsotaan olevan perusteltuja tällaisten tärkeiden intressien suojaamiseksi.

HE 25/2017 vp

Edellä esitetyn mukaisesti ehdotettu laki ei sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. Siten on perusteltua katsoa, että esitykseen sisältyvä lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden julkiset lataus- ja tankkauspisteet ovat yhteisten teknisten eritelmien mukaisia ja että käyttäjille annetaan riittävät tiedot vaihtoehtoisista polttoaineista ja niiden jakelusta.

Lailla pannaan osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, jäljempänä jakeluinfra-direktiivi.

2 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan:

- 1) 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisiin lataus- ja tankkauspisteisiin;
- 2) meri- ja sisävesialusten maasähkön syöttöön ja maakaasun tankkauspisteisiin;
- 3) moottoriajoneuvoihin ja niiden ohjekirjoihin sekä vaihtoehtoisista polttoaineista annettuihin tietoihin;
- 4) uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan i alakohdassa määritellyistä biopolttoaineista käyttäjille annettaviin tietoihin, hintojen esittämiseen ja tankkauspisteen maantieteellisen sijainnin ilmoittamiseen.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) latauspisteellä paikkaa, jossa voidaan ladata yksi sähkökäyttöinen ajoneuvo kerrallaan tai vaihtaa yhden sähkökäyttöisen ajoneuvon akku kerrallaan;
- 2) toiminnanharjoittajalla luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspalvelua käyttäjille ja kuluttajille;
- 3) vaihtoehtoisella polttoaineella seuraavia polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista parantaa liikenteen ympäristösuorituskykyä:
 - a) sähkö;

- b) vety;
 - c) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitetut biopolttoaineet;
 - d) synteettiset ja parafiiniset polttoaineet;
 - e) maakaasu, mukaan lukien biometaani, kaasumaisessa ja nesteytetyssä muodossa;
 - f) nestekaasu;
- 4) tankkauspisteellä vaihtoehtoisen polttoaineen syöttämiseen tarkoitettua kiinteää tai liikkuva jakelulaitetta;
- 5) julkisella lataus- tai tankkauspisteellä vaihtoehtoisen polttoaineen jakeluun tarkoitettua lataus- tai tankkauspistettä, johon kaikilla käyttäjillä on pääsy, jos sitä tarjotaan kaupallisesti, kaupallisen toiminnan yhteydessä tai jos toiminnan harjoittaja on määritellyt sen julkiseksi lataus- ja tankkauspisteeksi;
- 6) älykkäällä latauksella latausjärjestelmää, joka sisältää tietoliikenneyhteyden ajoneuvon ja latauslaitteen välillä sekä tietoliikenneyhteyden latauslaitteen ja latauspalveluntuottajan välillä mahdollistaen lataustapahtuman reaaliaikaisen mittauksen ja ohjauksen sekä lataustehon porastetun säädön ylöspäin ja alaspäin kesken lataustapahtuman ilman, että lataus keskeytyy.

4 §

Julkiset lataus- ja tankkauspisteet

Toiminnanharjoittaja saa asettaa julkisen lataus- ja tankkauspisteen käytölle aikarajoituksia sekä erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja.

Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspiste on jakeluinfradirektiivin liitteessä II säädettyjen teknisten eritelmien mukainen.

Toiminnanharjoittaja ei saa edellyttää, että käyttäjän tai kuluttajan on sitouduttava sopimukseen tai jäsenyyteen voidakseen tehdä yksittäisen latauksen tai tankkauksen.

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauksessa tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää älykkäitä latausjärjestelmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista teknisistä eritelmistä.

5 §

Käyttäjille annettavat tiedot

Ajoneuvon käyttäjän saatavilla tulee olla merkitykselliset, johdonmukaiset ja selkeät tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvossa voidaan käyttää. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvon ohjekirjassa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvossa ja moottoriajoneuvon edustusliikkeissä. Edellä tarkoitetuista tiedoista on käytävä ilmi, miten polttoaine tai, jos kyseessä on sähköauto, sen lataustapa täyttää jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaiset tekniset eritelmät.

Toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot ovat käyttäjien saatavilla vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteissä.

Ajoneuvojen kaupallisten myyjien ja vuokralle antajien sekä muiden kaupallisten toimijoiden, jotka luovuttavat ajoneuvoja käyttäjien käyttöön, tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot ovat käyttäjien saatavilla moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista ja merkinnöistä sekä niiden voimaantulosta.

6 §

Vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen esittäminen

Jos toiminnanharjoittaja ilmoittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, ei näiden tietojen esittäminen saa johtaa polttoaineiden käyttäjiä harhaan eikä aiheuttaa sekaannusta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista.

7 §

Julkisten lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellinen sijainti ja käytettävyys

Toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että julkisten tankkaus- tai latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä.

Toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että tiedot julkisten latauspisteiden käyttöä koskevista rajoituksista ovat ajantasaisesti kaikkien käyttäjien saatavissa avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

8 §

Meri- ja sisävesialusten maasähkön syöttö ja maakaasun tankkauspisteet

Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että maasähkön syöttö ja maakaasun tankkauspisteet meri- ja sisävesialuksia varten ovat jakeluinfradirektiivin liitteen II teknisten eritelmien mukaisia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista teknisistä eritelmistä.

9 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista, omasta aloitteesta tai saamiensa ilmoitusten perusteella.

10 §

Tiedonsaantioikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamisen valvonnan suorittamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajilta ja muilta, joita tämän lain velvoitteet koskevat.

11 §

Tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusoikeus ei kuiten-

HE 25/2017 vp

kaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

12 §

Uhkasakko, teettämisuha ja keskeyttämisuha

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säädöksiä tai lain nojalla annettuja määräyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

13 §

Valvonnasta perittävät maksut

Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta määrätä suorittamaan maksu virastolle 11 §:ssä tarkoitettusta tarkastuksesta aiheutuneista kustannuksista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

14 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta, vain jos korkein hallinto-oikeus myöntää luvan.

15 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xxxkuuta 20xx.

16 §

Siirtymäsäännös

Edellä 5 §:n 3 momentissa säädetty koskee ainoastaan sellaisia moottoriajoneuvoja ja niiden ohjekirjoja, jotka on saatettu markkinoille tämän lain voimaantulon jälkeen.

HE 25/2017 vp

Helsingissä 23 päivänä maaliskuuta 2017.

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner