

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle komission 14 päivänä heinäkuuta 2021 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 30.9.2021

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Erityisasiantuntija Niina Honkasalo

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMI-  
NISTERIÖ

MUISTIO

EU/2021/0799

30.9.2021

**KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI VAIHTOEHTOISTEN POLTTOAINEIDEN INFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖNOTOSTA JA DIREKTIIVIN 2014/94/EU KUMOAMISESTA**

**1 Tausta**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurista säädellään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/94/EU (*jäljempänä AFI-direktiivi*). Euroopan komissio on 14.7.2021 antanut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta<sup>1</sup>. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämistä koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (*Green Deal*) toteuttavaa niin sanottua 55 –valmiuspakettia (*jäljempänä myös valmiuspaketti*).

Komission vihreän kehityksen ohjelman mukaan on otettava käyttöön selkeitä toimia, jotta liikenteeseen liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä saadaan vähennettyä 90 % vuoteen 2050 mennessä. Ajoneuvokannan uudistuminen vähä- ja nollapäästöiseksi sekä fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ovat keskeisiä edellytyksiä tavoitteeseen pääsemiseksi. Jotta siirtymä ilmastoystävällisempään liikkumiseen olisi mahdollista, on samalla vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria kehitettävä ajoneuvokannan kanssa samassa suhteessa. Ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa, että koko Euroopan unionin (EU) alueella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri olisi riittävän laaja ja tiheä, ja että sen saatavuus ja käytettävyys olisivat mahdollisia kaikille.

Nykyisin voimassa oleva AFI-direktiivi on velvoittanut jäsenvaltiot laatimaan kansallisen suunnitelman infrastruktuurin käyttöönotosta sekä raporttoimaan komissiolle suunnitelmassa asetettujen kansallisten tavoitteiden edistymisestä. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetulla lailla (478/2017, *jäljempänä myös jakeluinfralaki*). Direktiivin vaatimusten mukaisesti Suomi on toimittanut komissiolle keväällä 2017 kansallisen suunnitelman liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Keväällä 2020 Suomi toimitti komissiolle ensimmäisen seurantaraportin suunnitelman toimeenpanosta.

Komissio on jäsenvaltioiden toimittamien seurantaraporttien pohjalta katsonut, että nykyisin voimassa olevan AFI-direktiivin myötä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto on osin kehittynyt direktiivin tavoitteiden suuntaan, mutta merkittäviä puutteita on kui-

---

<sup>1</sup> Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (COM(2021) 559 final).

tenkin havaittu EU-tasolla infrastruktuurin käyttöönoton edistämisessä. Myös Euroopan tilintarkastustuomioistuin on keväällä 2021 julkaisemassaan erityiskertomuksessa<sup>2</sup> kiinnittänyt huomiota sähkön latauksen tilaan EU:ssa. Erityiskertomuksessa todetaan, että vaikka latausverkko kasvaa koko EU:ssa, käyttöönotto on hajanaista, sillä EU:n laajuisen sähköisen liikkuvuuden varmistamiseksi ei ole olemassa selkeitä ja johdonmukaisia infrastruktuurin vähimmäisvaatimuksia. Erityiskertomuksen mukaan latausasemien epätasainen käyttöönotto hankaloittaa matkustamista eri puolille EU:ta ja EU on vielä kaukana kunnianhimoisesta vihreän kehityksen ohjelman tavoitteestaan, joka on miljoona latauspistettä vuoteen 2025 mennessä.

Komissio on arvioinut AFI-direktiivin vaikuttavuutta<sup>3</sup> ja todennut, että direktiivi ei enää sellaisenaan sovellu kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi. Suurimpina haasteita nykyisessä direktiivissä on nähty riittävän kunnianhimon, yhtenäisyyden ja johdonmukaisuuden puuttuminen jäsenvaltioiden kansallisissa suunnitelmissa, infrastruktuurin yhteensopivuuteen liittyvät haasteet sekä läpinäkyvän ja ajantasaisten infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuus, hintojen ilmoittamiseen liittyvät ongelmat sekä yhtenäisten maksutapojen puuttuminen.

Arvioinnin perusteella komissio on katsonut, että lainsäädäntöä on perusteltua päivittää. Komissio ehdottaa uudeksi säädökseksi asetusta ja ehdotuksessa esitetään jäsenmaille sitovia velvoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottamiseksi kaikissa liikenne-muodoissa. Sitovat vähimmäistavoitteet koskevat pääosin Euroopan laajuisen liikenneverkon (*Trans-European Transport Network*, jäljempänä TEN-T) varrelle rakennettavaa infrastruktuuria. TEN-T-verkon laajuus määritellään unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013. Komissiolta odotetaan ehdotusta TEN-T-asetuksen päivittämisestä syksyllä 2021.

TEN-T-verkko koostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Suomessa ydinverkkoon kuuluu tällä hetkellä maanteitä noin 1100 kilometrin matkalta, Helsingin ja Turun kaupunkisolmukohdat, Helsingin ja Turun lentoasemat, HaminaKotkan, Helsingin, Turun ja Naantalın satamat sekä Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali (*rail road terminal*, RRT). Kattavaan verkkoon Suomessa sisältyy puolestaan noin 5200 kilometrin maantieverkoston lisäksi 18 lentoasemaa, 12 satamaa sekä 1 rautatie- ja maantieterminaali (RRT). TEN-T ydinverkko ei ulotu Ahvenmaalle, mutta kattavaan verkkoon sisältyvät Ahvenanmaalla Maarianhaminan ja Eckerön satamat sekä Maarianhaminan lentoasema.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevalla ehdotuksella on merkittävää liitymäpintaa myös muihin 55 –valmiuspaketin ehdotuksiin. Näihin toimenpide-ehdotuksiin kuuluvat muun muassa asetusehdotus meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän lisäämiseksi, asetusehdotus lentoliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän lisäämiseksi, asetusehdotus päästönormien asettamisesta uusille henkilö- ja pakettiautoille sekä edotus uusiutuvan energian direktiivin uudelleentarkastelusta.

## 2 Ehdotuksen tavoite

<sup>2</sup> Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus 5/2021. <https://www.eca.europa.eu/fi/Pages/DocItem.aspx?did=58260> (9.8.2021).

<sup>3</sup> Komission työpaperi: SWD(2021) 637. ”Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure”

Ehdotuksen on tarkoitus edistää vaihtoehtoihin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa, mukaan lukien alukset ja ilma-alukset, mahdollistamalla riittävän kattava ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri liikenneverkoilla eli maanteillä, satamissa ja lentoasemilla. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotto kaikissa jäsenvaltioissa, ja siten edistää EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin yhteensopivuus ja kolmanneksi tavoitteena on varmistaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria ja -palveluja koskevien tietojen saatavuus sekä asiaankuuluvat maksuvaihtoehdot.

### 3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksessa esitetään sitovia kansallisia vähimmäisvaatimuksia sekä tieliikenteen ajoneuvojen, alusten että ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille. Ehdotus koskee julkista infrastruktuuria, eli lataus- ja tankkausasemia, joihin kaikilla on vapaa pääsy. Lisäksi ehdotuksessa asetetaan yleiset tekniset edellytykset lataus- ja tankkauspisteille sekä vaatimuksia infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle sekä maksutavoille. Asetusehdotus sisältää myös säännökset jäsenvaltioilta vaadittavien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevien kansallisten suunnitelmien sisältövaatimuksista sekä suunnitelmien edistymistä ja infrastruktuurin kehittymistä koskevasta raportoinnista.

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria kevyille ajoneuvoille, sähkön latausinfrastruktuuria raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua sekä nesteytetyn maakaasun (LNG, liquified natural gas) jakelua. Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltion tulee varmistaa, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että asetuksen voimaan tulon jälkeen jokaisen vuoden lopussa julkista sähkölaatausta on tarjolla 1 kilowatti (kW) jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä lataushybridia kohden. Lisäksi jäsenvaltion tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon varrella on 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä vähintään 60 kilometrin välimatkoin vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema (recharging station). Vuoden 2030 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkavaatimus laajenee koskemaan myös TEN-T kattavan verkon tieverkkoa.

Raskaan liikenteen osalta vastaavat vaatimukset ovat, että TEN-T ydinverkolla vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema tulee olla 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä 60 kilometrin välimatkoin ja vastaavasti vuoden 2030 loppuun mennessä TEN-T kattavan verkon tieverkolla 100 kilometrin välimatkoin. Lisäksi tulee varmistaa, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä jokaisella turvallisella pysähtymisalueella on vähintään yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema ja 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä vastaavasti jokaisessa kaupunkisolmukohdassa (urban node) yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema.

Tieliikenteessä käytettävän vedyn osalta asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrella on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema. Lisäksi on varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on vähintään yksi vetytankkausasema. Vetyasemia koskevat vähimmäistavoitteet ovat sitovia, eikä ehdotuksessa ole esitetty joustomahdollisuuksia esimerkiksi jäsenvaltion ajoneuvokannan, liikennejärjestelmien tai maantieteellisten ominaisuuksien suhteen.

Nesteytetyn kaasun osalta jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T ydinverkolla on 1 päivään tammikuuta 2025 saakka riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tarpeeseen. Kaasun osalta ehdotuksessa käytetään nesteytetyn maakaasun määritelmää. Kaasun tankkausinfrastruktuuri on kuitenkin sama sekä maakaasulle että biokaasulle. Ehdotuksessa paineistetun kaasun infrastruktuuri on jätetty sääntelyn ulkopuolelle. Tämän osalta on syytä huomioda, että kaasukäyttöiset henkilöautot käyttävät pääosin paineistettua kaasua.

Asetusehdotuksessa ehdotetaan vaatimuksia aluksien käyttämälle maasähkölle sekä nesteytettylle kaasulle. Maasähkötä koskevat vaatimukset on eritelty merisatamille ja sisävesisatamille. Merisatamien osalta jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon merisatamissa on 1 päivänä tammikuuta 2030 mennessä saatavilla maasähkötä, joka vastaa 90 prosenttia eri satamien liikennöintimäärään ja alustyyppeihin perustuvasta kysynnästä. Vaatimukset on jaoteltu kolmeen tavoitteeseen merisataman liikennöintivilkkauden ja alustyyppien perusteella. Vastaavasti sisävesisatamissa tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon sisävesisatamissa on 1 päivänä tammikuuta 2025 mennessä vähintään yksi maasähkön syöttöön tarkoitettu laitteisto ja TEN-T kattavalla verkolla puolestaan 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä vähintään yksi maasähkön syöttöön tarkoitettu laitteisto. Nesteytetyn kaasun osalta ehdotuksessa esitetään, että jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon merisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisten alusten tarpeeseen.

Lentoliikennettä koskien jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon lentoasemilla on 1 päivänä tammikuuta 2025 mennessä kaupallisen lentoliikenteen käyttöön saatavilla maasähkötä jokaisella portilla. Vuoden 2030 loppuun mennessä vaatimus kiristyy ja edellytyksenä on, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon lentoasemilla on kaupallisen lentoliikenteen käyttöön saatavilla maasähkötä myös jokaisella ilma-alusten pysähdyspaikalla, eli niin sanotulla seisontapaikalla. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että vuoden 2030 tammikuuhun mennessä lentoasemien maasähköt tuotetaan joko sähköverkosta tai uusiutuvalla energialla paikan päällä.

Varmistaakseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton asetusehdotuksen mukaisesti asetusehdotuksessa asetetaan lisäksi jäsenvaltiolle vaatimus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevan kansallisen suunnitelman (national policy framework) antamisesta. Suunnitelman tulee sisältää muun muassa nykytila-arvio sekä kansalliset tavoitteet asetuksen sitovia tavoitteita koskevista lataus- ja tankkausasemia koskevista vähimmäisvaatimuksista. Lisäksi suunnitelmassa tulee ilmoittaa kansallisista toimenpiteistä, joilla jäsenvaltio aikoo kehittää jakeluinfraa sitovien tavoitteiden ulkopuolelle jäävillä alueilla. Suunnitelmaluonnos tulee laatia ja toimittaa komissiolle 1 päivään tammikuuta 2024 mennessä ja lopullinen versio tulee notifioida komissiolle 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä. Asetuksessa asetetaan lisäksi tarkat säännökset jäsenvaltioiden erilaisista raportointivelvollisuuksista komissiolle.

#### **4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin**

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) liikennettä koskevan VI osaston 91 artikla. Ehdotus käsitellään tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä, jossa Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät yhdessä asetuksen. Ehdotuksen hyväksymisestä neuvostossa päätetään määräenemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikeusperusta on asianmukainen.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jaettuun toimivaltaan kuuluvia toimia on toteutettava EU:n tasolla vain, jos jäsenvaltiot eivät voi yksin saavuttaa suunniteltuja tavoitteita riittävällä tavalla, vaan ne voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin EU:n tasolla. Ehdotuksessa asetetaan jäsenvaltioille yhdenmukaiset vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevista vähimmäisvaatimuksista sekä infrastruktuurin yhteensopivuudesta ja siihen liittyvien palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta. Komissio on katsonut, että ehdotuksessa esitettäviä tavoitteita ei saavutettaisi EU-jäsenvaltioiden kansallisella lainsäädännöllä.

SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät kuitenkaan saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission mukaan ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Asetuksessa esitetyt jäsenvaltioita koskevat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin liittyen ovat välttämättömiä, jotta EU:ssa voitaisiin saavuttaa kunnianhimoiset ilmastotavoitteet vuodelle 2030 ja edistää vuoteen 2050 mennessä asetetun hiilineutraalisuustavoitteet toteutumista. Voimassa oleva AFI-direktiivi on osiltaan edistänyt infrastruktuurin käyttöönottoa, mutta samalla johtanut siihen, että infrastruktuurin käyttöönotto on kehittynyt eri jäsenvaltioissa hyvin eri tavalla. Asetusehdotuksella komission tarkoituksena on varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin yhteydet läpi koko EU:n ja siten parantaa liikenteen ja markkinoiden avoimuutta ja kilpailukykyä sekä edistää investointeja lataus- ja tankkausinfraan kaikissa liikennemuodoissa. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukainen.

Asetusehdotus sisältää komissiolle valtuuksia antaa delegoituja asetuksia ehdotuksen 18 artiklan tiedonsiirtoa koskevista säännöksistä sekä 19 artiklan yleisiä teknisiä vaatimuksia koskevista säännöksistä. Säädösvallan siirto koskee luonteeltaan teknisiä säännöksiä, joten sen katsotaan olevan perusteltu.

## **5 Ehdotuksen vaikutukset**

### **5.1 Vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista säädetään nykyisin liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetulla lailla, jolla on pantu täytäntöön AFI-direktiivin säännökset. Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta unionin jäsenvaltioissa, joten kansallinen lainsäädäntö tulee asetuksen myötä muuttaa tai kumota. Tältä osin on huomioitava, että jakeluinfralakiin on myös viittauksia voimassa olevassa lainsäädännössä, esimerkiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetussa laissa (733/2020) sekä alemman asteisessa sääntelyssä esimerkiksi eräissä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Voimassa olevaan AFI-direktiiviin on lisäksi suoria viittauksia muun muassa edellä mainitussa rakennusten varustamista sähkölatauspisteillä koskevassa laissa sekä 2.8.2021 voimaan tulleessa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetussa laissa.

Muilta osin ehdotuksen vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön ei ole vielä tässä vaiheessa mahdollista arvioida kattavasti.

### **5.2 Taloudelliset vaikutukset**

Komissio on arvioinut, että ehdotuksen mukaisen infrastruktuurin rakentamisen kokonaiskustannukset vuosina 2021-2050 ovat yhteensä pääoma- ja käyttökustannukset mukaan lukien 67,1-70,5 miljardia euroa. Tästä tieliikenteen infrastruktuurin osuus on 60,3-63,7 miljardia euroa, satamien infrastruktuuri 5,9 miljardia euroa ja lentoasemien infrastruktuuri 0,9 miljardia euroa.

Valtioneuvosto on arvioinut, että osaltaan ehdotuksen vaatimukset täyttyvät Suomessa jo markkinaehtoisesti, sillä esimerkiksi julkisia sähkölatausasemia rakentuu parhaillaan nopeasti vastaamaan kysyntää ja toimijoiden ennakoidessa ajoneuvokannan murrosta nolla- ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Kuitenkin merkittäviä puutteita on vielä erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin tarkoitettujen suurteholatauksen asemaverkostossa, ja tämä tulee edellyttämään vielä investointeja. Lisäksi ehdotuksen vetyasemia koskevat kunnianhimoiset tavoitteet vaativat Suomessa mittavia investointeja, eikä kysynnän puuttuessa markkinaehtoinen vetyasemien rakentuminen ole näkyvissä lähivuosina.

Myös maasähkövalmiuden tarjoamiseen liittyy merkittäviä kustannuksia. Jatkovalmistelun yhteydessä on tarpeen selvittää satamien ja lentoasemien maasähkövaatimusten edellyttämiä investointitarpeita ja sekä mahdollisuuksia kattaa infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuneita kuluja. Lentoasemin osalta maasähkövaatimukset erityisesti ilma-alusten seisontapaikoilla edellyttävät uusia investointeja. Yleisesti ehdotuksen vaatimukset sähkölatausinfrastruktuurin lisäämisestä edellyttää myös arviointia sähköverkon kapasiteetin riittävydestä sekä mahdollisesti tähän liittyvistä investointitarpeista.

Komissio on arvioinut myös ehdotuksesta aiheutuvia jäsenmaiden hallinnollisia kustannuksia. Arvion mukaan jäsenmaiden hallinnolliset kustannukset kansallisten suunnitelmien laatimiseksi ja raportoimiseksi olisivat EU:ssa yhteensä 3,4 miljoonaa euroa jokaista kolmivuotista raportointikierrosta kohden. Jäsenmaakohtainen kustannustaakka olisi 126 000 euroa. Komission mukaan ehdotuksen vaatimukset infrastruktuurin kehittämiseksi rahoitettaisiin pitkälti yksityisellä rahoituksella. Komissio on kuitenkin todennut, että ensivaiheessa infrastruktuurin kehittäminen saattaa edellyttää myös julkista tukea. Vuoteen 2030 mennessä komissio arvioi julkisen tuen tarpeeksi jäsenvaltioissa yhteensä keskimäärin 0,64 miljardia euroa vuosittain, tuen suuruuden ollessa 41 prosenttia kokonaisinvestoinnista. Ehdotuksen jatkovalmistelussa on syytä arvioida, voidaanko komission esittämällä tukiosuudella saavuttaa ehdotuksen vähimmäisvaatimukset täyttävä lataus- ja tankkausverkosto myös alueilla, jossa infrastruktuuri ei kysynnän puuttuessa rakennu markkinaehtoisesti.

Suomessa julkisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentamiseen tieliikenteen osalta on voinut hakea tukea vuosina 2018-2021. Tuesta säädetään sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018-2021 annetussa valtioneuvoston asetuksessa (498/2018). Jakeluinfratuen suuruus oli vuosina 2018-2019 yhteensä 3 miljoonaa euroa vuodessa. Tukisummaa nostettiin siksi 5,5 miljoonaan euroon vuonna 2020. Toukokuussa 2021 hyväksytyssä valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (LVM/2021/62, *jäljempänä periaatepäätös*) valtioneuvosto on linjannut, että liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tukea jatketaan ja korotetaan.

Periaatepäätöksen mukaan sähköautojen latausinfrastruktuurin tukemiseen varataan 8,5 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä 34 miljoonaa euroa vuosille 2022-2025. Tukisummasta 22 miljoonaa euroa varataan suuritehoisten latauspisteiden rakentamiseen ja 12 miljoonaa euroa sähköbussien ja muun raskaan kaluston latausinfrastruktuurin rakentamiseen. Tuella on arvioitu saavutettavan yhteensä noin 1400 suuritehoisen latauspisteen lisäys. Kaasuautojen tankkausasemien tukemiseen varataan 5 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä 20 miljoonaa euroa vuosille

2022-2025. Paineistetun kaasun tankkausasemahankkeille varataan 2,3 miljoonaa euroa vuodessa, eli yhteensä 9,2 miljoonaa euroa vuosille 2022-2025, ja nesteytetyn kaasun tankkausasemahankkeille varataan 2,7 miljoonaa euroa vuodessa, eli yhteensä 10,8 miljoonaa euroa vuosille 2022-2025. Periaatepäätöksen mukaan tukien myöntämisessä huomioidaan myös alueellinen kattavuus niin, että hanke, joka sijoittuisi alueelle, jolla ei vielä ole julkista lataus- tai tankkauspistettä, saisi kilpailutuksessa lisäpisteitä. Periaatepäätöksen toimenpiteiden rahoituksesta ei vielä ole kansallisia kehys- tai talousarviopäätöksiä. Sen sijaan Suomen kansallisessa elpymis- ja palautumissuunnitelmassa on alustavasti varattu yhteensä 20 miljoonan euron rahoitus julkiseen latausinfrastruktuuriin ja kaasutankkausverkkoon.

Sanna Marinin hallitusohjelman sisältyy kirjaus, jonka mukaan huoltoasemaketjuille säädetään velvoite tarjota tietty määrä sähköautojen latauspisteitä huoltoasemien yhteyteen. Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan arviomuistiota hallitusohjelman kirjauksesta sekä sen mahdollisesti edellyttämistä lainsäädäntötarpeista.

Ehdotuksen jatkovalmistelun aikana on arvioitava, miten Suomi pystyy kustannustehokkaasti saavuttamaan ehdotuksessa esitetyt lataus- ja tankkauspisteitä koskevat sitovat tavoitteet mahdollisimman kustannustehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Arvioinnissa on erityisesti tarkasteltava, miten mahdolliset tukitoimet soveltuvat lainsäädännöllä vahvistettuihin ohjauskeinoihin.

### **5.3 Ympäristövaikutukset**

Komissio on arvioinut ehdotuksen ympäristövaikutuksia jakamalla ne kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin vaikutuksiin sekä lähipäästöjä koskeviin vaikutuksiin. Komission mukaan lataus- ja tankkausasemien määrä ja laatu ei suoraan edistä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta liikenteessä, mutta yhteensopiva julkinen infrastruktuuri on keskeinen edellytys vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen yleistymisessä. Satamien maasähkön osalta komissio on todennut, että vaatimuksilla voidaan vähentää ainoastaan päästöjä, jotka aiheutuvat alusten ollessa satamassa. Sekä maasähkön että tieliikenteessä käytettävän sähkön osalta saavutettavissa olevien kasvihuonekaasupäästövähennysten kannalta olennaista on käytetyn sähkön alkuperä. Ilma-alusten maasähkövaatimusten päästövähennyspotentiaalia on komission mukaan vaikea arvioida, sillä valmistajat eivät yleensä ilmoita maasähköllä ladattavan apuvoimalaitteen päästötietoja. Joka tapauksessa lentoliikenteen kokonaispäästöihin verraten maasähköllä saavutettava ympäristövaikutus on marginaalinen. Arvion mukaan kyse olisi noin yhden prosentin osuudesta kokonaispäästöihin verraten.

Lähipäästöjen osalta komissio on arvioinut, että erityisesti satamien maasähköllä ja LNG-infrastruktuurilla on myönteisiä vaikutuksia lähipäästöjen vähentämisessä. Ehdotuksella arvioidaan siten olevan merkittävää vaikutusta satamien ilmanlaatuun. Myös lentoasemien maasähkövaatimuksilla arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia lentoasemien ilmanlaatuun, sillä apuvoimalaitteen ottaessa energiansa maasähköstä lentopolttoaineen sijaan myös lähipäästöt pienentyvät. Ehdotuksella ja sen myötä edistettävällä liikenteen sähköistymisellä on myös meluhaittaa vähentäviä vaikutuksia ajoneuvojen, sekä satamissa olevien alusten ja lentoasemilla olevien ilma-alusten osalta.

## **6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin**

Ehdotus on merkityksellinen yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Yhdenvertaisuuden kannalta on tärkeä, että ehdotuksella edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin edistämistä laajasti kaikkialla EU:ssa, mikä mahdollistaa jäsenvaltioiden kansalaisille yhä paremmat

edellytykset ilmastoystävälliseen liikkumiseen asuinpaikasta tai matkareiteistä riippumatta. Ehdotuksen mukaan infrastruktuuripalveluja tuottavien yritysten on lisäksi tarjottava syrjimättömät hinnoittelukäytännöt ja pääsymahdollisuudet lataus- ja tankkausasemille.

Lisäksi ehdotuksella edistetään perustuslain 20 §:ssä tarkoitettua ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön, sillä ehdotuksen tarkoituksena on osaltaan varmistaa siirtymää pois fossiilisten polttoaineiden käytöstä liikenteessä ja näin auttaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.

## **7 Ahvenanmaan toimivalta**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevissa asioissa. Ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

## **8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat**

Ehdotuksen käsittely neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (ns. intermodaali-työryhmä) käynnistyi 16.7.2021 komission ehdotuksen esittelyllä. Työryhmän käsittely jatkui 3.9.2021. Asetusehdotus on ollut myös 21-23.9.2021 pidettävän epävirallisen energia- ja liikenneministerineuvoston asialistalla. Euroopan parlamentti ei vielä ole aloittanut ehdotuksen käsittelyä.

Muiden jäsenvaltioiden kannoista ei tässä vaiheessa ole tietoa.

## **9 Ehdotuksen kansallinen käsittely**

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Energiaviraston kanssa.

Komission 55-valmiuspaketin kaikista ehdotuksista on järjestetty kirjallinen menettely 15.7.-12.8. keskeisille jaostoille (ympäristö, energia, maatalous- ja elintarvike, metsä, liikenne, budjetti ja verotus). Ehdotuksia käsiteltiin jaostojen yhteiskokouksessa 11.8.2021. Asetusehdotusta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta koskevasta U-kirjeestä järjestettiin kirjallinen menettely liikennejaostolle 25.-26.8.2021. U-kirjelmä käsiteltiin EU-ministeri valiokunnassa 24.9.2021.

## **10 Valtioneuvoston kanta**

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimon ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto pitää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusehdotusta tarpeellisenä toimenä infrastruktuurin edistämiseksi koko EU:n alueella. Suomen kannalta on kannatettavaa, että EU:ssa asetetaan yhteiset, kunnianhimoiset tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille, jotta ilmastoystävällinen liikkuminen ja siirtymä pois fossiilisista polttoaineista olisi mahdollista kaikille. Tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin osalta valtioneuvosto suhtautuu ehdotukseen pääosin myönteisesti. Suomessa raskaan liikenteen vaatimusten osalta latausverkosto on kuitenkin vaadittavan tehokapasiteetin näkökulmasta vielä varsin rajallinen. Puutteellinen latausverkosto ei saisi muodostua ajoneuvokannan uudistumisen esteeksi, ja tästä syystä on kannatettavaa, että lainsäädännöllä ohjataan vähimmäistavoitteiden saavuttamista. Suomen kannalta on tärkeää, että julkinen latausinfrastruktuuri on riittävän tehokasta, jotta sähkölatauksen kesto ajomatkojen varrella olisi matka-aikaan nähden tarkoituksenmukainen.

Valtioneuvosto toteaa kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Raskaan liikenteen vaatimusten osalta on myös todettava, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa, jonka sähköistäminen voi vielä tulevaisuudessakin olla hankalaa. Tästä syystä olisi tärkeää tarkastella myös jäsenmaakohtaisia joustomahdollisuuksia asetusehdotuksen tavoitteiden asettamisessa. Valtioneuvosto katsoo, että erityisesti raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta on tärkeää varmistaa, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarpeellisiin paikkoihin, ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Tällä hetkellä vedyn käytölle ei kuitenkaan vielä ole ollut liikenteessä kysyntää, ja siksi Suomessa ei ole yhtään julkista vetyasemaa. Valtioneuvosto katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet.

Valtioneuvosto pitää hyvänä ehdotuksen maasähkön jakelua koskevia tavoitteita. On tarpeellista, että maasähköä on riittävästi saatavilla TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon meri- ja sisävesisatamissa sekä lentoasemilla. Merisatamien maasähkövaatimusten osalta valtioneuvosto katsoo tarpeelliseksi, että soveltamisalan piiriin lukeutuvat TEN-T verkon satamat on asetusehdotuksessa määritelty keskiarvoihin perustuvien satamakäyntien ja alustyyppien liikennöinnin mukaan.

Valtioneuvosto katsoo, että myös lentoasemien maasähkövaatimusten osalta vastaavan kaltaisen liikennöintiin perustuva määrittely voisi tulla kyseeseen, jotta kaikista pienimpien asemien kohdalla voitaisiin välttää kysyntään nähden mahdollisesti liian raskaat velvoitteet. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota ilma-alusten seisontapaikkoja koskeviin velvoitteisiin sekä uusiutuvan energian vaatimukseen, ja pitäisi hyvänä, että jatkossakin seisontapaikalla maasähköä voitaisiin kiinteiden laitteiden ohella tuottaa muun muassa sähkögeneraattorilla, joka voisi käyttää sähköön tuotantoon uusiutuvaa energiaa, mukaan lukien uusiutuvia polttoaineita.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetusehdotuksessa on tieliikenteen ja meriliikenteen osalta huomioitu kaasun jakelua koskeva infrastruktuuri. Ehdotuksessa kaasuinfrastruktuurin osalta mainitaan ainoastaan nesteytetyn kaasun jakeluun tarkoitetut asemat ja kaasu on määritelty fossiiliseksi maakaasuksi. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että liikennekäyttöön tarkoitettu biokaasu nähdään potentiaalisena vaihtoehtoisena käyttövoimana erityisesti raskaassa liikenteessä ja meriliikenteessä. Kaasun jakeluinfrastruktuuri soveltuu sekä maakaasun että biokaasun jakeluun. Tästä syystä valtioneuvosto katsoo, että biokaasun liikennekäytön näkökulmasta riittävän kattavan kaasun jakeluverkoston rakentuminen on tärkeää vielä nykyisen vuosikymmenen aikana.

Ehdotuksessa kaasun jakelua tieliikenteessä on korostettu myös markkinalähtöisyyttä ja vaatimukseen sisältyy mahdollisuus huomioida kysyntä sekä kustannukset suhteessa saavutettavissa oleviin hyötyihin. Valtioneuvosto katsoo, että vastaava markkinoiden tosiasiallisiin tarpeisiin perustuva lähtökohta olisi hyvä sisällyttää myös merisatamia koskevaan LNG-tavoitteeseen.

Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotuksen vaatimukset täyttävän latausinfrastruktuurin rakentaminen kokonaisuudessaan tulee aiheuttamaan kansallisesti kustannuksia. Jatkotyössä tulisi kiinnittää huomiota investointitarpeisiin sekä sähköverkon kapasiteetin riittävyyteen.

Valtioneuvosto pitää hyvänä ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavia vaatimuksia. On tärkeää, että käyttäjille on tarjolla selkeää ja yhdenmukaista tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytettävyydestä sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurin yhteensopivuudesta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä myös, että käyttäjille on saatavilla ajantasaista tietoa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta. Hintatietojen osalta on tärkeää, että käyttäjille on tarjolla ajantasaista, läpinäkyvää, vertailukelpoista ja helposti ymmärrettävää tietoa.

Yleisesti infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen vähimmäisvaatimuksiin liittyen valtioneuvosto kuitenkin toivoo, että vaatimuksista säädettäisiin tosiasiaissa käyttäjien kannalta keskeisissä paikoissa ja asiointiyhteyksissä, jotta vältetään tiedon keräämiseen ja ylläpitoon liittyvää raskasta lainsäädäntöä ja hallinnollista taakkaa. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen jatkovalmistelussa voisi olla parempi sallia jäsenvaltioille joustoa tiedon saatavuutta ja esittämistä koskevissa vaatimuksissa ja, että tiedon saatavuutta voitaisiin edistää myös digitaalisia alustoja hyödyntäen.

Maksutapoja koskevien vaatimusten osalta valtioneuvosto kannattaa ehdotusta, jonka mukaan käyttäjä voisi jatkossa maksaa lataus- ja tankkausasemalla myös tavanomaisella maksukortilla. On hyvä, että maksutavoissa hyödynnetään uusia digitaalisia keinoja, esimerkiksi älypuheliin ladattavia sovelluksia, mutta kuluttajien kannalta on kuitenkin tärkeää, että maksuvaihtoehtoksi soveltuu myös tavanomaiset maksuvälineet, kuten maksukortti.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että kansallisista tavoitteista ja tavoitteiden etenemisestä raportoidaan komissiolle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittymistä koskevan koko-

naiskuvan muodostamiseksi koko EU:n alueella. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin asetusehdotuksessa ehdotettuihin useisiin erilaisiin ja eri vuosille ajoittuviin raportointivaatimuksiin varauksella. On tärkeää, että raportointi on suhteessa tavoitteeseen, eikä siitä muodostu tahattoman raskasta hallinnollista taakkaa jäsenvaltioille.

Lopuksi valtioneuvosto huomauttaa, että asetusehdotuksella on merkittäviä yhteenliittymiä lukuksiin muihin voimassa oleviin EU-säädöksiin sekä komission julkaisemiin uusiin ehdotuksiin. Valtioneuvosto painottaa, että yhdenmukaisuus eri säädösten välillä muun muassa käytetyissä määritelmissä ja viittauksissa on ensiarvoisen tärkeää, ja että mahdollista päällekkäistä lainsäädäntöä tulee välttää.