

Vaikuttaminen: Yksinomaan CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen huomioiminen kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -tason tyyppihyväksynnässä

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/851 asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti (jäljempänä henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus) annettiin 19.4.2023. Asetuksessa määritellään EU:n uudelle henkilö- ja pakettiautokannalle sitovat keskimääräiset hiilidioksidipäästövähennys-tavoitteet eli CO₂-raja-arvot, joita autonvalmistajat eivät saa alittaa. Ensirekisteröidyille henkilö- ja pakettiautoille asetetaan 100 prosentin päästövähennysvaatimus eli nollapäästöraja vuodesta 2035 alkaen. Suomen kannat jo hyväksyttyyn henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetukseen on määritetty valtioneuvoston U-kirjelmässä U 52/2021 vp.

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen johdanto-osan 11 perustelukappaleen mukaan ”komissio esittää sidosryhmiä kuultuaan ehdotuksen, joka koskee yksinomaan hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien autojen rekisteröimistä vuoden 2035 jälkeen, unionin oikeuden mukaisesti, koko ajoneuvokantaa koskevien normien soveltamisalaan kuulumattomilta osin ja unionin ilmastoneutraalisuustavoitteen mukaisesti”. Saksan kanssa käytyjen kahdenvälisten keskustelujen seurauksena komissio jätti asetuksen hyväksynnän yhteydessä lausuman (6740/23), jossa se vahvistaa toteuttavansa yllä mainitun perustelukappaleen julkaisemalla pian asetuksen voimaantultua täytäntöönpanoasetuksen sähköpolttoaineella kulkevien ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja toiseksi antamalla CO₂-raja-arvoasetukseen delegoidun säädöksen, jossa vahvistetaan näiden ajoneuvojen osuus CO₂-tavoitteiden saavuttamisessa. Jos CO₂-raja-arvoasetukseen tehtävää säädöstä ei hyväksytä, komissio pyrkii toteuttamaan sen tavoitteet toisella tavalla, kuten henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvolainsäädännön tarkistamisella.

Omassa lausumassaan (yhdessä Viron kanssa) Suomi oli samaa mieltä tieliikenteen päästöjen vähentämistä koskevan sääntelyn tavoitteista unionin ilmastotavoitteiden mukaisesti, mutta piti valitettavana, että kaasukäyttöisiä ajoneuvoja ei oteta huomioon asetuksessa. Lausumassa tuotiin esiin, että biometaanin käytön edistäminen liikenteessä on tärkeää ja että neuvotteluissa teimme ehdotuksen kaasuautojen kannustimesta. Lisäksi lausumassa painotettiin komissiolle ehdotuksen johdanto-osan CO₂-neutraaleilla polttoaineilla kulkevien ajoneuvojen rekisteröimistä vuoden 2035 jälkeen koskevaa 11 perustelukappaletta. Lausumassa pidettiin myös erittäin tärkeänä, että raskaan kaluston CO₂-raja-arvoja uudistettaessa pidetään kiinni teknologianeutraliteetista.

Komission asetusehdotusta yksinomaan CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen tyyppihyväksynnän menettelyjen määrittelystä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -standardien mukaisessa tyyppihyväksynnässä valmistellaan nyt komission moottoriajoneuvojen teknisessä komiteassa (TCMV). Komitea on keskustellut asiasta komission luonnoksen pohjalta ensimmäisen kerran 4.10.2023, ja seuraavan kerran asiaa on tarkoitus käsitellä ja mahdollisesti äänestää komiteassa 24.11.2023. Komissio ei ole ilmoittanut ehdotuksen tarkempaa julkaisuajankohtaa.

Myös tyyppihyväksynnän uudistamisesta käydään parhaillaan neuvotteluja. Komissio on 10.11.2022 antanut Euro 6 -standardien mukaisen tyyppihyväksynnän uudistamiseksi ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysosalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta (jäljempänä *Euro 7 -asetusehdotus*). Suomen kannat ehdotukseen on määriteltä valtioneuvoston U-kirjelmässä U 94/2022 vp. Sähköpolttoaineella kulkevien ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevalla täytäntöönpanoasetuksella voi myös olla vaikutuksia paraikaa neuvoteltavana olevaan Euro 7 -asetukseen. Neuvoston yleisnäkemyksestä Euro 7 -asetukseen päätettiin kilpailukykyneuvostossa 25.9.2023. Käsittelyn yhteydessä tuotiin esiin, että CO₂-neutraalit polttoaineet määriteltäisiin Euro 6 -asetuksen nojalla. Euroopan parlamentin odotetaan äänestävän Euro 7 -asetusehdotuksen mietinnöstä 8.11.2023.

Keskustelua CO₂-neutraaleista polttoaineista käydään nyt siis laajasti eri yhteyksissä. Tässä e-kirjeessä esitettyjä Suomen kantoja on tarkoitus hyödyntää sekä komission asetusehdotuksen sisältöön vaikuttamisessa että lopullisen ehdotuksen käsittelyvaiheessa teknisessä komiteassa.

Suomen kanta

Suomi kannattaa CO₂-neutraalin polttoaineen määrittelyä EU-tasolla osana henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksesta saavutettua kokonaisratkaisua. Suomi korostaa, että komission tulevalla ehdotuksella täytäntöönpannaan jo hyväksyttyä ja voimassa olevaa asetusta.

Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että CO₂-neutraalin polttoaineen määritelmä olisi teknologianeutraali ja kattaisi sähköpolttoaineiden ohella myös muut elinkaarensa aikana vähäpäästöiset polttoaineet eli erityisesti kehittyneet nestemäiset ja kaasumaiset biopolttoaineet. Kuitenkin koska biopolttoaineiden ja biokaasun käyttöä liikenteessä tulisi ohjata näiden raaka-aineiden rajallisuuden vuoksi erityisesti tieliikenteen raskaan kaluston sekä lento- ja meriliikenteen käyttöön ja koska haluamme tukea CO₂-neutraalien polttoaineiden kehittämistä ja käyttöä, Suomi on neuvottelutilanne huomioon ottaen viime kädessä valmis hyväksymään vain sähköpolttoaineet kattavan määritelmäehdotuksen.

Pääasiallinen sisältö

Komission tulevalla asetusehdotuksella luotaisiin yksinomaan CO₂-neutraaleilla polttoaineilla kulkeville kevyille henkilö- ja hyötyajoneuvoille tyyppihyväksyntämenettely, joilla varmistettaisiin ainoastaan CO₂-neutraalien polttoaineiden käyttö näiden polttoaineiden käyttöön tyyppihyväksytyissä ajoneuvoissa. Samalla annettaisiin CO₂-neutraalin polttoaineen määritelmä. Ehdotuksella ei tämän hetkisen tiedon mukaan säädettäisi polttoaineen tuottamiseen liittyvistä säännöistä vaan sen käytön hyväksyntämenettelyistä uusissa ajoneuvoissa. Asetuksessa määritelty CO₂-neutraalin polttoaineen kasvihuonekaasupäästövähennys liittyisi siis ajoneuvon teknisiin vaatimuksiin, ei polttonesteiden tuotannon vaatimuksiin.

Tämän hetkisen tiedon mukaan asetusehdotuksella muutettaisiin komission asetusta (EU) 2017/1151 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta.

Lisäksi todennäköisesti muutettaisiin komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2020/683 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista.

Komission odotetaan asetusehdotuksessaan määrittelevän yksinomaan CO₂-neutraaleilla polttoaineilla toimivan ajoneuvon siten, että ajoneuvo on suunniteltu ja valmistettu toimimaan yksinomaan CO₂-neutraaleilla polttoaineilla ja joka ei polttomoottoria käytettäessä toimi muun tyyppisillä polttoaineilla.

Komissio jättänee ehdotuksessaan ajoneuvovalmistajien ja polttoainealan toimijoiden vastuulle kehittää teknologiat ja menetelmät, joilla varmistetaan, että ajoneuvo koko elinkaarensa ajan pystyy käyttämään ainoastaan CO₂-neutraalia polttoainetta. Tämä tarkoittaisi sitä, että ajoneuvovalmistajan tulisi varmistaa, että CO₂-neutraalia polttoainetta käyttävät ajoneuvot on varustettu valvontalaitteilla, jotka tunnistavat ajoneuvossa käytetyn polttoaineen ja estävät ajoneuvon käynnistymisen, jos ajoneuvoon on tankattu muuta kuin CO₂-neutraalia polttoainetta. Käytännössä CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen polttoaineensisääntuloaukot olisi merkittävä asianmukaisesti tai rakennettava niin, että niihin voidaan tankata vain CO₂-neutraaleja polttoaineita. Autovalmistajien tulisi myös varmistaa, että valvontalaitteita ei voida manipuloida.

Komission odotetaan antavan ehdotuksessaan CO₂-neutraalin polttoaineen määritelmän, joka kattaisi ainoastaan direktiivissä (EU) 2018/2001 määritellyt muut kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet (RFNBO), joilla saavutetaan vähintään 100 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennysten minimiraja.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 715/2007 (*Euro 6 -asetus*) 5 artiklan 3 kohdassa määritellyt tyyppihyväksyntää koskevat erityismenettelyt, -testit ja -vaatimukset, samoin kuin mainitun artiklan 2 kohdan soveltamista koskevat vaatimukset, joilla

muutetaan mainitun asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään saman asetuksen 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti. Tähän kuuluu 5 artiklan 3 kohdan e alakohdan mukaisesti kasvihuonekaasupäästöjen mittaamista sekä f alakohdan mukaisesti vaihtoehtoista polttoainetta käytettäviä ajoneuvoja koskevien vaatimusten vahvistaminen.

Asetuksen (EY) 715/2007 14 artiklan 3 kohdan mukaan komissio seuraa yllä mainitun 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä. Jos havaitaan, että ne eivät enää ole asianmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä, niitä mukautetaan vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä. Tarvittavat toimenpiteet hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.

Asetuksen (EY) 715/2007 15 artiklan 3 kohdan mukaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset. Asetusehdotus hyväksytään neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädetyn valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti. Koska asetus (EY) 715/2007 on annettu ennen Lissabonin sopimuksen hyväksymistä, eikä asetuksen valtuutuksen sisältäviä säännöksiä ole muutettu, ehdotuksen hyväksymiseen sovelletaan edelleen päätöksen 1999/468/EY mukaista menettelyä.

Valvonnan käsittävässä sääntelymenettelyssä neuvosto ja parlamentti osallistuvat menettelyyn. Komission ehdotusta käsitellään ensin moottorijoneuvojen teknisessä komiteassa ja sen jälkeen ehdotus lähetetään neuvostolle ja parlamentille valvontaa varten. Ehdotuksen hyväksyminen edellyttää, ettei neuvosto tai parlamentti vastusta sitä. Molemmilla on itsenäinen oikeus vastustaa ehdotusta, eikä sitä hyväksytä jommankumman vastustaessa. Mahdollisuus vastustaa ehdotusta valvonnan käsittävässä sääntelymenettelyssä on rajattu päätöksen 5 a artiklassa lueteltuihin oikeudellisiin perusteisiin.

Neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 3 kohdan mukaisesti komission toimenpiteiden ollessa komitean lausunnon mukaisia, toimittaa komissio ehdotuksen viipymättä Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Parlamentti voi jäsentensä enemmistöllä ja neuvosto määräenemmistöllä vastustaa ehdotuksen hyväksymistä, jos ne katsovat ehdotettujen toimenpiteiden ylittävän perussäädöksen mukaisen täytäntöönpanovallan tai että ehdotus on ristiriidassa perussäädöksen tavoitteen tai sisällön kanssa taikka että se ei ole toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatteen mukainen. Vastustus on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa asian tultua käsiteltäväksi Euroopan parlamentissa tai neuvostossa. Parlamentin tai neuvoston yksipuolinen vastustaminen määrääjassa velvoittaa komission jättämään päätös hyväksymättä. Tällöin komissio voi tehdä komitealle muutetun ehdotuksen tai antaa perustamissopimukseen perustuvan säädösehdotuksen.

Neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 4 kohdan mukaisesti komission toimenpiteiden ollessa komitean lausunnon vastaisia tai jos lausuntoa ei ole annettu, antaa komissio viipymättä ehdotuksen neuvostolle ja toimittaa sen samanaikaisesti Euroopan parlamentille. Neuvostolla on kaksi kuukautta aikaa tehdä määräenemmistöllä päätös ehdotuksesta. Jos neuvosto vastustaa ehdotettuja toimenpiteitä, niitä ei hyväksytä. Tällöin komissio voi tehdä neuvostolle muutetun ehdotuksen tai antaa perustamissopimukseen perustuvan säädösehdotuksen. Hyväksytty tai äänestämättä jäänyt ehdotus siirtyy neuvostolta viipymättä Euroopan parlamentin äänestettäväksi. Parlamentti voi neljän kuukauden määrääjassa vastustaa ehdotusta jäsentensä enemmistöllä, jos se katsoo ehdotuksen ylittävän perussäädöksen mukaisen täytäntöönpanovallan tai että toimenpiteet ovat ristiriidassa perussäädöksen tavoitteen tai sisällön kanssa taikka ne eivät ole toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatteen mukaisia. Komissio voi vastustuksen jälkeen tehdä komitealle muutetun ehdotuksen tai antaa perustamissopimukseen perustuvan säädösehdotuksen. Jos parlamentti ei vastusta ehdotettuja toimenpiteitä, tapauksesta riippuen joko neuvosto tai komissio hyväksyy toimenpiteet.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentilla neuvoston tapaan on valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn (1999/468/EY 5 a artikla) mukaan oikeus osallistua menettelyyn. Käsittelyä on selostettu tarkemmin yllä.

Kansallinen valmistelu

E-kirje on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa. Valtioneuvoston kirjelmän valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın asiantuntijanäkemyksiä.

E-kirjeen luonnos on ollut kirjallisesti käsiteltävänä seuraavien jaostojen suppeassa kokouksessa:

Energia- ja Euratom-jaosto (EU 21), 19.–23.10.2023 (kirjallinen menettely)
 Liikennejaosto (EU 22), 19.–23.10.2023 (kirjallinen menettely)
 Ympäristöjaosto (EU23), 19.–23.10.2023 (kirjallinen menettely)

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetus olisi suoraan sovellettavaa oikeutta Suomessa.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskeissa asioissa, ja mainitun pykälän 10 kohdan mukaan mm. ympäristönsuojelua koskeissa asioissa.

Ehdotuksen vaikutukset

Viime keväänä EU:ssa hyväksytyssä henkilö- ja pakettiautojen raja-arvoasetuksessa asetetaan uusille henkilö- ja pakettiautoille nollapäästöraja vuodesta 2035 alkaen. Komission tulevan asetusehdotuksen tarkoituksena on katsottu olevan käytännössä osaltaan mahdollistaa polttomoottoriajoneuvojen rekisteröinti EU-alueella myös vuoden 2035 jälkeen. Tämän hetken tietojen mukaan komissio olisi Euro 6 -asetuksen nojalla antamassa asetuksen, jossa täsmennetään CO₂-neutraaleilla polttoaineilla toimiville polttomoottoriautoille tekniset vaatimukset, jotka täyttämällä näitä ajoneuvoja saisi saattaa markkinoille 2035 jälkeen.

Käytännössä jäisi nähtäväksi, tulevatko ajoneuvovalmistajat kehittämään sellaisia ajoneuvoja, joissa voi käyttää pelkästään CO₂-neutraalia polttoainetta. Tämä vaatisi polttoaineentunnistusteknologian kehittämistä. Polttoaineen tunnistaminen ajoneuvossa voi olla vaikeaa, eikä tällaisia laitteita ole vielä markkinoilla. Tulevan ehdotuksen vaikutusta sähkömoottoreilla tai polttomoottoreilla toimivien ajoneuvojen määrään ja osuuksiin uusissa ensirekisteröinneissä on näin ollen hyvin vaikea arvioida. Henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästötavoitteiden kiristyessä ajoneuvoteollisuus panostaa kuitenkin voimakkaasti energiatehokkuuden vuoksi sähköajoneuvojen kehittämiseen.

Tuleva asetusehdotus saattaisi tuoda viranomaiselle uusia tehtäviä. Ehdotuksella varmistettaisiin, että tyyppihyväksynnän yhteydessä ajoneuvo ei pysty käyttämään muuta kuin CO₂-neutraalia polttoainetta. Ilman erillisiä käytönaikaisen valvonnan menetelmiä voi kuitenkin olla olemassa riski, että käyttäjä voisi manipuloida ajoneuvoa niin, että CO₂-neutraalin polttoaineen käytön valvontamekanismit pystyisi ohittamaan. Asetusehdotus antaisi valvonnasta tarpeelliset ylätasen vaatimukset, mutta yksityiskohdat polttoaineen tankkauksen valvontalaitteiden toimivuuden ja manipuloinnin eston hyväksyttävyyden osalta jäisivät todennäköisesti tyyppihyväksyntää myöntävän viranomaisen harkintaan. Tiedossa ei ole, kuinka kattavia testejä tyyppihyväksyntää varten tulisi tehdä. Valvontaan liittyvät viranomaisvaikutukset lienevät marginaalisia, mutta lopulta riskiarviointi kertoo, kuinka paljon valvontaan olisi tarvetta satsata.

Komission asetusehdotukseen odotetaan sisältävän CO₂-neutraalin polttoaineen määritelmän, joka kattaisi ainoastaan direktiivissä (EU) 2018/2001 määritellyt muut kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet (RFNBO), joilla saavutetaan vähintään 100 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennysten minimiraja. RFNBO-polttoaineita eli niin sanottuja sähköpolttoaineita valmistetaan vedystä ja hiilidioksidista, joka on otettu talteen ilmakehästä tai teollisuuslaitoksesta. Synteesissä vety ja talteen otettu hiilidioksidi yhdistetään halutun mittaiseksi hiilivetyketjuksi, esimerkiksi metaaniksi, metanoliksi tai pidempiketjuiseksi hiilivetypolttoaineeksi ("sähköbensiiniksi" tai "sähködieseliksi"). Myös "synteettisillä polttoaineilla" tarkoitetaan tässä sähköpolttoaineita.

Sähköpolttoaineiden elinkaaripäästöt ja todelliset ilmastohyödyt riippuvat suuresti niiden valmistuksessa käytetyn vedyn tuotantotavasta. Toistaiseksi yleisin vedyn valmistustapa Euroopassa on fossiilisen maakaasun höyryreformointi. Siinä vedyn ja hiilen väliset kemialliset sidokset rikotaan ja hiili hapetetaan hiilidioksidiksi. Reaktion tuotteena saadaan vetyä ja hiilidioksidia. Tällaista vetyä kutsutaan harmaaksi vedyksi. Jos prosessissa syntyvä hiilidioksidi otetaan talteen ja varastoidaan, puhutaan sinisestä vedystä. Tulevaisuudessa tärkein vedyn valmistuskeino on kuitenkin elektrolyysi, jossa vesi hajotetaan sähköllä vedyksi ja hapeksi. Jos elektrolyysissä käytetty sähkö on lähtöisin uusiutuvasta energiasta, puhutaan vihreästä eli uusiutuvasta vedystä (RED II tai RED III -kelpoinen uusiutuva vety).

Vihreän vedyn ja sitä kautta myös erilaisten sähköpolttoaineiden hinnat riippuvat suoraan vedyn tuotantoon käytetyn sähkönn hinnasta. Jotta sähköpolttoaineilla kulkeville autoille olisi kysyntää, sähköpolttoaineiden hintojen tulisi olla kilpailukykyiset liikenteen muiden käyttövoimien hintojen kanssa. Muussa tapauksessa näiden ajoneuvojen kysynnän voi olettaa jäävän varsin marginaaliseksi. Sähköpolttoaineiden tulevaisuuden hintakehityksestä on vaihtelevia arvioita, mutta tällä hetkellä niiden tuotantokustannukset ja siten hinnat ovat korkeat. Tuotantovolyyymien kasvaessa voidaan kuitenkin odottaa myös hintojen laskevan.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotus aiheuttanee viranomaisille kustannuksia valvonnan järjestämisen osalta, mutta niiden ei arvioida olevan merkittäviä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Laura Rantanen, +358 50 341 0117
Liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, +358 400 153 745
Ylitarkastaja Sara Österberg, +358 50 571 5019

VAHVA-tunnus

EU/25/2023

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite