

Vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavat tiedot

TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenne- ja viestintävirasto on 20.11.2020 antanut määräyksen vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavat tiedot (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020), joka on tullut voimaan 7.12.2020. Määräyksellä virasto on antanut tarkemmat määräykset käyttäjille annettavista tiedoista vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja toisiinsa ja muihin liikennepolttoaineiden hintoihin vertailemalla tankkausasemilla näytettäessä.

Tällä määräyksellä kumotaan kyseinen määräys ja annetaan uusi päivitetty määräys Vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavat tiedot (TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024).

Osana komission 55-valmiuspakettia säädettiin uusi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (nk. *jakeluinfra-asetus*). Jakeluinfra-asetuksen voimaantulon myötä aiempi direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (nk. *jakeluinfradirektiivi*) kumoutuu. Direktiivi on pantu osaltaan kansallisesti täytäntöön lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017), jonka valtuussäännöksen nojalla voimassa oleva määräys (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020) on annettu.

Jakeluinfradirektiivin kumoutumisen myötä kumotaan myös sen nojalla annettu vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annettu laki (478/2017). Samalla säädetään uusi kansallinen jakeluinfra-asetusta täydentävä laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (L475/2024, jäljempänä myös uudistettu jakeluinfralaki). Lailla säädetään osaltaan toimivaltaisista viranomaisista ja niiden tehtävistä sekä seuraamuksista. Kansallisen lain nojalla on jatkossakin katsottu olevan tarpeen säätää virastolle valtuus määrätä vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavista tiedoista.¹

Määräyksenantovaltuus perustuu uudistetun jakeluinfralain 2 §:n 2 momenttiin. Lain 2 § koskee polttoaineiden hintojen näyttämistä. Pykälän 1 momentin mukaisesti, jos jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettu tankkauspiste ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, vertailussa tulee noudattaa jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen vertailuhintojen määrittelystä ja näyttämisestä.

Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti, kun tankkausasemalla näytetään polttoaineiden hintoja, jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiaankuuluvien yksikköhintojen vertailu näytetään, tarvittaessa ja erityisesti vedyn osalta, tiedotustarkoituksessa noudattaen liitteessä II olevassa 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan 66 kohdassa todetaan olevan tärkeää kuluttajille, että eri

¹ Ks. Liikenne- ja viestintäministeriön säädöshanke: Hallituksen esitys EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen kansallisesta täydentämisestä (hanketunnus VN/20800/2023), <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM034:00/2023>.

polttoaineiden hintaa koskevat tiedot ovat yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa, jotta he voivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Artiklan tavoitteiden tehokas toimeenpano edellyttää, että jäsenvaltio varmistuu siitä, että tankkauspisteen ylläpitäjä näyttää yksikköhintojen vertailun noudattaen liitteessä II tarkoitettua menettelyä. Tämä edellyttää, että tankkauspisteen ylläpitäjä osaltaan tunnistaa polttoaineiden käyttäjien kannalta tarpeelliseksi näyttää hintatietoja vertaillen, jotta käyttäjät voisivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia hintoja.

Säädöskehikon osalta on jatkossakin otettava huomioon jakeluinfradirektiivin täytäntöönpanoa koskeva EU:n komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/732 yhteisestä menetelmästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti (jäljempänä *täytäntöönpanoasetus*), jonka liitteessä on aiemmin vahvistettu yhteinen menetelmä, jossa polttoaineen hinnat ilmaistaan käytössä olevassa valuutassa sataa kilometriä kohti. Täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua yhteisestä menetelmästä säädetään jatkossa jakeluinfrasetuksen 19 artiklan 3 kohdassa ja 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla teknisiä eritelmiä koskevan liitteen II 10.3 kohdassa, johon myös uudistetun jakeluinfralain 2 §:n 1 momentissa jatkossa viitattaisiin täytäntöönpanoasetuksen sijaan.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 4.4.2024–17.5.2024. Ruotsinkielinen lausuntoaika on ollut 8.4.2024–21.5.2024. Lausuntopyyntö on julkaistu lausuntopalvelu.fi -sivustolla ja traficom.fi -sivustolla. Lisäksi lausuntopyyntö on lähetetty tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille sähköpostitse. Sidosryhmillä ja kansalaisilla on lisäksi ollut mahdollisuus kommentoida hanketta valmistelun edetessä.

Valmis määräys julkaistaan Finlexissä ja Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille sähköpostitse.

Määräysluonnos on notifioitu teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535). Ilmoituksen numero on 2024/0195/FI.

Lausuntopalaute

Määräysluonnoksesta ei annettu lausuntoja.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksen päivityksellä pyritään ensisijaisesti tukemaan sääntelyn ajantasaisuuden ja selkeyden vaatimuksia varmistamalla, että määräyksessä on huomioitu ajantasainen säädöspohja.

Lisäksi päivityksen yhteydessä määräyksessä on huomioitu muita soveltamiskäytännössä esiin tulleita päivitystarpeita. Päivityksillä on pyritty selkeyttämään ja tukemaan määräyksen soveltamista käytännössä. Määräykseen on lisäksi tehty joitain kielellisiä ja teknisluonteisia tarkistuksia.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen 1.1 kohtaa muutetaan poistamalla viittaus kumottavaan jakeluinfralakiin (478/2017). Jatkossa kohdassa viitataan uuteen kansalliseen liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista annettuun lakiin (475/2024).

Määräyksen 1.2 mukaista soveltamisalaa muutettaisiin vastaamaan uudistetussa lainsäädännössä käytettyä terminologiaa muuttamalla termi *toiminnanharjoittaja* termiksi *tankkauspisteen ylläpitäjä*. Määräyksen soveltamisalan kohdentuminen määräytyy uudistetun jakeluinfralain valtuutuksen nojalla. Muutoksella pyritään saattamaan määräyksen soveltamisala vastaamaan uudistetun jakeluinfralain 2 §:n 1 momentissa tarkoitettua ja jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 kohdassa säädettyä.

Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 kohdan mukaisesti tankkauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoja, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Uudistetun jakeluinfralain 2 §:n perusteluiden (HE 52/2024) mukaisesti velvollisuus noudattaa vertailussa menetelmää kohdistuisi jatkossa tankkauspisteen ylläpitäjälle jakeluinfralain mukaisen toiminnanharjoittajan sijaan. Perusteluiden mukaisesti nykytila muuttuisi esityksellä siten, ettei säännös koskisi sellaisia toiminnanharjoittajia, jotka tarjoavat latauspalveluita käyttäjille tai kuluttajille. Tankkauspisteen ylläpitäjän määritelmässä ei oteta kantaa siihen, onko taho luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joten velvollisuus voisi kohdistua kummallekin. Tältä osin nykytilaan ei kuitenkaan ole esitetty muutosta, koska myös voimassa olevan jakeluinfralain 3 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä.

Määräyksen 1.3 kohta koskee määritelmiä, joihin kohdistuu muutostarpeita muun muassa lainsäädännön muutosten johdosta. Lisäksi luettelon numerointi päivitetäisiin.

Uusi 1 luetelmakohta koskee henkilöauton määritelmää, joihin voimassa olevassa määräyksessä osaltaan viitataan.

Henkilöautomallin määritelmää ei muutettaisi, mutta se sijoitettaisiin 2 luetelmakohdaksi.

Henkilöautosegmentti määriteltäisiin uudessa 3 luetelmakohdassa, koska määräyksen kohde poikkeaa ajoneuvolain (82/2021) 20 §:n mukaisesta ajoneuvon luokittelusta. Määritelmä vastaisi vakiintuneesti tunnistettua yleismaallista jaottelua. Koska tilastointi perustuu usein segmenttijaotteluun ja määräyksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää joustavampaa ajoneuvojoukkojen määrittelyä, kuin esimerkiksi ajoneuvon versio- ja varianttijaottelu mahdollistaa, on käsillä olevassa määräyksessä jatkossakin tarpeen kohdentaa määräykset nykytilaa vastaavasti henkilöautosegmentteihin. Segmenteille ei ole yksiselitteistä määritelmää, mutta ne voidaan erotella toisistaan auton mittojen, massojen ja käyttötarkoituksen mukaan. Henkilöautosegmentit voidaan erotella A-D -segmenttien välillä esimerkiksi siten, että auton pituus, sekä jossain määrin pituuden ja leveyden tulo kasvavat. Segmentit E ja F erottuvat luokasta D fyysisesti lähinnä massan osalta. Pääasiallinen ero kyseisten segmenttien välillä on niiden kohdemarkkina ja hinta. Katumaastoautosegmentit JS, JM ja JL erottaa segmenteistä A-F niiden ulkomuoto ja selvästi suurempi korkeus. M-segmentin erottelee käyttötarkoitus (tavanomaista suurempien henkilömäärien kuljettaminen mahdollisen ylimääräisen penkkirivin myötä), mutta se erottuu myös ulkomuodoltaan J-segmenteistä ja fyysisesti korkeampana A-F-luokista. Henkilöautojen segmentointia on analysoitu ja tutkittu esimerkiksi osana diplomityötä "Size classification of passenger cars Pre-study on how to size classify passenger cars by inventorying the existing classification models." (Chalmers University of Technology. Göteborg, Sweden

2007). Lisäksi esimerkiksi ACEA ja Suomessa Autoalan tiedotuskeskus ovat tuottaneet tilastointia henkilöautosegmentteittäin.

Hintavertailun määritelmä siirrettäisiin 4 luetelmakohdaksi ja säädöspohjan viittaus päivitettäisiin täytäntöönpanoasetuksen sijaan viittaamaan jakeluinfra-asetukseen, jossa puolestaan viitataan täytäntöönpanoasetukseen.

Uusi luetelmakohta 5 koskisi jatkossa jakeluinfra-asetuksen määritelmää. Viittaus kumottavaan jakeluinfralakiin päivitettäisiin niin ikään viittaukseksi uudistettuun jakeluinfralakiin.

Täytäntöönpanoasetuksen lyhenne siirrettäisiin 6 luetelmakohdaksi.

Luetelmakohdassa 7 jakeluaseman määritelmä päivitettäisiin vastaamaan lainsäädännössä ja jakeluinfra-asetuksessa ja sen liitteen II 10.3 kohdassa käytettyä termiä tankkausasema.

Uusi 8 luetelmakohta koskisi voimassa olevassa määräyksessä käytettyä vaihtoehtoisen polttoaineen määritelmää, josta säädetään jatkossa jakeluinfra-asetuksella.

WLTP:n (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) määritelmä siirrettäisiin 9 luetelmakohdaksi.

Lisäksi määräyksessä noudatetaan jakeluinfra-asetuksen ja uudistetun jakeluinfralain määritelmiä. Esimerkiksi tankkauspisteellä tarkoitetaan määräyksessä jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 56 kohdan mukaisesti minkä tahansa nestemäisen tai kaasumaisen polttoaineen toimittamiseen kiinteän tai liikkuvan laitteiston kautta tarkoitettua tankkauspäalvelupistettä, jolla voidaan tankata vain yksi ajoneuvo kerrallaan. Tankkausasemalla tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 59 kohdan mukaisesti tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä. Latausasemalla puolestaan tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 52 kohdan mukaisesti tietyssä paikassa olevaa fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä.

Määräyksen 2 kohta koskee EU-asetusten mukaisia vaatimuksia. Kohdan viittaus täytäntöönpanoasetukseen muutetaan tunnistamaan jatkossa täytäntöönpanoasetuksen ohella jakeluinfra-asetus. Samalla termi jakeluasema päivitetään termiksi tankkausasema.

Määräyksen 3 kohdassa annetaan täydentävät vaatimukset liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen näyttämistä koskien. Termit jakeluasema ja toiminnanharjoittaja muutetaan vastaamaan lainsäädännön mukaisia määritelmiä tankkausasema ja tankkauspisteen ylläpitäjä.

Luettavuuden ja selkeyden tukemiseksi määräyksen 3 luku jaoteltaisiin uudelleen.

Määräyksen 3.1, 3.2 ja 3.3 kohdissa annetaan tarkemmat määräykset, joiden pohjalta ajoneuvo-otosten, kulutuksien ja neljännesvuosittain päivittyvien polttoaineiden keskihintojen perusteella lasketaan neljännesvuosittain päivittyvät vertailuhinnat ajettua sataa kilometriä kohden hintavertailua varten.

Kohta 3.1.1 koskisi yleisiä kaikkia polttoaineita koskevia vaatimuksia. Kohdasta poistettaisiin listaus vaihtoehtoisista polttoaineista. Jatkossa viitattaisiin suoraan soveltuvaan lainsäädäntöön, eli jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa määriteltäisiin polttoaineisiin, joka määritellään 1.3 kohdan 8 luetelmakohdassa.

Lisäksi määräyksestä poistetaan velvoite käyttää hintavertailun merkinnöissä standardin EN 16942 mukaisia polttoaineiden symboleita. Tavoitteena on keventää sääntelyä ja vähentää yrityksille sääntelystä

aiheutuvaa taloudellista ja hallinnollista taakkaa poistamalla määräyksestä kyseinen kansallinen lisäedellytys.

Osana täytäntöönpanoasetuksen kansallista toimeenpanoa, on suosituksena ollut, että tankkauspisteen ylläpitäjät, joilla on vähintään 30 tankkausasemaa, esittäisivät tiedon vähintään kymmenellä prosentilla miehitetyistä tai vaihtoehtoisia polttoaineita jakelevista asemistaan tai vastaavalla määrällä asemia.

Kohdassa 3.1 täsmennetään, miten vertailuhintatiedot tulee näyttää, jos tankkausasemilla näytetään vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja vertailemalla. Oleellista on jatkossakin, että taulukkomuotoinen esitystapa on selkeä ja kaikille aseman käyttäjille näkyvä, sekä näkyvillä riittävän usein ja pitkään.

Näytettyjen vertailutietojen on perustuttava täytäntöönpanoasetuksen mukaisiin vuosittain päivitettäviin ajoneuvo-otoksiin ja neljännesvuosittain päivitettäviin polttoaineiden hintatilastoihin ("polttoaineen hinta tavanomaisissa yksiköissä on keskimääräinen hinta laskelman ajankohtaa edeltävältä enintään vuosineljänneksen pituiselta ajalta"), ottaen huomioon niiden määrittelyyn, laskentaan ja esille saattamiseen vaadittava aika. Valtion tilastointiviranomainen, eli Tilastokeskus, tuottaa polttoaineiden ja sähkön hinnoista säännöllistä tilastotietoa, johon polttoaineiden vertailuhintojen on perustuttava. Lisäksi kansallisen yhteyspisteen kautta on jakeluinfra-asetuksen mukaan alkuvuodesta 2025 lähtien oltava saatavilla tietoa polttoaineiden ja liikennesähkön hinnoista.

Hintavertailussa ja sen pohjana ei lähtökohtaisesti käytetä tankkausaseman polttoainehintoja, vaan historiatietoihin perustuvia koko Suomen keskiarvohintoja vertailtaville polttoaineille. Määräyksen lisäksi huomioon tulee ottaa muu voimassa oleva hintojen näyttämistä koskeva lainsäädäntö.

Täytäntöönpanoasetuksen liitteen 2 kohdan mukaisesti menetelmän avulla tehdään direktiivin 2014/94/EU 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua polttoaineiden jakeluasemilla toteutettavaa tietojen antamista varten peruslaskelma, joka mahdollistaa hintojen ohjeellisen vertailun ja joka perustuu jäsenvaltioiden vahvistamien keskenään ainakin painon ja tehon suhteen vertailukelpoisten, mutta polttoaineen osalta erilaisten henkilöautomallien otokseen. Jakeluinfra-asetuksen 19 artikla korvaa jakeluinfradirektiivin 7 artiklan. Näiden tarkemmista määrittelytavoista määrätään jatkossakin määräyksen 3.2 kohdassa.

Täytäntöönpanoasetuksen liitteen 3 kohdan mukaisesti yhteisen menettelyn mukaisessa menetelmässä määritellään, kuinka bensiinin ja dieselin sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden hinnat ilmaistaan käytössä olevassa valuutassa sataa kilometriä kohti tällaista vertailua varten. Laskelma perustuu seuraaviin tekijöihin:

- a) kunkin ajoneuvon polttoaineen kulutus sataa kilometriä kohti siten kuin se ilmoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (1) 18 artiklassa tarkoitettussa ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistuksessa.
- b) jäsenvaltioiden määrittämät bensiini- tai dieselsekoitteisten biopolttoaineiden kulutusarvot sataa kilometriä kohti, jos sellaisia on;
- c) kunkin polttoaineen markkinahinnat yksikköä kohti ilmaistuina käytössä olevassa valuutassa kyseisten yksikköjen osalta kussakin jäsenvaltiossa direktiivin 98/6/EY mukaisesti.

Kohdan b mukaisista tarkemmista määrittelyistä määrätään jatkossakin määräyksen 3.3 kohdassa. Kohdan a mukaiset tarkemmat hintavertailun hinnat tulee c-kohdan mukaisesti ilmoittaa yksikössä EUR/100 km.

Täytäntöönpanoasetuksen liitteen 5 kohdan mukaisesti polttoaineen hinta tavanomaisissa yksiköissä on keskimääräinen hinta laskelman ajankohtaa edeltävältä enintään vuosineljänneksen pituiselta ajalta. Tarkemmat määrittelytavat annetaan määräyksen 3.1 kohdassa.

Lähtökohtaisesti hintavertailussa on näytettävä vertailuhinnat ainakin liikenteessä eniten käytetyille vaihtoehtoisille polttoaineille sekä vertailutarkoituksen perusteella myös ainakin bensiinille (E10) ja dieselpolttoaineelle (B7). Vaihtoehtoisen polttoaineen on oltava mukana vertailussa, jos Suomessa on edellisen kokonaisen vuosineljänneksen aikana ollut merkittävässä määrin myynnissä kyseistä vaihtoehtoista polttoainetta, ja edellisen kalenterivuoden aikana on myyty merkityksellinen määrä kyseiselle polttoaineelle hyväksytyjä autoja. Merkityksellisenä määränä pidetään vähintään 50 kappaletta ajoneuvoja.

Poikkeuksen tästä tekee jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdassa erikseen mainittu vety, jonka osalta määrätään jatkossa tarkemmin 3.1.2 kohdassa. Vedyn hintavertailu tulee näyttää, jos edellisen kalenterivuoden aikana on myyty yksikin uusi vetyajoneuvo tai jos vetyä on ollut yhdelläkään tankkausasemalla yleisesti saatavilla siten, että sille on määritetty kertatankkausta koskeva hinta. Kertatankkauksella tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 55 kohdan mukaisesti loppukäyttäjän ostamaa tankkauspalvelua, jota varten mainitun loppukäyttäjän ei tarvitse rekisteröityä, tehdä kirjallista sopimusta tai solmia pelkkää tankkauspalvelun ostamista pidemmälle menevää liikesuhdetta kyseisen tankkauspisteen ylläpitäjän kanssa.

Jos Tilastokeskus ei tilastoi jonkin polttoaineen hintoja tai kansallisen yhteyspisteen kautta ei ole saatavilla kyseisiä polttoainetietoja, saa keskihinnan määrittämisessä käyttää muiden lähteiden tilastoja kyseessä olevan polttoaineen hinnoista Suomessa.

Yhdenmukaisuuden ja määritelmien yksiselitteisyyden takaamiseksi vertailussa käytettävän hinnan on perustuttava tiettyihin tilastokeskuksen tilastoimiin pientalosesähkön hintoihin ja latausasemilla ladatun sähkön hintojen kansallisen yhteyspisteen tietoihin. Näiden suhteen on oltava joko (90%-10%), joka perustuu Liikenne- ja viestintäviraston julkaisuun "Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022"² tai vaihtoehtoisesti johonkin muun riippumattoman tahon tekemään ja julkaistuun tutkimukseen tai selvitykseen, johon tulee hintavertailua näytettäessä tällöin viitata.

Jotta vertailu olisi mahdollisimman yhdenmukaista ja jakeluinfra-asetuksen edellyttämä tiedotustarkoitus täyttyisi, on hintavertailussa näytettävä ainakin bensiiniä, dieselpolttoainetta ja riittävän suuressa määrin markkinoilla olevia vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien henkilöautojen otoksiin perustuvat polttoaineiden vertailuhinnat täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti. Otokset muodostetaan määräyksen kohdassa 3.2 esitetyllä tavalla. Selkeyden vuoksi vertailun yhteydessä on ilmoitettava minkä vuoden ajoneuvo-otoksiin ja vuosineljänneksen polttoainehintoihin vertailuhinnat perustuvat, sekä se, mihin tilastoon hinta perustuu, jos jonkin vertailuhinnan pohjatietona käytetään jotakin muuta, kuin Tilastokeskuksen tilastoa tai kansallisen yhteyspisteen tietoja.

Kohdassa 3.2 määritellään hintavertailussa käytettävien henkilöautomallien otokset Suomessa. Perusteena on komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/732 liite, jonka mukaan jäsenvaltiot vahvistavat keskenään ainakin painon ja tehon suhteen vertailukelpoiset mutta polttoaineen osalta erilaisten henkilöautomallien otokset. Otokset perustuvat Suomessa edellisen kalenterivuoden aikana eniten myydyn

² Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 10/2023. [Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022.pdf \(traficom.fi\)](https://traficom.fi/tutkimukset/tutkimusraportit/tayssahkokayttoisten-henkilautojen-hankintatuen-vaikuttavuus-vuosina-2018-2022.pdf)

henkilöautosegmentin myydyimpiin automalleihin, tai jos kyseisessä segmentissä ei ole kaikilla vertailtavilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivia ajoneuvoja myyty, automalleihin sellaisessa segmentissä, jossa on mahdollisimman kattavasti myyty vertailtavia vaihtoehtoisia käyttövoimia. Määräyksen sanamuotoa täsmennetään viittaamaan selkeämmin Suomessa myytyihin ajoneuvoihin. Lisäksi tilastoinnin ajantasaisuuden tueksi määräykseen lisätään selvennys tilastoinnin kohdentamista ensirekisteröintien perusteella nykytilaa vastaavasti myyntitilastoihin viittaamisen sijaan. Ensirekisteröinnillä tarkoitetaan ajoneuvolain (82/2021) 2 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaisesti ajoneuvon yksilöintitietojen sekä ajoneuvon omistajuutta, haltijuutta, käyttövastaavaa, liikennevakuutusta ja käyttötarkoitusta koskevien tietojen merkitsemistä ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteriin.

Henkilöautosegmentillä viitataan yleisesti Suomessa ja Euroopan autoalalla käytössä oleviin henkilöautojen segmentteihin (A, B, C, D, E, F, S, JS, JM, JL, M), joihin myös komissio on osaltaan ottanut kantaa päätöksessään N:o IV/M.104 – HYUNDAI/KIA³. Jos ajoneuvo ei selvästi kuulu johonkin edellä mainittuun segmenttiin, se jätetään tarkastelun ulkopuolelle.

Polttoaineiden kulutustietojen laskemisessa on käytettävä ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistuksissa ilmoitettuja polttoaineenkulutusarvoja, jotka perustuvat WLTP-testimenetelmään (World Harmonised Light Vehicles Test Procedure). Eniten myydyn tai, jos kyseisessä segmentissä ei ole myyty kaikkia vertailtavia käyttövoimia, vertailtavilla polttoaineilla toimivia ajoneuvoja parhaiten edustavan henkilöautosegmentin kunkin polttoaineen kohdalla kolmen myydyimmän automallin myynnillä painotettu keskiarvokulutus määritellään kullekin polttoaineelle tai käyttövoimalle. Tällä tavoin määritelty otos on hintavertailua varten riittävän hyvin myytyjä ajoneuvoja edustava, ja sille määritelty keskiarvokulutus on mahdollista laskea kohtuullisella vaivalla. Joillakin vaihtoehtoisilla käyttövoimilla on mahdollista, ettei vuodessa myytyjä automalleja ole kolmea myydyimmästäkin segmentissä. Tällöin voidaan laskennassa käyttää kolmea pienempää, mutta mahdollisimman suurta määrää automalleja.

Kohdassa 3.3 määritellään laskenta- ja määrittelytavat bensiini- tai dieselsekoitteisten biopolttoaineiden kulutusarvoille sataa kilometriä kohti, jos kyseisenlaisia polttoaineita on käytössä ja niille ei ole jo määritelty WLTP-testimenetelmän mukaista kulutusta. Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/732 liitteen mukaan jäsenvaltiot määrittelevät bensiini- tai dieselsekoitteisten biopolttoaineiden kulutusarvot sataa kilometriä kohti. Jos tässä tarkoitettavalle sekoitepolttoaineelle ei WLTP:n tai luotettavuudeltaan vastaavan muun menetelmän mukaista kulutusta ole määritelty, lasketaan sen kulutus polttoaineen tiheyden ja energiasisällön sekä vastaavien tavanomaisten liikennepolttoaineiden (bensiini E10 tai diesel B7) kulutuksen, tiheyden ja energiasisällön perusteella. Oletuksena on, että kulutettava energia 100 ajettua kilometriä kohden pysyy ennallaan, eli moottorin hyötysuhde ei polttoaineen vaihtuessa muutu. Oletukseen pohjautuen on määräyksessä esitetty kaava 1, joka on eräs tapa laskea kulutus polttoaineen energiasisältöä hyväksikäyttäen. Oletukseen ja polttoaineen ominaisuuksiin perustuvia muitakin yleisesti käytettyjä laskutapoja voidaan käyttää, kunhan polttoaineen tai sen komponenttien ominaisuudet on määritelty yleisimpien standardien vaatimusten mukaan. Näin laskemalla saatava kulutus on polttoaineiden hintavertailua varten riittävällä tarkkuudella oikea.

Määräyksen aikataulu

Määräys on tarkoitus tulla voimaan heinäkuussa 2024 samassa yhteydessä lainsäädäntömuutosten kanssa.

³ Neuvoston asetukseen (ETY) N:o 4064/89 perustuva komission päätös (tehty 17/03/1999) keskittymän (Asia N:o IV/M.1406 - HYUNDAI / KIA) julistamisesta yhteismarkkinoille soveltuvaksi. (Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen) https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille. Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 4.4.2024–17.5.2024. Ruotsinkielinen lausuntoaika on ollut 8.4.2024–21.5.2024. Lisäksi määräyshankkeesta on tiedotettu 13.3.2024 Liikenne- ja viestintäviraston sidosryhmätilaisuudessa.

Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlexissä. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja erikseen sidosryhmille. Määräykseen liittyvät, säännöllisesti päivittyvät esimerkkilaskelmat ja -määrittelyt polttoaineen hinnoista ja ajoneuvojen otoksista julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla.