

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Asia: Kansallinen jakeluinfraohjelma

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2022 kansallisen jakeluinfratyöryhmän parantamaan liikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä ja suunnittelua. Ohjelmaluonnos on valmistunut 7.2.202. Ohjelmaluonnoksen tarkoituksena on edistää kansallisia tavoitteita liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston kehittymiselle ja mahdollistaa siten liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on kartoittaa infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys ja tunnistaa toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle.

Ohjelmaluonnos on erittäin pitkä (yli 130 sivua). Sivulla 12–15 on esitetty yhteenveto johtopäätöksistä ja keskeisistä toimenpiteistä liikenteen uusiutuvien polttoaineiden infrastruktuurin kehittämiseksi Suomessa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ottaa lausunnossaan kantaa erityisesti henkilöliikenteen sähköiseen jakeluinfraan ja toteaa asiasta seuraavaa:

1. Jakeluinfran markkinaehtoisen kehityksen tukeminen kannusteilla ja infratuilla

1.1 Latausinfraohjelman tavoitteista ja keinoista

Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että tavoitteena on, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyy Suomessa pääosin markkinalähtöisesti. Siltä osin, kun markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei vielä ole (raskas liikenne, harvaan liikennöidyt alueet), tarvitaan julkista tukea ja muita infran edistämiskeinoja.

Toimenpideohjelmaluonnoksessa todetaan, että EU:n käsittelyssä olevan ydinverkon ja kattavan verkon varrella olevia sähköautojen latausasemia koskevan AFIR-asetuksen minimivaatimusten täyttäminen ei kaikilta osin riitä kattamaan henkilö- ja pakettiautojen julkisen latauksen tarpeita. Latausta tarvitaan kaikkialla Suomessa, myös TEN-T -verkon ulkopuolisilla alueilla.

Toimenpideohjelma mukaan vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla kohtuuttomien latausruuhkien välttämiseksi tarvitaan enemmän tehokkaan latauksen pisteitä kuin AFIR-asetuksen vaatimukset edellyttävät.

Kansalliseksi tavoitteeksi ohjelmaluonnoksessa asetetaan, että:

- jokaista täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden on julkista latausta vähintään 3 kW:n antoteho ja hybridiajoneuvoa kohden vähintään 0,66 kW:n antoteho kunkin vuoden lopussa,
- pitkän matkan taittamista varten Suomessa on vähintään 1,5 kappaletta erittäin nopeita, vähintään 150 kW:n suurteholatauspisteitä 100

täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden kunkin vuodenlopussa ja

-vuonna 2030 vähintään 150 kW:n latauspisteitä on päätieverkolla kokomaassa 50 kilometrin säteellä.

Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että kotilatauksella ja hitaammalla määränpää- ja kadunvarsilatauksella on julkisen suurteholatauksen rinnalla tärkeä rooli sähköautojen hyvässä käytettävyydessä.

1.2 Markkinaehtoinen kehitys vie kohti pika- ja suurteholatausta

MaRa pitää erittäin hyvänä, että ohjelmaluonnoksessa on lähdetty markkinaehtoisen lähestymistavan ensisijaisuudesta.

Sähköautojen ja latauspisteiden teknologia kehitty nopeaa vauhtia ja lataamistarve ja tavat muuttuvat vastaavasti. Sähköautojen käyttäjät tukeutuvat jo tällä hetkellä pika- ja suurteholatauspisteisiin, jotka mahdollistavat lataamisen lyhyessä ajassa eri asiointien yhteydessä. Sähköisen liikenteen tilannekatsauksesta selviää, että pika- ja suurteholatauspisteiden määrä kehitty hyvää vauhtia Suomessa. Vuodessa kasvua niissä on ollut peräti 122% (Q4 2021 – Q4 2022). Latauspisteitä vuoden 2021 viimeisellä vuosineljänneksellä oli 689, kun vuotta myöhemmin niiden määrä oli jo 1529.

EU:n käsittelyssä oleva AFIR ehdotus tulee asettamaan Suomelle vaatimuksia ydinverkon ja kattavan verkon varrella oleville nopean latauksen mahdollistaville kevyen liikenteen latauspooleille. Jos AFIR-sääntelystä saadaan EU:n neuvotteluissa Suomen olosuhteet huomioiden järkeväksi, latauspoolivaatimukset pystytään Suomessa täyttämään markkinaehtoisesti ja infratuella niin, että rajallisia resursseja ei hukata.

Suurteholatausasemat ovat erittäin kalliita investointeja ja niiden markkinaehtoisen lisääntymisen vauhdittamiseksi tarvitaan voimakkaampia panostuksia jakeluinfratukeen. Nykyiset tuet ovat riittämättömiä. Infratuilla on tärkeää edistää sähköautojen suurteholatauspisteiden markkinaehtoista lisääntymistä liikenneasemilla ja maanteiden varsilla olevissa palveluyrityksissä, jotta matkailijat ja muut tienkäyttäjät voivat ladata nopeasti sähköautoja esimerkiksi taukojen yhteydessä.

1.3 Peruslatauspisteet ja määränpäälataus

Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että vaikka julkisessa latausinfraassa suurteholataus on kasvussa (ks. 2.4.1), myös hitaammalle lataukselle (esim. 22 kW) on paikkansa siellä, missä autot tyypillisesti seisovat pidempään. Kadunvarsien lisäksi tällaisia paikkoja ovat esimerkiksi rautatieasemien liityntäpysäköintipaikat, ulkoilualueet ja kansallispuistot ja erilaiset kaupalliset palvelut, kuten ostoskeskukset, huvipuistot, liikuntatilat. Tällainen infra voi lähtökohtaisesti olla tarkoitettu erityisesti ko. julkisten tai yksityisten palveluiden käyttäjille, mutta käytännössä on usein kuitenkin kyse yleisesti saata-villa olevasta infrasta. Latausohjelmassa todetaan myös, että asiakaskunnan käyttöön rajattuja (maksullisia tai ei-maksullisia) perustasoisen latauksen paikkoja voivat olla esimerkiksi rautatieasemien liityntäpysäköintipaikat, lentoasemien parkkipaikat, hotellien, vuokramökkien ja ravintoloiden pysäköintipaikat ja -tilat sekä kansallis- ja huvipuistojen pysäköintipaikat.

Toimenpiteenä mainitaan, että kehitetään hitaan julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat pidemmän aikaa: kadunvarsilataus, liityntäpysäköinnit, erilaiset julkiset ja yksityiset pidempiaikaisten vierailujen kohteet...Tarkastellaan määränpäälatauksen kunnianhimon kohottamista myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa.

MaRa toteaa, että matkailu- ja ravintola-alan yritykset investoivat peruslatauspisteisiin hitaan (määränpää)latauksen mahdollistamiseksi, jos latauspisteet koetaan toimipaikan kannalta liiketaloudellisesti järkeväksi. Latauspisteet voivat olla yksi kilpailutekijä sähköautolla asioivien asiakkaiden houkuttelemiseksi.

Jakeluinfraohjelmassa on jäänyt vähälle huomiolle latauspisteistä aiheutuvat kustannukset. Peruslatauspiste maksaa asennuksineen muutamia tuhansia euroja. Tämän lisäksi latauspisteestä syntyy myös jatkuvia ylläpitokuluja (lataussovellukset, huolto- ja korjauskulut).

Hitaan latauksen osalta on huomioitava, että rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nojalla säädetty latauspistelaki (Lakirakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä, 733/2020) velvoittaa rakentamaan olemassa olevien ei-asuinrakennusten yhteydessä oleville yli 20 parkkipaikan pysäköintialueelle yhden peruslatauspisteen vuoden 2024 loppuun mennessä. Jos parkkipaikka on asiakasparkkipaikka, tämä voi toimia myös julkisena latauspisteinä. Laki myös velvoittaa 1–3 latauspisteen ja latauspistevalmiuden rakentamista uusiin ja laajamittaisten saneeraustoimien yhteydessä oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 10 parkkipaikkaa. Latauspistelaki tuo Suomeen merkittävän määrän peruslatauspisteitä yritysten parkkipaikoille ympäri Suomen.

EU:ssa käsitellään parhaillaan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin uudistamista. Matkailu- ja ravintola-alan yrityksillä on usein laajoja parkki-paikkoja vilkasta sesonki- tai muita aikoja varten ja suurimman osan aikaa parkkipaikat ovat vähäisellä tai olemattomalla käytöllä. Latauspisteitä koskevaa EU-sääntelyä ei tule kiristää ja mahdolliset kansalliset poikkeukset tulee hyödyntää täysimääräisesti.

MaRa katsoo, että kansallisesti ei tule ottaa käyttöön peruslatauspisteiden määrää lisääviä keinoja mahdollisia kannusteita ja tukia lukuun ottamatta.

1.4 Yhteenveto

MaRa toteaa, että julkisen latausinfraan kehittymisen tulee nojata markkinaehtoiseen lähestymistapaan. Markkinaehtoisen kehityksen tueksi tarvitaan riittävän suuria ja oikein kohdennettuja infratukia erityisesti suurteholatauspisteiden rakentamiseen maanteiden varsilla oleville liikenneasemille ja palveluyrityksille.

Tukien kohdentamisessa tulee huomioida AFIR asetuksen asettamat vaatimukset latauspooleista ydinverkolla ja kattavalla verkolla. Myös kansalliset olosuhteet ja tarpeet tulee huomioida. Suomessa harvaan asutulla seudulla ja normaalisti vähäliikenteisten teiden varsilla lataustarpeita synnyttää

koti-maanmatkailu, joka on sesonkiluonteista. Myös matkailualueilla ja -kohteissa tarvitaan tukea latausinfran rakentamiseen.

Latausinfran kehittämisessä on lisäksi tärkeä varmistaa, että sähkönsiirtoverkko mahdollistaa tehokkaiden latausasemien sijoittamisen tarkoituksenmukaisille paikoille.

2. Ajoneuvojen verotuksen uudistaminen

Ohjelmaluonnoksessa todetaan toimenpiteenä, että jatketaan ajoneuvojen verotuksen uudistamista päästöttömyyttä edistäväksi.

Vaikka sähköautojen suosio on lisääntynyt ja niiden määrä kasvaa, sähköautojen määrä autokannassa tulee olemaan kuitenkin vielä pitkään pieni suhteessa polttomoottoriautoihin. Keskimääräinen auto Suomessa on yli 12 vuotta vanha ja sen laskennallinen arvo on alle 7 000 euroa (lähde: Autoalan tiedotuskeskus, Autojen keskihintatilastoja). Vaikka sähköistyminen etenisi vauhdikkaasti, liikenteessä on vielä 2030-luvulla yli kaksi miljoonaa polttomoottoriautoa.

Suomi on pitkien etäisyyksien harvaan asuttu maa, eikä julkinen liikenne ole meillä samalla tasolla kuin tiheästi asutussa Manner-Euroopassa. Kotimaan-matkailu perustuu pitkälti oman henkilöauton käyttöön, koska määränpään pääsemiseen tai siellä liikkumiseen ei ole usein ole mitään vaihtoehtoja.

Liikenteeltä kerätään veroja tällä hetkellä yhteensä noin 4,5 miljardia (ilman alvia) autoveroina, polttoaineveroina ja ajoneuvoveroina. Liikenteen verotusta ei saa kiristää eikä luoda uusia verolajeja tai maksuja, kuten kilometriveroa, päästökauppaa tai tietulleja.

Liikenteen verokertymän alenema sähköistymisen ja energiatehokkuuden kasvamisen seurauksena on niin suuri niin, että polttoaineverojen alenemaa on fiskaalisesti paikattava nykyisiä liikenteen veroja säätämällä. Polttoaineveroja ei saa kuitenkaan korottaa. Polttomoottori- ja dieselautoilijoiden kustannukset ovat jo tällä hetkellä erittäin korkeita sähköautoilijoihin verrattuna. Polttoaineverojen korottaminen vähentäisi kotitalouksien käytettävissä olevia varoja ja heikentäisi ostovoimaa sekä heikentäisi kotimaan matkailun kilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun. Polttoaineverotuksen korottaminen nostaisi myös yritysten kustannuksia.

MaRa toteaa, että vuotuinen ajoneuvovero on kotimaan matkailun ja työssäkäynnin kannalta neutraali vero. Liikenteen verotusta voidaan polttoaineverokertymän laskiessa muuttaa niin, että ajoneuvoilta ja myös sähköautoilta kerätään nykyistä enemmän ajoneuvoveroa. On huomioitava,

että sähköautot käyttävät myös tiestöä ja niiden vaatimaan latausinfraan tehdään panostuksia myös julkisella infratuella. Täyssähköautoilla kerättävä perusvero on tällä hetkellä vain noin 50 euroa vuodessa, kun se on keskimäärin henkilöautoilla lähes viisinkertainen eli 240 euroa.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi

toimitusjohtaja

Kai Massa

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenne-asemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry