

Asia: VN/17669/2021

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) lausuu asiasta seuraavan.

1. Sähköisen liikenteen infrastruktuurituen määrää on nostettava

MaRa toteaa, että sähköisen liikenteen latausverkoston rakentamisessa tärkeitä periaatteita ovat markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Julkista latausinfraa rakennetaan markkinaehtoisesti ja energiaviraston julkisen infrastruktuurituen vauhdittama sinne, jossa lataukselle on kysyntää.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty, että sähkökäyttöisten ajo-neuvojen latausinfraan tukemiseen varataan 8,5 miljoonaa euroa vuosi eli yhteensä 34 miljoonaa euroa vuosille 2022–2025.

Valtion vuoden 2022 talousarviossa momentille 32.20.47 on varattu 13 200 200 euroa (3 siirtomääräraha). Määräraha on varattu julkisiin liikennesähkön ja – kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurinvestointeihin osana elpymis- ja palautussuunnitelmaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö on esittänyt vuosien 2023-2026 julkisen talouden suunnitelmaan määrärahoja fossiilisen liikenteen tiekartan mukaisesti.

MaRa toteaa, että jotta sähköisen liikenteen latausinfra kehittyisi kansallisten tavoitteiden mukaisesti, julkisen tuen määrää tulisi nostaa merkittävästi fossiilisen tieliikenteen tiekartassa

esitetystä summasta. Eri-tyisen tärkeää julkinen tuki on suurteholatauspisteiden yleistymisessä. Suurteholatausasemien kustannukset ovat kymmenissä tuhansissa euroissa. Kustannukset voivat helposti olla jopa yli satatuhatta euroa, jos esimerkiksi haja-asutusalueella sijaitsevalle liikenneasemalle pitää tehdä suurtehon mahdollistavaa uutta kaapelointia. Esimerkiksi suuri osa liikenneasemista on talotekniikaltaan sellaisia, että suurteholatausaseman toteuttaminen niiden yhteyteen vaatii merkittäviä investointeja myös asemien perusinfrastruktuuriin.

## 2. Henkilöautoliikennettä palvelevan sähköisen liikenteen infrastruktuurituen kohdentaminen

### Määrärahan suuruus ja kohdentaminen

Sähköisen liikenteen infrastruktuuritukea voisi saada ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeille (ryhmä 1) ja tähän kohdistettaisiin valtion talousarvion puitteissa 5 000 000 euron määräraha.

MaRa pitää kannatettavana, että julkista infrastruktuuritukea voidaan hakea vain suuritehoisiin latauspisteisiin. Suuritehoisille latauspisteille varattu määräraha on kuitenkin liian pieni, ottaen huomioon suuritehoisten latauspisteiden investoinnin vaatimat korkeat kustannukset.

### Investointituen määrä ja kustannukset

Ehdotuksen mukaan infrastruktuurituen osuus hyväksyttävistä kustannuksista voi olla enintään 30 %. Ajoneuvojen suuritehoisiin latauspistehankkeisiin sovellettaisiin kuitenkin korkeampaa enimmäistukiprosenttia; 35 prosenttia. Tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista olisi enintään 10 % korkeampi, jos kyseessä on uutta teknologiaa hyödyntävä hanke.

MaRa toteaa, että yrityksen maksettavaksi jäävä osuus on liian suuri. Jotta julkiset suuritehoiset latauspisteet lisääntyisivät vuosina 2022–2025 tavoitteen mukaisesti, valtion tukiosuutta on nostettava nykyisestä. Muussa tapauksessa tavoite ei toteudu.

Hyväksyttävät kustannukset rajattaisiin investointihankkeeseen liittyviin vä-littömiin kustannuksiin, jotka aiheutuvat koneiden ja laitteiden hankinnasta ja asennuksesta, rakennusteknisistä töistä ja raivaus- ja maanrakennustöistä. Latauspisteiden investointihankkeessa hyväksyttäviä kustannuksia olisivat lisäksi sähköliittymästä, sähkökeskuksesta, kaapelista ja kaapeloinnista aiheutuvat välittömät kustannukset.

MaRa pitää välittömien kustannusten määritelmää kannatettavana. Esimerkiksi suurteholatauspisteiden asentamisen kustannukset voivat olla yli 100 000 euroa jos rakennukseen pitää tehdä uutta kaapelointia ja sähköremontteja. Nämä kustannukset sisältyvät välittömien kustannusten määritelmän piiriin.

Suuritehoisen latauspisteiden lataustehosta

Suuritehoisella latauspisteellä tarkoitettaisiin latauspistettä, joka mahdollistaa sähkön siirron ajoneuvoon yli 22 kW teholla.

Sähköisen liikenteen tilannekatsausta koskevassa raportissa (Q/2021) sähkölatauspisteet jaotellaan asiointilataukseksi (max 22 kW), pikalatauspisteeksi (alle 100 kW) ja suurteholataukseksi (yli 100 kW).

Asetuksen perustelumuiotiossa mainitaan komission antama AFIR ehdotus, joka koskee vaihtoehtoisten käyttövoimien infra TEN T-ydinverkolla ja kattavalla verkolla. Asetusehdotuksessa edellytetään, että TEN- T ydinverkon varrella olevalla latauskentällä on oltava vähintään yksi piste, jonka teho on 150 kW vuoteen 2025 mennessä ja vähintään kaksi pistettä, joiden teho on 150 kW vuoteen 2030 mennessä. Samat vaatimuksen koskevat kattavaa verkon varrella olevia latausasemia vuoteen 2030 ja 2035 mennessä.

MaRa katsoo, että infrastruktuuritukea koskevassa asetuksessa suuritehoiselta latauspisteeltä vaadittavaa lataustehoa tulisi nostaa huomattavasti ehdotetusta 22 kW:sta. Erityisesti täyssähköautojen käyttäjät tarvitsevat nopeaa latausta tiellä liikkeessään, mikä ei ole mahdollista 22 kW latauspisteestä. Tukirahoja on syytä kohdentaa suuritehoisempiin latauspisteisiin.

Latauspisteiden käytettävyys ja älykäs lataus

Tuen edellytyksenä pikalatausasemien osalta olisi, että ne olisivat vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä lisäksi kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto-, ja ylläpitokatkot.

MaRa toteaa, että hotellin, muun majoitusliikkeen tai palveluyrityksen yhteyteen asennettavalle suuritehoiselle latauspisteelle tulee myöntää infrastruktuuritukea, jos latauspisteiden käyttö on tarkoitettu yrityksen asiakkaille (esimerkiksi hotellissa majoittuvat asiakkaat). Kun yritys tarjoaa palvelujaan yleisölle, palvelut ja latausasema ovat kaikkien kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja.

### 3. AFIR ehdotuksen valuvikojen korjaaminen tärkeää

Muistion mukaan AFIR ehdotusta ei vielä tässä vaiheessa oteta huomioon infrastruktuurituessa, mutta perustelumuistion mukaan asetuksen lopullisen sisällön varmistuttua voi olla tarpeen tehdä muutoksia tukiohjelman kohteisiin sekä lataus- ja tankkausinfraa koskeviin yksityiskohtaisiin vaatimuksiin.

MaRa toteaa, että asetusehdotuksessa käydään parhaillaan neuvotteluja EU:ssa ja LVM on järjestänyt sidosryhmille kuulemistilaisuuksia, joihin myös MaRa on osallistunut.

MaRa katsoo, että asetuksessa ei tulisi säätää kaavamaisia kilometrimääriä ja kilowattirajoja, vaan pitäisi luottaa siihen, että verkosto rakentuu markkinaehtoisesti, jota vauhditetaan infratuella. Yritysten optimointi takaa sen, että latauspisteet tulevat kysyntään nähden oikeisiin paikkoihin oikealla teholla. Tarkalla sääntelyllä on mahdollista saada vain näennäistä varmuutta ja samalla hukata niukkoja resursseja.

MaRa tuo tässä esille muutamia AFIR ehdotuksen kannalta Suomen olosuhteisiin nähden kohtuuttomia vaatimuksia, jotka ovat AFIR ehdotuksen jatkokäsittelyssä syytä korjata, jotta siinä olevat ”valuviat” eivät pääse vaikuttamaan infrastruktuurituen kriteereihin. Kun TEM valmistelee infrastruktuuritukea koskevan asetuksen ja LVM vastaa AFIR ehdotuksen kannanmuodostuksesta, on ministeriöiden syytä käydä asiassa keskinäistä koordinaatiota Suomen olosuhteisiin sopivien ja järkevien ratkaisujen saamiseksi.

AFIR ehdotuksen sääntelyssä on myös Suomen liikenteellisten olosuhteiden näkökulmasta kohtuuttomia vaatimuksia. Ehdotuksen mukaan latausasemat tulisi sijoittaa määrävälein (60 km) tien molemmille puolille TEN T- ydinverkolla ja kattavalla verkolla. Tämä on Suomen olosuhteisiin nähden kohtuuton vaatimus. On oltava hyväksyttävää, että latausasema voi olla ainoastaan toisella puolella tietä, jos ajoneuvolla pääsee latausasemalle riippumatta kummalla puolella tietä ajaa. Suomessa tienkäyttäjien palveluiden saavutettavuuteen ei vaikuta se kummalla tietä ajaa. Esimerkiksi moottoritillä tien toiselle puolelle pääsee rampilta ja tien ylittävän sillan kautta tai alikulkutien kautta yms. Alemman asteisella tieverkolla, jossa ei ole rampeja tai alikulkua, tien toisella puolelle kääntyminen on mahdollista ja osassa paikoista kääntyville autoille on oma ryhmityskaista. Latausaseman sijaitseminen ”vain” yhdellä puolella tietä tulee olla mahdollista TEN-T ydinverkolla ja kattavalla verkolla ja myös muualla kuin vähäliikenteisellä verkolla.

AFIR-ehdotuksen mukaan sähköisen latausaseman tulisi sijaita 2 kilometrin säteellä tiestä. Erityisesti TEN – ydinverkon ulkopuolella asetuksen edellyttämä latausasema tulisi voida olla pidemmällä tiestä. Tällöin yhdessä keskimääräisen etäisyysvaatimuksen kanssa voidaan mahdollisimman

tehokkaasti hyödyntää jo olemassa olevaa infraa latausasemien sijoittamiseen. AFIR asetuksen edellyttämä sähköautojen latausasema voi sijaita esimerkiksi matkailukeskuksessa. Etäisyydeksi tulisi 2 kilometrin sijasta sallia vähintään 4–6 kilometriä. Tällöin AFIR – asetuksen ”hyväksymiä” latausasemia voisi rakentua eri paikkoihin niin, että ne ovat kuitenkin sähköautojen käyttäjien ulottuvilla.

#### 4. Ei pakkosäätelyä sähköautojen latauspisteiden rakentamisesta

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa edistetään tuilla tiekartan ensimmäisessä vaiheessa. Tiekartassa on kuitenkin tukien käytön estävä toimenpide, jossa huoltoasemille kaavaillaan lakiin perustuvaa velvoitetta investoida latausinfraan.

Huoltoasemiin kohdistuva velvoite on vastoin vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevassa jakeluinfradirektiivissä omaksuttua markkinaehtoisuutta, tekno-logianeutraalisuutta ja toimialaneutraalisuutta. Liikenneasemat ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan säätelyn piirissä kuten

muutkin toimialat (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä). MaRa vastustaa liikenneasemiin kohdistuvaa pakkovelvoitetta.

AFIR ehdotuksessa säädellään sähköautojen latausasemista ydinverkolla (v. 2025 eteenpäin) ja kattavalla verkolla (2030 eteenpäin). Velvoitteiden on oltava Suomen olosuhteisiin järkeviä niin, että AFIR:in edellyttämät lataus-asetat syntyvät markkinaehtoisesti ydinverkolle ja kattavalle verkolle julkisen infratuen vauhdittamana.

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, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry