

Asia: VN/3876/2022

Lausuntopyyntö sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Mikä arviomuistiossa kansallisen sähköautojen latausverkoston kehittämiseksi esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista (A-C) on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehto?

Toteuttamisvaihtoehto A: nykytilan jatkaminen

Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehdoista?

1. Arviomuistiossa esitetyt vaihtoehdot

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (MaRa) pitää esitetyistä vaihtoehdoista vaihtoehtoa A parhaimpana. Sähköinen liikenteen infrastruktuuri kehittyy parhaiten markkinaehtoisesti ja toimialaneutraalisti julkisen infratuen vauhdittamana.

Vaihtoehdossa B perustettaisiin kansallinen poikkisektoraalinen työryhmä tieliikenteen sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin kehittämiseksi. Vaihtoehto sisältää myös valtakunnallisen suunnitelman laatimisen, joka pitäisi sisällään myös ehdotukset mahdollisesti tarvittavasta uudesta sääntelystä (latauspisteiden tarjoamiseen velvoittava laki/yleispalveluvelvoite/muu sääntely). MaRa katsoo, että uutta EU-sääntelyyn perustumatonta kansallista sääntelyä latauspisteiden osalta ei tarvita. MaRa suhtautuu tämän takia vaihtoehtoon B kielteisesti.

MaRa vastustaa vaihtoehtoa C, jossa lainsäädännöllä veloitettaisiin huoltoasemaketjuja rakentamaan latauspisteitä huoltoasemille.

2. Latausverkosto kehittyy markkinaehtoisesti julkisen infratuen vauhdittama

MaRa toteaa, että sähköisen liikenteen latausverkoston rakentamisessa ja kehittämisessä tärkeitä periaatteita ovat markkinaehtoisuus ja toimiala-neutraalisuus. Julkista latausinfraa rakennetaan markkinaehtoisesti ja energiaviraston julkisen infrastruktuurituen vauhdittama sinne, jossa lataukselle on kysyntää. Arviomuistiossa esitetty vaihtoehto A on näin ollen paras ratkaisu. Julkisen infrastruktuurituen määrää on nostettava huomattavasti ja kohdennettava se suurteholataukseen. EU- sääntelyssä on vältettävä kohtuuttomuudet ja hukkainvestoinnit.

Latausverkoston kehittämisestä MaRa toteaa tarkemmin seuraavaa (ks alin vastauskohta)

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Ks. seuraava kohta

Lausunnonantajat voivat tuoda esiin myös yleisesti näkemyksiään vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin ja erityisesti sähkölatausinfrastruktuurin kehittämisestä Suomessa.

2.1 Julkisen tuen määrää nostettava ja kohdennettava suurteholataukseen

Henkilöautoliikenteessä liikenteen sähköistyminen etenee hyvää vauhtia. Jotta sähköisen liikenteen latausinfra kehittyisi kansallisten tavoitteiden mukaisesti, julkisen tuen määrää tulisi nostaa merkittävästi fossiilisen tieliikenteen tiekartassa esitetystä summasta ja kohdentaa tuki erityisesti suurteholataukseen.

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.

Julkisen infrastruktuurituen määrärahan nostamisesta ja kohdentamisesta MaRa viittaa tarkemmin työ- ja elinkeinoministeriölle antamaansa lausuntoon koskien valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen, biokaasun, ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025

2.2 EU – sääntelyn tulee olla järkevää ja Suomen olosuhteet huomioivaa

EU:ssä käsitellään parhaillaan kahta ehdotusta, joilla on vaikutusta lataus-verkoston kehittämiseen Suomessa. Toisella vaikutetaan sähköautojen la-tausverkkoon asuinrakennuksissa ja ei-asuinrakennuksissa (rakennusten energiatehokkuusdirektiivin tarkistaminen) ja toisella vaikutetaan latausverkoston rakentamiseen ydinverkolla ja kattavalla verkolla (AFIR-ehdotus).

AFIR ehdotus – henkilöautojen latausinfra

MaRa katsoo, että asetuksessa ei tulisi säätää kaavamaisia kilometrimääriä ja kilowattirajoja ydinverkolla tai kattavalla verkon varrella oleville latausasemille, vaan pitäisi luottaa siihen, että verkosto rakentuu Suomessa 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.

AFIR ehdotuksen sääntelyssä on 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 moottori-tiellä 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 kevyen liikenteen 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” kevyen liikenteen latausasemia voisi rakentua eri paikkoihin niin, että ne ovat kuitenkin sähköautojen käyttäjien ulottuvilla.

Järkevän sääntelyn aikaansaaminen henkilöautojen latausasemia koskien on tärkeää, jotta valtioon kohdistuvat veloitteet täyttyvät Suomessa markkinaehtoisesti & kilpailutuksilla/infratuilla. Yrityksiin kohdistuvaa pakottavaa lainsäädäntöä ei AFIR:in nojalla voida säätää.

AFIR ehdotus – raskaan liikenteen latausinfra

Liikenteen sähköistyminen tapahtuu tällä hetkellä henkilöautoliikenteessä ja raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Suomessa raskas liikenne käyttää vielä pitkään nestemäisiä polttoaineita. Liikenne- ja logistiikka-alan 14.3 päivitetyssä tiekartassa todetaan, että seuraavaan kymmeneen vuoteen raskaissa tiekuljetuksissa dieselpolttoaineelle ei arvioida olevan muita merkittäviä vaihtoehtoja, jollei tapahdu teknisiä läpimurtoja. Tiekartassa todetaan myös, että kukaan ei voi

tietää, mikä on biodieselin, biokaasun, sähkön tai vedyn kilpailukyky raskaassa liikenteessä vuonna 2030 tai 2035. Virheinvestointeja vältetään varmimmin tekniikkaneutraalein toimenpitein ”kunnes voittaja selviää” kansainvälisillä automarkkinoilla. Samalla pitäisi kuitenkin investoida uusien teknologioiden jakelu- tai latausinfrastruktuuriin, jos tavoitellaan päästövähennyksiä.

AFIR-ehdotus sisältää massiivisen investoinnin raskaan liikenteen latausinfraan ydinverkolla ja kattavalla tieverkolla, vaikka puuttuu selkeä näkymä siitä, mikä tai mitkä käyttövoimat ovat raskaassa liikenteessä 2030-luvulla osin korvaamassa dieseliä ja mikä tulee olemaan vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta ”voittaja” raskaan liikenteen osalta. Kehitykseen sisältyvät huomattavat epävarmuudet huomioiden ehdotus johtaisi raskaan liikenteen latausinfraan osalta merkittäviin hukkainvestointeihin.

AFIR-ehdotukseen sisältyvää raskaan liikenteen latausasemia koskevaa sääntelyä tulee muuttaa niin, että hukkainvestoinnit vältetään ja valtioon kohdistuvat velvoitteet täyttyvät Suomessa markkinaehtoisesti & kilpailutuksilla/infratuilla. Yrityksiin kohdistuvaa pakottavaa lainsäädäntöä ei AFIR:in nojalla voida säätää.

Rakennuksen energiatehokkuusdirektiivin tarkistaminen

Tämänhetkisen rakennusten energiatehokkuusdirektiivin perustason nojalla latauspisteitä rakennetaan Suomeen ei-asuinrakennusten yhteyteen kymmeniätuhansia vuoteen 2025 mennessä, mikä on suuri investointi sähköautojen latauspisteverkostoon. Direktiivi on pantu täytäntöön Suomessa rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä koskevalla lailla, 733/2020)

.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin uudistusehdotuksen mukaan olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 parkkipaikkaa, pitäisi vuoden 2027 alkuun mennessä rakentaa sähköautojen latauspisteitä 10 % parkkipaikkojen kokonaismäärästä.

Komission ehdotuksen nojalla latauspisteitä jouduttaisiin rakentamaan Suomeen satoja tuhansia ja latauspisteiden rakentamisesta aiheutuisi satojen miljoonien eurojen kustannukset. Esimerkiksi jo kymmenen latauspisteen rakentaminen yrityksen parkkipaikalle maksaisi kymmeniä tuhansia euroja. Tällaisia kiinteistöjä Suomessa on tuhansia. Tämän lisäksi kiinteistön omistajille aiheutuisi huomattavia kustannuksia sähkö-verkon laajentamisesta. Laajempien paikoitusalueiden kohdalla kustannukset olisivat vähintään useita satoja tuhansia euroja. Asennuskustannusten lisäksi tulee vuosittaiset latauspisteiden ylläpito- ja huoltokulut.

Ehdotus koskisi valtavaa määrää matkailu- ja ravintola-alan yritysten omistuksessa tai hallinnassa olevia rakennuksia. Matkailu- ja ravintola-alan koronakriisi on kestänyt vuoden 2020 maaliskuusta lähtien ja se on runnellut toimialan yrittäjiä ennennäkemättömällä tavalla. Yritykset ovat velkaisia ja kassat ovat tyhjiä. Toimialan palautuminen koronakriisistä kestää 5–10 vuotta eikä toimialan yrityksillä ole mahdollisuutta käyttää varoja sellaisiin lain pakottamiin hankkeisiin, jotka eivät ole liiketaloudellisesti perusteltuja useisiin vuosiin. Toimiala ei kestä lainsäädännöstä tulevia uusia pakkovelvoitteita ja -kustannuksia.

Komission ehdottama sähköautojen latauspisteitä koskeva sääntely perustuu Keski-Euroopan sähköautokantaan ja olosuhteisiin, jotka poikkeavat olen-naisesti Suomesta. Suomessa autokanta on Länsi-Euroopan vanhinta ja sähköistyy muuta Eurooppaa hitaammin, joten sähköautojen latauspisteitäkin tarvitaan vähemmän. Autokanta Suomessa ei uudistu sillä, että Suomeen rakennettaisiin ylimitoitettu määrä latauspisteitä ei-asuinrakennusten parkkipaikoille eri puolelle Suomea. Parkkipaikat ovat laajoja, jotta asiakkaat pääsevät paikalle myös lyhyinä sesonkiaikoina. Parkkipaikat ovat suuren osan aikaa vähäisellä käytöllä.

Ehdotettu sääntely johtaa siihen, että latauspisteitä jouduttaisiin rakentamaan valtava määrä yli todellisen tarpeen ympäri Suomea niin tiheästi kuin harvan asutulle seudulle ja riippumatta siitä, mikä todellinen kysyntä alueella tai yrityksen paikoitusalueella on sähköautojen lataamiselle. Komission ehdotus merkitsisi valtavaa hukkainvestointia ilman positiivisia ympäristövaikutuksia. Hukkainvestointeihin menevät rahat olisivat pois muista vaikuttavimmista ympäristö- ja ilmastoimista.

Komission ehdotus on myös selkeässä ristiriidassa perustuslaissa turvatun omaisuuden suojan kanssa.

MaRa katsoo, että Suomen tulee suhtautua kielteisesti sähköautojen latauspisteitä koskevan sääntelyn kiristämiseen ei-asuinrakennusten osalta.

2.3 Ei huoltoasemiin kohdistuvaa pakkosääntelyä

MaRa vastustaa liikenneasemiin kohdistuvaa pakkovelvoitetta (arviomuistioloannon C-vaihtoehto).

Liikenneasemiin kohdistuva pakkovelvoite olisi on vastoin vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevassa jakeluinfradirektiivissä omaksuttua markkinaehtoisuutta, teknologianeutraalisuutta ja toimialaneutraaliutta. Nämä periaatteet ovat tärkeitä, kun päätetään toimista sähköautojen

latausverkoston kansallisesta kehittämisestä. Pakkovelvoite loukkaisi myös liikenneasemayritysten perustuslaillisia oikeuksia (omaisuudensuoja).

Liikenneasemat kuten muutkin ei-asuinrakennukset ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan sääntelyn piirissä. Olemassa olevat ei-asuinrakennukset, joiden yhteydessä on yli 20 parkkipaikkaa, on vuoden 2025 alkuun mennessä varustettava vähintään yhdellä sähköauton latauspisteellä. Sääntely perustuu rakennusten energiatehokkuusdirektiiviin, minkä sisältöä ollaan parhaillaan tarkentamassa EU:ssa.

Latausverkosto kehittyy liikenneasemilla markkinaehtoisesti julkisen infrastruktuurituen vauhdittamana. Julkisten latauspisteiden lisäämiseen kohdistuvien toimien tulee olla kannustavia eikä pakottavia. Erityisesti täyssähköautojen käyttäjät tarvitsevat tiellä liikkeessaan nopeaa latausta, joten infrastruktuuritukea tulee kohdentaa erityisesti suurteholataukseen. Esimerkiksi yhden suurteholatauspisteiden rakentaminen liikenneasemalla maksaa kymmeniä tuhansia euroja ja jopa yli 100.000 euroa. On selvää, että liikenneasemia ei voi pakottaa tekemään tällaisia investointeja. Investointeja on sen sijaan tuettava infrastruktuurituella.

MaRa toteaa, että erityisesti haja-asutusalueella olevien pienten liikenneasemayritysten toimintaa rasittaa heikko kannattavuus, mikä on johtanut ja johtaa toimintojen lopettamiseen. Liiketoiminnallisesti kannattamattomien, mutta kustannuksia aiheuttavien sähköautojen latauspisteiden asentamista koskeva pakkovelvoite voimistaisi työllistämisen ja alueellisten palveluiden saatavuuden kannalta hyvin negatiivista kehitystä.

Koronakriisi on heikentänyt liikenneasemayritysten investointimahdollisuuksia useiden vuosien ajaksi. Ukrainan sodan seurauksena öljyn hinta on noussut voimakkaasti, mikä on johtanut ennennäkemättömän korkeisiin polttoaineen hintoihin Suomessa. Polttoaineen hinnannousu vähentää autolla liikkumista ja kuljetuksia Suomessa, millä negatiiviset vaikutuksia autoilevaa kansaa ja ammattiliikennettä palvelevien liikenneasemien kannattavuuteen.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi

toimitusjohtaja

Kai Massa

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu- ja ravintola-alan elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintä-alueita, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravintoloita, catering-yhtiöitä, eino- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyhtiöitä, luontomatkaileuyhtiöitä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välitys-palveluja tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyhtiöt työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry