

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 vaihtoehtoista?

Kaupan toimiala on ollut, ja haluaa olla, kärkijoukoissa ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä. Ilmastonmuutoksen vastainen työ (mm. Fit for 55-paketti) tulee edellyttämään yrityksiltä massiivisia investointeja, joten sijoitettava raha tulee käyttää ilmastonäkökulmasta tehokkaimmalla ja järkevimmällä mahdollisella tavalla.

Liikenteen saralla sähköautojen julkisen latausinfraan rakentaminen etenee Suomessa hyvin markkinaehtoisesti henkilöliikenteen osalta. Liikenne on sähköistynyt nopeammin kuin aikaisemmin ennustettiin. Sähköautojen latausverkoston rakentamisessa tärkeänä periaatteena tulee jatkossakin olla markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Näin ollen liikenne-asemille ei tule säätää pakkovelvoitteita sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen, vaan nopean latausinfraan rakentamista tulee vauhdittaa tukien avulla. Lailla ei tule säätää infraan tiukemmasta rakentamisvelvoitteesta, jotta tukielementtiä voidaan hyödyntää.

Sähköisen jakeluinfran markkinaehtoista kehittämistä on mahdollista edistää liikennesähkön tuomisella osaksi jakeluelvoitteen keinovalikoimaa, minkä uusiutuvan energian direktiivi (RED2) mahdollistaa. Toimenpide nopeuttaisi, kannustaisi ja toisi investointivarmuutta julkiseen sähkölatausinfraan ilman valtion tukia. Samalla toimenpide edistäisi sähköistä liikennettä edistämällä jakeluinfraa, mikä osaltaan kannustaa sähköautojen hankintaan. Toimenpide myös pienentäisi kustannuspainetta, jota liikenteen päästövähennyksistä syntyy ihmisille ja yrityksille, sillä kunnianhimoisesta biojakeluelvoitteesta aiheutuva päästövähennyksenkustannus on karannut korkealle biopolttoaineiden hinnannousun takia.

Muutoin sähköisen liikenteen latausinfra kehittyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetusehdotuksen mukaiseksi, edellyttää julkisen tuen määrän välttämätöntä nostoa merkittävästi nykyisestä. Tuella on mahdollista vauhdittaa markkinaehtoisesti rakennettavien latauspisteiden sijoittautumista kattavasti ympäri Suomen ja erityisen tärkeää julkinen tuki on suurteholatauspisteiden yleistymisessä. Alueellisen kattavuuden lisäksi tukia myönnettäessä tulisi huomioida latauspisteiden kysyntä.

Sähköautojen julkinen latausinfra tulee kehittymään merkittävästi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nykyisellään vuoteen 2025 sisältämän latauspisteiden rakentamisveloitteen myötä, mikä tulee huomioida verkoston kehittämisessä. Lisäksi komissio on esittänyt direktiiviin merkittäviä tiukennuksia. Tosin komission ehdotus on rakennettu Keski-Euroopan näkökulmasta tiheään yhteiskuntarakenteeseen ja liikennevirtoihin perustuen, ja se kaipaa jäsenmaiden erityispiirteiden huomioon ottamista (mm. käyttötarve pohjoisessa jäsenmaassa, jossa alhainen väestötiheys yhdistettynä laajaan ja kattavaan tieverkostoon). Joustoja siis kaivataan ja jäsenmaiden alueellisten olosuhteiden huomioon ottamista.

Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Liikenne- ja logistiikka-alan päivitetystä tiekartasta todetaan, että seuraavaan kymmeneen vuoteen raskaassa tiekuljetuksissa dieselpolttoaineelle ei arvioida olevan muita merkittäviä vaihtoehtoja, jollei tapahdu teknisiä läpimurtoja. Toisaalta raskaan liikenteen osalta julkista latauspisteverkostoa ei ole nykyisellään lainkaan, mikä voi osaltaan hidastaa raskaan liikenteen sähköistymistä. Investoinnit suuritehoiseen latausinfraan ovat valtavia ja kaluston määrä on toistaiseksi vähäistä.

Raskaan liikenteen latausinfra syntymistä tulee edistää AFIRin puitteissa, mutta jäsenvaltioihin kohdistuvien veloitteiden tulee olla järkeviä, jotta hukkainvestoinnit vältetään. Kan-natamme valtion vastuuta raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin rakentamisesta, ja asetuksen veloitteiden täyttämistä markkinaehtoisesti kilpailutuksilla ja infratuilla. Rakennus-ten energiatehokkuusdirektiivi on jo siirtänyt vastuun henkilöautojen latauspisteiden rakentamisesta yksin elinkeinoelämälle ja kunnille. Valtion mukaantulo latausinfraan rakentamiseen raskaan liikenteen osalta tukee niin EU:n kuin Suomen omaa kunnianhimoista 2035 ilmastotavoitetta. Tämän lisäksi raskaan liikenteen kaluston sähköistämiseen tarvitaan valtion tukea.

Komission AFIR-ehdotus ei huomioi esitetystä muodostaan riittävästi jäsenvaltiokohtaisia erityispiirteitä ja siihen tulee lisätä merkittävästi joustoja hukkainvestointien välttämiseksi. Esimerkiksi latausaseman/kentän (TEN-T ydin- ja kattavalla verkolla) tulee voida sijaita ainoastaan toisella puolella tietä, jos ajoneuvolla pääsee latausasemalle riippumatta kummalla puolella tietä ajaa. Suomen harva asutus ja pitkät välimatkat huomioiden olisi kohtuutonta vaatia asemien sijoitsemista molemmilla puolilla tietä.

Kannatamme esitetyistä vaihtoehdoista kohtaa A. Katsomme, että olemassa olevat säädökset sekä säädöksiin tulossa olevat tiukennukset yhdessä riittävät hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseen.

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 (latauspisteen tarjoamiseen velvoittava laki/yleispalveluvelvoite/muu sääntely). Kaupan liitto katsoo, että uutta EU-sääntelyyn perus-tumatonta kansallista sääntelyä latauspisteiden osalta ei tarvita. Tämän takia suhtaudumme kielteisesti vaihtoehtoon B.

Todettakoon, että kohdan C osalta ihmettelemme, että muistiossa käytetään useita vuosia vanhaa tietoa. Kohdan 8.3 tieto latauspaikoista on vuodelta 2019 "Vuonna 2019 48 % kaikista latauspaikoista sijaitsi pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun alueella. Näin ollen voidaan katsoa, että mahdollinen sääntely vaikuttaisi välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan edistämällä tosiasiallista alueellista tasa-arvoa niillä alueilla, joilla ei ole vielä kattavaa sähköautojen latauspisteverkostoa." Todettakoon, että tilanne on nykyisellään varsin erinäköinen ja verkoston kehitystä seurataan säännöllisesti usean tahon toimesta.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Liikenteen saralla sähköautojen julkisen latausinfrastruktuurin rakentaminen etenee Suomessa hyvin markkinaehtoisesti henkilöliikenteen osalta. Liikenne on sähköistynyt nopeammin kuin aikaisemmin ennustettiin. Sähköautojen latausverkoston rakentamisessa tärkeänä periaatteena tulee jatkossakin olla markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Näin ollen liikenne-asemille ei tule säätää pakkovelvoitteita sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen, vaan nopean latausinfrastruktuurin rakentamista tulee vauhdittaa tukien avulla. Lailla ei tule säätää infrastruktuurin tiukemmasta rakentamisvelvoitteesta, jotta tukielementtiä voidaan hyödyntää.

Sähköisen jakeluinfrastruktuurin markkinaehtoista kehittymistä on mahdollista edistää liikennesähkön tuomisella osaksi jakeluvelvoitteen keinovalikoimaa, minkä uusiutuvan energian direktiivi (RED2) mahdollistaa. Toimenpide nopeuttaisi, kannustaisi ja toisi investointivarmuutta julkiseen sähkölatausinfrastruktuuriin ilman valtion tukia. Samalla toimenpide edistäisi sähköistä liikennettä edistämällä jakeluinfrastruktuuria, mikä osaltaan kannustaa sähköautojen hankintaan. Toimenpide myös pienentäisi kustannuspainetta, jota liikenteen päästövähennyksistä syntyy ihmisille ja yrityksille, sillä kunnianhimoisesta biojakeluvelvoitteesta aiheutuva päästövähennyskustannus on karannut korkealle biopolttoaineiden hinnannousun takia.

Muutoin sähköisen liikenteen latausinfrastruktuurin kehittyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta asetusehdotuksen mukaiseksi, edellyttää julkisen tuen määrän välttämätöntä nostoa merkittävästi nykyisestä. Tuella on mahdollista vauhdittaa markkinaehtoisesti rakennettavien

latauspisteiden sijoittautumista kattavasti ympäri Suomen ja erityisen tärkeää julkinen tuki on suurteholatauspisteiden yleistymisessä. Alueellisen kattavuuden lisäksi tukia myönnettäessä tulisi huomioida latauspisteiden kysyntä.

Sähköautojen julkinen latausinfra tulee kehittymään merkittävästi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nykyisellään vuoteen 2025 sisältämän latauspisteiden rakentamisvelvoitteen myötä, mikä tulee huomioida verkoston kehittämisessä. Lisäksi komissio on esittänyt direktiiviin merkittäviä tiukennuksia. Tosin komission ehdotus on rakennettu Keski-Euroopan näkökulmasta tiheään yhteiskuntarakenteeseen ja liikennevirtoihin perustuen, ja se kaipaa jäsenmaiden erityispiirteiden huomioon ottamista (mm. käyttötarve pohjoisessa jäsenmaassa, jossa alhainen väestötiheys yhdistettynä laajaan ja kattavaan tieverkostoon). Joustoja siis kaivataan ja jäsenmaiden alueellisten olosuhteiden huomioon ottamista.

Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Liikenne- ja logistiikka-alan päivitetystä tiekartasta todetaan, että seuraavaan kymmeneen vuoteen raskaissa tiekuljetuksissa dieselpolttoaineelle ei arvioida olevan muita merkittäviä vaihtoehtoja, jollei tapahdu teknisiä läpimurtoja. Toisaalta raskaan liikenteen osalta julkista latauspisteverkostoa ei ole nykyisellään lainkaan, mikä voi osaltaan hidastaa raskaan liikenteen sähköistymistä. Investoinnit suuritehoiseen latausinfraan ovat valtavia ja kaluston määrä on toistaiseksi vähäistä.

Raskaan liikenteen latausinfraan syntymistä tulee edistää AFIRin puitteissa, mutta jäsenvaltioihin kohdistuvien velvoitteiden tulee olla järkeviä, jotta hukkainvestoinnit vältetään. Kan-natamme valtion vastuuta raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin rakentamisesta, ja asetuksen velvoitteiden täyttämistä markkinaehtoisesti kilpailutuksilla ja infratuilla. Rakennus-ten energiatehokkuusdirektiivi on jo siirtänyt vastuun henkilöautojen latauspisteiden raken-tamisesta yksin elinkeinoelämälle ja kunnille. Valtion mukaantulo latausinfraan rakentamiseen raskaan liikenteen osalta tukee niin EU:n kuin Suomen omaa kunnianhimoista 2035 ilmastotavoitetta. Tämän lisäksi raskaan liikenteen kaluston sähköistämiseen tarvitaan valtion tukea.

Komission AFIR-ehdotus ei huomioi esitetyssä muodossaan riittävästi jäsenvaltiokohtaisia erityispiirteitä ja siihen tulee lisätä merkittävästi joustoja hukkainvestointien välttämiseksi. Esimerkiksi latausaseman/kentän (TEN-T ydin- ja kattavalla verkolla) tulee voida sijaita ainoastaan toisella puolella tietä, jos ajoneuvolla pääsee latausasemalle riippumatta kummalla puolella tietä ajaa. Suomen harva asutus ja pitkät välimatkat huomioiden olisi kohtuutonta vaatia asemien sijoitsemista molemmilla puolilla tietä.

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

Liikenteen saralla sähköautojen julkisen latausinfraan rakentaminen etenee Suomessa hyvin markkinaehtoisesti henkilöliikenteen osalta. Liikenne on sähköistynyt nopeammin kuin aikaisemmin ennustettiin. Sähköautojen latausverkoston rakentamisessa tärkeänä periaatteena tulee jatkossakin olla markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Näin ollen liikenne-asemille ei tule säätää pakkovelvoitteita sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen, vaan nopean latausinfraan rakentamista tulee vauhdittaa tukien avulla. Lailla ei tule säätää infraan tiukemmasta rakentamisvelvoitteesta, jotta tukielementtiä voidaan hyödyntää.

Sähköisen jakeluinfran markkinaehtoista kehittymistä on mahdollista edistää liikennesähkön tuomisella osaksi jakeluelvoitteen keinovalikoimaa, mikä uusiutuvan energian direktiivi (RED2) mahdollistaa. Toimenpide nopeuttaisi, kannustaisi ja toisi investointivarmuutta julkiseen sähkölatausinfrastruktuuriin ilman valtion tukia. Samalla toimenpide edistäisi sähköistä liikennettä edistämällä jakeluinfraa, mikä osaltaan kannustaa sähköautojen hankintaan. Toimenpide myös pienentäisi kustannuspainetta, jota liikenteen päästövähennyksistä syntyy ihmisille ja yrityksille, sillä kunnianhimoisesta biojakeluelvoitteesta aiheutuva päästövähennyskustannus on karannut korkealle biopolttoaineiden hinnannousun takia.

Muutoin sähköisen liikenteen latausinfraan kehittyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetusehdotuksen mukaiseksi, edellyttää julkisen tuen määrän välttämätöntä nostoa merkittävästi nykyisestä. Tuella on mahdollista vauhdittaa markkinaehtoisesti rakennettavien latauspisteiden sijoittautumista kattavasti ympäri Suomen ja erityisen tärkeää julkinen tuki on suurteholatauspisteiden yleistymisessä. Alueellisen kattavuuden lisäksi tukia myönnettäessä tulisi huomioida latauspisteiden kysyntä.

Sähköautojen julkinen latausinfra tulee kehittymään merkittävästi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nykyisellään vuoteen 2025 sisältämän latauspisteiden rakentamisvelvoitteen myötä, mikä tulee huomioida verkoston kehittämisessä. Lisäksi komissio on esittänyt direktiiviin merkittäviä tiukennuksia. Tosin komission ehdotus on rakennettu Keski-Euroopan näkökulmasta tiheään yhteiskuntarakenteeseen ja liikennevirtoihin perustuen, ja se kaipaava jäsenmaiden erityispiirteiden huomioon ottamista (mm. käyttötarve pohjoisessa jäsenmaassa, jossa alhainen väestötiheys yhdistettynä laajaan ja kattavaan tieverkostoon). Joustoja siis kaivataan ja jäsenmaiden alueellisten olosuhteiden huomioon ottamista.

Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Liikenne- ja logistiikka-alan päivitettyssä tiekartassa todetaan, että seuraavaan kymmeneen vuoteen raskaassa tiekuljetuksissa dieselpolttoaineelle ei arvioida olevan muita merkittäviä vaihtoehtoja, jollei tapahdu teknisiä läpimurtoja. Toisaalta raskaan liikenteen osalta julkista latauspisteverkostoa ei ole nykyisellään lainkaan, mikä voi osaltaan hidastaa raskaan liikenteen sähköistymistä. Investoinnit suuritehoiseen latausinfraan ovat valtavia ja kaluston määrä on toistaiseksi vähäistä.

Raskaan liikenteen latausinfra syntymistä tulee edistää AFIRin puitteissa, mutta jäsenvaltioihin kohdistuvien velvoitteiden tulee olla järkeviä, jotta hukkainvestoinnit vältetään. Kannatamme valtion vastuuta raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin rakentamisesta, ja asetuksen velvoitteiden täyttämistä markkinaehtoisesti kilpailutuksilla ja infratuilla. Rakennus-ten energiatehokkuusdirektiivi on jo siirtänyt vastuun henkilöautojen latauspisteiden rakentamisesta yksin elinkeinoelämälle ja kunnille. Valtion mukaantulo latausinfra rakentamiseen raskaan liikenteen osalta tukee niin EU:n kuin Suomen omaa kunnianhimoista 2035 ilmastotavoitetta. Tämän lisäksi raskaan liikenteen kaluston sähköistämiseen tarvitaan valtion tukea.

Komission AFIR-ehdotus ei huomioi esitetystä muodostaan riittävästi jäsenvaltiokohtaisia erityispiirteitä ja siihen tulee lisätä merkittävästi joustoja hukkainvestointien välttämiseksi. Esimerkiksi latausaseman/kentän (TEN-T ydin- ja kattavalla verkolla) tulee voida sijaita ainoastaan toisella puolella tietä, jos ajoneuvolla pääsee latausasemalle riippumatta kummalla puolella tietä ajaa. Suomen harva asutus ja pitkät välimatkat huomioiden olisi kohtuutonta vaatia asemien sijaitsemista molemmilla puolilla tietä.

Kannatamme esitetystä vaihtoehdoista kohtaa A. Katsomme, että olemassa olevat säädökset sekä säädöksiin tulossa olevat tiukennukset yhdessä riittävät hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseen.

Ola Marja
Kaupan liitto