

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?

Ei mikään näistä vaihtoehdoista

Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehtoista?

Mikään näistä vaihtoehdoista ei ole toisiaan poissulkeva tai yksin toteuttamiskelpoinen. Olosuhteet Suomessa vaihtelevat merkittävästi eri alueiden välillä, joten yhtä reseptiä ei voida kirjoittaa kaikkialle.

Vaihtoehto A

Nykyisen kansallisen toimintamallin ongelmaksi muodostuu vahva aluepoliittinen ohjaus, jonka tuloksena kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa latausverkostossa. Kokonaistukimäärä on liian pieni ja se loppuu kesken, jolloin tukien hakemisessa nopeus ratkaisee. Katse on myös liiaksi latauspisteiden määrissä eikä latauspalveluiden laadussa.

EU-tason direktiiviluonnokset (Fit for 55) taas johtavat keskiarvoistamiseen, joka ehkä toimii tiheästi asutussa Keski-Euroopassa, mutta ei maantieteellisesti pitkien etäisyyksien Suomessa. Latausinfraa tulee rakentaa etupainotteisesti sinne, missä sille on potentiaalisesti eniten tarvetta.

Vaihtoehto B

Jos jatkoa varten perustetaan työryhmä, ratkaisevaa on sen roolin, kokoonpanon ja tavoitteiden määrittäminen ymmärtäen, että käyttövoimien osalta on olemassa myös keskinäinen markkina- ja kilpailutilanne. Työryhmässä pitää olla kattava edustus alan toimijoita myös liike-elämän puolelta. Aiemmissa työryhmissä koostumus on ollut lähes yksinomaan julkisensektorin edustajien ja heitä lähellä olevien institutionaalisten toimijoiden varassa.

Vaihtoehto C

Vaihtoehto, jossa huoltoasemia veloitetaan investoimaan latausinfrastruktuuriin, rikkoo yritysten ja yrittäjien elinkeinon harjoittamisen vapautta. Pakottaminen latausinvestointeihin tulisi todennäköisesti vähentämään yrittäjävetoisten huoltoasemien määrää merkittävästi Suomessa. Pika- ja suurteholatauspaikkojen kustannus on niin suuri, että pienemmillä ja syrjäisemmillä sijainneilla se ei maksa itseään ikinä takaisin, eikä yrittäjillä ole tuottamattomaan investointiin resursseja.

Pakko ei olisi vilkkaammillakaan paikoilla aina kokonaistaloudellisesti järkevä, sillä kilpailevat huoltoasemat sijaitsevat usein liikenteen solmupisteissä lähekkäin, mikä saattaisi tuottaa latausasemien tarpeetonta alueellista keskittymistä.

Mikäli taas vain huoltoasemia tuettaisiin latausinvestoinneissa, tuet vääristäisivät latausmarkkinaa ja kilpailuasetelmaa. Osa huoltoasemapisteistä on ns. kylmiä asemia tai automaattiasemia, jolloin niissä asioiminen ei ole kuluttajan kannalta kiinnostavaa, koska latausajaksi kohteesta ei löydy muita palveluita

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

-

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

Latausliiketoiminta on yksityistä liiketoimintaa, johon liittyy normaali liiketoiminnan harjoittamisen elinkeinon- ja valinnanvapaus sekä riski. Latausverkosto painottuu luontaisesti tietyille maantieteellisille alueille, kuten Etelä-Suomeen ja suuriin kasvukeskuksiin, joilla on siihen riittävää kysyntää eli soveltuvaa autokantaa.

Yhden latausasemapaikan kokonaisinvestoinnit voivat nousta 100 000–150 000 euroon ja liiketoiminta saadaan kannattavaksi vasta useamman vuoden kuluessa. Investointien kustannukset asennus- ja mahdollisine maanrakennustöineen nousevat merkittävästi siirryttäessä tehokkaimpiin latauslaitteisiin.

Valtion taholta määrättävä pakko rakentaa latauspisteitä kategorisesti tietyille paikoille voi johtaa lain kirjaimen nimelliseen täyttämiseen ilman tarkoituksenmukaisuutta. Esimerkiksi hidaslatauspisteen rakentaminen paikkaan, jossa viivytään vain lyhyitä aikoja, ei ole kokonaisuuden kannalta järkevää. Puolestaan yön yli tapahtuvassa pysäköinnissä tehollataus ei ole tarpeellista.

Sähköliittymien hinnoittelu on Suomessa monopoliasemassa toimivien jakeluyhtiöiden päätösvallassa. Kilpailun puuttuessa liittymisestä ja purkamisesta perittävät taksat ovat muodostuneet korkeiksi. Paras tapa pyrkiä vaikuttamaan latausasemien investointiryhtiin on valtion tuki silloin, kun investointia halutaan jouduttaa ennen varsinaisen luonnollisen kysynnän syntymistä. Investointitukia tulisi kasvattaa kokonaisuutena merkittävästi ja tukiin liittyviä periaatteita muuttaa. Ensinnäkin tukea tulisi olla saatavilla määrärahan kulloistakin hetkellistä saatavuutta pidemmissä aikajaksoissa, jolloin investointien suunnitteluun ja valmisteluun jää riittävästi aikaa. Tuille voitaisiin asettaa yhtiökohtainen katto tiettyä ajanjaksoa kohden, kuten esimerkiksi Business Finlandin useissa tukimuodoissa.

Tuet voitaisiin jakaa useampaan, esimerkiksi neljään, luokkaan latausverkoston potentiaalisen kysynnän mukaan. Kasvukeskussijainteihin, joissa markkinaehtoisuus on lähimpänä toteutua luonnollisesti, suunnatut tuet voisivat olla matalimpia. Muut tukiluokat voisivat olla karkeasti jaoteltuna taajama-alueiden tuet, keskeisten valtaväylien varrelle suunnatut tuet sekä kohdepaikkakuntien, kuten keskeisten matkailukohteiden, tuet.

Tämän lisäksi valtion tulisi edesauttaa, että kasvukeskuksien keskusta-alueille luodaan latauskenttiä ja muita latauspaikkoja esimerkiksi käänteisen julkishallinnon kilpailumenettelyn kautta. Näin voitaisiin varmistaa esimerkiksi katuverkossa yön yli tapahtuva hidaslataus. Nykyisellään kaupunkien omat monopoliasemassa jakeluverkkoa hallitsevat energiayhtiöt toimivat keskeisenä palvelutarjoajana myös latauspuolella, mikä ei johda riittävän kilpailun toteutumiseen. Sähköliittymien hinnoittelua tulisikin säännellä valtakunnallisesti, sillä alueellisten monopolien vuoksi latausasemaan kiinteästi kytkeytyvän sähköliittymän kustannus voi olla 20–40 000 euroa. Nämä vievät merkittävän osan tukieuroista ja vähentävät investointihalukkuutta. Tukisummia korotettaessa olisikin varmistettava, että korotukset eivät mene suoraan monopoliasemassa olevien energiayhtiöiden hintoihin.

Hintakilpailun toteutumista edellyttävät toimenpiteet

Sähköautojen latausinfra kehityksessä on kuluttajan kannalta erittäin tärkeää riittävän hintakilpailun toteutuminen. Ensinnäkin Suomen pitää edistää EU-tason lainsäädännön luomista todellisiin ladattujen kilowattitunteihin perustuvista ja kohtuullisista verkkovierailu- eli nk. roamingmaksuista, joita peritään ladattaessa jonkin sellaisen operaattorin latauspisteestä, jonka asiakkuutta kuluttajalle ei ole. Tällä hetkellä nämä verkkovierailumaksut voivat nostaa lataushinnat moninkertaisiksi.

Verkkovierailumaksujen ongelma korostuu erityisesti Suomessa, jossa on paljon harvaan asuttuja paikkoja, jonne ei synny luontaisesti kilpailua. Ei voi olla niin, että jonkin operaattorin latauspisteen satunnainen käyttö edellyttää kohtuuttoman korkean hinnan välttämiseksi rekisteröitymistä asiakkaaksi ja tietyn sovelluksen lataamista tai RFID-tagin hankkimista ja käyttämistä. Lataaminen pitäisi pystyä maksamaan myös suoraan maksukorttien tai puhelinten ja muiden älylaitteiden lähimaksuominaisuuksia käyttäen ilman tiettyä sovellusta.

Lataushinnoittelun tulee myös olla selkeää. Kuluttajan on saatava tietää jo etukäteen, kuinka paljon ladattava sähkö maksaa. Aikaperusteinen hinnoittelu on sattumanvaraista, koska kokonaishinta riippuu muun muassa siitä kuinka nopeasti auto pystyy ottamaan energiaa vastaan ja kuinka suurella teholla latauspiste energiaa syöttää. Ilman täsmällistä hintatietoa hintavertailu kilpailun avaintekijänä jää puuttumaan kokonaan.

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry