Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 22.10.2021

Valtioneuvoston U-kirjelmä U 53/2021 eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

Kiitämme liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta esittää näkemyksemme U-kirjeeseen otsikkoasiassa

Yleistä

Komission esitys ja erityisesti direktiivin muuttaminen regulaatioksi yhtenäistää sähköautojen lataukseen liittyvää lainsäädäntöä. Yhteiseurooppalainen regulaatio mahdollistaa suomalaisten yritysten liiketoiminnan Euroopassa.

Suomalaiset yritykset ovat saaneet merkittävän jalansijan sähköiseen liikenteeseen liittyvässä kansainvälisessä liiketoiminnassa, ja yhteiseurooppalainen lainsäädäntö edelleen edistää eurooppalaisten yritysten kilpailukykyä globaalisti.

Regulaation tavoitteena on

1. *Varmistaa vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotto kaikissa jäsenvaltioissa.*
2. *Varmistaa infrastruktuurin yhteensopivuus ja*
3. *varmistaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria ja -palveluja koskevien tietojen saatavuus sekä asiaankuuluvat maksuvaihtoehdot.*

Lausuntona U-kirjelmän sisältöön ja kommentteina valtioneuvoston kannan johdonmukaiseen edistämiseen esitämme seuraavaa

1. REGULAATION SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET

Regulaation tavoitteena on yhtenäistää toimintatapoja Euroopassa ja sitä kautta mahdollistaa nopeampi liikenteen sähköistyminen ja sitä kautta Euroopan ilmastotavoitteiden saavuttaminen.

Regulaatio on kannatettava ja oikeansuuntainen, mutta sisältää myös ristiriitaisia esityksiä, jotka hidastavat toimialan nopeaa kehitystä ja tuovat alalle kustannuksia, jotka viime kädessä siirtyvät kuluttajan maksettaviksi ja ovat toisaalta ristiriitaisia Suomen digitalisaatiopyrkimysten kanssa. Sähköautojen latausliiketoiminnan yhteismarkkinan saavuttamiseksi eurooppalaisen yhteismarkkinan edistäminen on ensiarvoisen tärkeää. Se, että kyseessä on nimenomaan Neuvoston asetus (regulaatio) aiemman direktiivin sijaan on toimialan kannalta erityisen kannatettava muutos.

1.1 Latausinfrastruktuurin määrälliset kehitysvaatimukset on jo saavutettu – regulaation tavoite 1kW/täyssähköauto on kunnianhimoton

”Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltion tulee varmistaa, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että asetuksen voimaan tulon jälkeen jokaisen vuoden lopussa julkista sähkölatausta on tarjolla 1 kilowatti (kW) jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä lataushybridiä kohden.”

Kesäkuussa 2021 Suomessa oli 62 786 lataushybridiä ja 14 682 täyssähköautoa. Nyt esitetty 0,66kW vaatimus lataushybridien osalta edellyttäisi valtakunnallista 41 MW latausverkoston nimellistehoa ja vastaavasti 1kW täyssähköautojen osalta edellyttäisi 15MW nimellistehoa, eli yhteensä kesäkuun ajoneuvoluvuilla latauspisteiden tavoiteltava nimellisteho olisi esityksen mukaan 66 MW. Tällä hetkellä yksinomaan Virran verkostossa on jo nyt Suomessa 120MW nimellisteho, latauksen tehosuhde esitettyyn tavoitteeseen on pelkästään Virran osalta siis lähestulkoon kaksinkertainen esitettyyn tavoitetasoon nähden.
Yksinomaan tänä vuonna Virran verkosto on kasvanut Suomessa 47,5% (YTD), ja yhä useampi verkostoon tulevista latureista on ultranopea, joka edelleen nostaa tarjottavan ajoneuvokohtaisen tehon määrää.

1.2 Julkisen latausverkoston kattavuustavoite TEN-T runkoverkolle ohjaa eurooppalaiset tukieurot Keski-Eurooppaan, Suomen kannattaisi edistää nopeampaa kattavan verkon vaatimusta

”… Lisäksi jäsenvaltion tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon varrella on 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä vähintään 60 kilometrin välimatkoin vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema (recharging station). Vuoden 2030 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkavaatimus laajenee koskemaan myös TEN-T kattavan verkon tieverkkoa.”

Fit for 55 pakettiin sisältyy mittava eurooppalainen rahoituskokonaisuus, jolla ilmastotoimia edistetään regulaation ohella. Miljardeja kohdistetaan suoraan puhtaan liikenteen toimiin. Merkittävä osa investoinneista latausverkostoihin toteutetaan vuoteen 2025 mennessä. Rahoitus ei ole suorassa yhteydessä ehdotettuun regulaatioon, mutta on nähtävissä että rahoitusta kanavoidaan sinne, missä tarve on suurin ja uusia hankkeita käynnistyy. Suomen kannalta olisi perustellumpaa esittää TEN-T kattavan verkon nopeampaa sisällyttämistä vaatimusten piiriin.

1.3 Ehdotus velvoitteesta koskien maksutapoja sitoo sähköautojen latausverkoston vanhenevaan teknologiaan ja on ristiriidassa valtioneuvoston kantaan suhteessa digitalisaation edistämiseen

Sähköautojen latausasemia on Euroopassa jo puoli miljoonaa, ja esim. yksinomaan Virran operoimia latausasemia on jo 40 000. Komission esityksessä asetetaan numeronäppäimistöllä varustetut luottokorttilukijan velvoitteiksi yli 50kW tehoisille latausasemille. Tämä ohjaa latausliiketoiminnan liiketoimintamallia ja toisaalta merkittävästi lisää latausinfrastruktuurin investointi- sekä ylläpitokustannuksia. Nämä kustannukset valuvat viime kädessä kuluttajan maksettavaksi.
Suomen tulisi edistää maksutapojen osalta teknologianeutraalia ja digitalisaatiota nopeammin edistävää sääntelyä, joka jättää riittävästi tilaa innovaatioille.

1.4 Vetytankkauksen laajamittainen edistäminen ei ole nykyisellään perusteltua. Suomen tulisi vastustaa vetyinfrastruktuurille asetettuja vaatimuksia perusteettomina.

”*Tieliikenteessä käytettävän vedyn osalta asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrella on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema. Lisäksi on*

varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on vähintään yksi vetytankkausasema. Vetyasemia koskevat vähimmäistavoitteet ovat sitovia, eikä ehdotuksessa ole esitetty joustomahdollisuuksia esimerkiksi jäsenvaltion ajoneuvokannan, liikennejärjestelmien tai maantieteellisten ominaisuuksien suhteen."

Vedyn käyttö ei ole mittavasti lisääntymässä lähivuosina. Vetyinfrastruktuuri on kallista. Ei ole nähtävissä, että "vihreän vedyn" tuotantomäärillä katettaisiin tavoitteen mukainen liikennekäyttö, ja toisaalta jos tavoitteisiin päästäisiin se tapahtuisi kaasupohjaisen "sinisen vedyn" käyttöä lisäämällä, joka on ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta huono vaihtoehto sen valmistuksen energiaintensiivisyyden näkökulmasta.
Harmittavasti vähäpäästöinen on usein päästöttömän pahin vihollinen.

2. LIIKENTEEN SÄHKÖISTYMISEN LAAJEMMAT VAIKUTUKSET JA OIKEASUHTAISET OHJAUSTOIMENPITEET

2.1 Liikenteen nopea sähköistyminen on avain tehokkaampaan ja puhtaampaan energiajärjestelmään

Sähkön hyödyntäminen liikenteen käyttövoimana ei aiheuta merkittäviä tarpeita lisätä sähköntuotannon kapasiteettia, mikäli sähköautojen lataaminen ajoitetaan pääsääntöisesti sähkön kulutuksen hiljaisempiin aikoihin (lataus öisin). Jo nyt akkujen latausajankohtaa voi älykkään latauksen avulla säädellä ja siten tuoda merkittävän kysyntäjoustokohteen sähkömarkkinoille.
Laajamittaisesti hyödynnettynä latausenergian- ja tehon suhteen optimoitu sähköautolataus kasvattaa energiajärjestelmän uusiutuvan energian kantokykyä ja tukee näin myös nopeampaa siirtymää puhtaaseen energiajärjestelmään.

2.2 Oikea-aikaisia toimenpiteitä puhtaan liikenteen vauhdittamiseksi

Suomi pyrkii edistämään liikenteen käyttövoimaratkaisuja teknologianeutraalisti. Teknologianeutraalius ei tarkoita yksittäisten teknologioiden ajallisesti rajattujen edistämistoimien ja/tai kehityspanosten rajaamista ainoastaan teknologianeutraaleihin toimenpiteisiin, vaan pikemminkin tasapainoista markkinakohtelua. Puhtaan liikenteen teknologioiden yleistyminen edellyttää oikea-aikaisia tukitoimia teknologia- ja markkinakohtaisesti.
Suomen tulee varmistaa, että kansalliset resurssit eivät hajaannu liikaa erilaisten keinojen käyttöön, vaan Suomessa tuetaan jatkossa voimakkaasti liikenteen sähköistymiseen pohjautuvaa liikennejärjestelmää.

Esitetty regulaatio varmistaa, että Suomessa on jatkossa laadukas latausjärjestelmä, joka tukee sähköisen liikenteen kasvua. Kattavan jakeluverkoston ylläpitäminen on kohtuuttoman kallista, mikäli ajoneuvokanta ei ole riittävän suuri. Latausverkoston rakentamisen lisäksi onkin ensiarvoisen tärkeää edistää verkkoa hyödyntävän autokannan kasvua.

Elias Pöyry
Varatoimitusjohtaja
Liikennevirta Oy
elias.poyry@virta.global
0500 426125
www.virta.fi