Patrik Gayer
20.10.2021

Teslan asiantuntijalausunto aiheesta: U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Asiantuntijalausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle, 20.10.2021

Kiitämme mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

Teslasta ja latausverkostostamme

Teslan tavoitteena on nopeuttaa maailman siirtymistä kestävään energiaan. Tesla perustettiin vuonna 2003 ja se suunnittelee, valmistaa ja markkinoi täysin sähkökäyttöisiä ajoneuvoja ja ratkaisuja uusiutuvan energian tuottamiseen ja varastointiin, jotka yhdessä luovat kestävän ekosysteemin. Sähköautojen valikoima on riittävä korvaamaan fossiilisilla moottoreilla valmistetut ajoneuvot.

Tesla tarjoaa neljä sähköautomallia Euroopassa: Model S, Model X, Model 3, ja Model Y, jotka kaikki tarjoavat korkeimman mahdollisen turvallisuuden ja toiminnallisuuden, sekä ympäristötietoisten perheiden ja yritysten vaatimat nollapäästöt. Tesla on keskittynyt tekemään sähköautoista yhä edullisempia yhä useammille ihmisille, mikä nopeuttaa siirtymistä puhtaaseen liikenteeseen ja uusiutuvan energian tuotantoon.

Tesla omistaa ja operoi myös maailman suurinta maailmanlaajuista pikalatausverkkoa yli 25 000:lla Supercharger -latauspaikalla. Lisäksi Teslaa voi ladata määränpäässä muutaman tunnin ajan tai yön yli Destination Charging -verkostoon liittyneiden hotellien, ravintoloiden ja ostoskeskuksen latausasemilla. Suomessa on 10 Supercharger -latauspaikkaa, joissa on 66 laturia, sekä kymmeniä Destination Charging -laturia. Rakennamme jatkuvasti uusia latauspaikkoja uusille reiteille ja laajennamme suosittuja latauspaikkoja.

Yleistä

Asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta on lähtökohtaisesti myönteinen. Sähköautojen latauskokemusta kaikissa EU -maissa yhdenmukaistava sääntely on tervetullut. Asetuksen jatkovalmistelussa olisi kuitenkin huomioitava nopeasti kehittyvä markkinatilanne ja vältettävä turhien esteiden tai hidasteiden asettamisesta Euroopan ja Suomen myönteisesti alkaneelle liikenteen sähköistymiskehitykselle.

Käytössä olevien latausasemien taannehtiva uudelleenmäärittely

Asetusluonnoksessa ehdotettu julkisen latausinfrastruktuurin uudelleenmäärittely on erityisen huolestuttava. Direktiivissä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta käytetään seuraavaa määritelmää julkisesta lataus- tai tankkauspisteestä: *”vaihtoehtoisen polttoaineen*

jakeluun tarkoitettua lataus- tai tankkauspistettä, johon käyttäjillä on syrjimätön pääsy unionin laajuisesti. Syrjimättömään pääsyyn voi sisältyä erilaisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja".

Uudessa asetusluonnoksessa termiä *julkinen* on muutettu *yleisesti saatavilla* olevaksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriksi ja se on määritelty asetusluonnoksen 2 artiklan 38 kohdassa seuraavaksi: *"'yleisesti saatavilla olevalla' vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee paikassa tai alueella, joka on avoin suurelle yleisölle, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä omistuksessa olevalla paikalla ja sovelletaanko sijaintipaikkaan tai -tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista"*.

Tämän eurooppalaisen lain taannehtivat vaikutukset voivat johtaa jännitteisiin joidenkin jäsenmaiden kansallisten lakien kanssa, jotka estävät tai rajoittavat lakien taannehtivuutta. Lisäksi se vahingoittaa EU: n investointi-ilmapiiriä, jonka pitäisi turvata investoinnit erityisesti teollisuudelle, jossa on monta aikaisen vaiheen yritystä.

Uudelleenmäärittely koskisi jo käytössä olevaa latausinfrastruktuuria. Muutoksella olisi isoja käytännön vaikutuksia edelläkävijöihin, jotka ovat osaltaan mahdollistaneet alkanutta liikenteen sähköistymiskehitystä. Se vaatisi merkittäviä taloudellisia ja henkilöresursseja vaativia investointeja olemassa oleman infrastruktuurin saattamiseksi yhteensopivaksi uuden sääntelyn kanssa ja johtaisi päinvastaiseen lopputulokseen, kuin mitä asetuksella tavoitellaan. Käytännössä muutos johtaisi useiden latauspaikkojen sulkemiseen.

Uusi määritelmä vaikuttaisi jo käytössä oleviin latausasemiin, joita ei sopimuksellisista syistä voida avata kaikille sähköautoille. Lisäksi muutos vaikuttaisi myös ei-pikalatureihin ja niitä operoimiin pienyrittäjiin, kuten hotelleihin, ravintoloihin ja ruokakauppoihin.

Useissa toimipaikoissa löytyy kahden operaattorin latausasemia, joista osa on nykyisen määritelmän mukaisesti julkisia ja osa ei-julkisia. Mikäli asetusluonnoksen määritelmästä johtuva pakotettu nykyisen määritelmän mukaan ei-julkisten latausaseminen avaaminen muille sähköautoille toteutuisi, johtaisi se monien latauspaikkojen sulkemiseen. Usea latausoperaattori on sopimuksessaan vuokranantajan kanssa vaatinut yksinoikeutta muiden kuin tietyn autonvalmistajan ajoneuvojen lataamispalveluiden tarjoamiseen sellaisella paikalla, josta löytyy vain kyseisen autonvalmistajan autoille tarkoitettuja latausasemia. Vuokranantajat eivät oletettavasti tule sallimaan, että kyseiset operaattorit päästäisivät muita sähköautoja lataamaan latauasemilleen, koska se rikkoisi vuokranantajan yksinoikeussopimusta toisen operaattorin kanssa. Tämä taas johtaisi siihen, että nykyisin ei-julkisen aseman operaattori ei voisi noudattaa asetusluonnoksen vaatimuksia ja heidän olisi suljettava useat laturit jaetuilla latauspaikoilla.

Jo nyt useissa latauspaikoissa syntyy jonoja ruuhka-aikoina. Latausasemien sulkeminen vaikeuttaisi tietenkin tätä tilannetta entisestään ja vaikuttaisi myös negatiivisesti liikenteen sähköistymiskehitykseen jonojen kasvaessa ja latausinfrastruktuurin rakentamisen hidastuessa.

Tämän tilanteen syntymistä voisi välttää eriyttämällä asetuksen asettamia vaatimuksia olemassa olevalle latausverkostolle (*ENG: legacy charging network*) ja uudelle infrastruktuurille.

Joustavammalla sääntelyllä vauhtia uusien latauspisteiden rakentamiseen

Muuttamalla asetusluonnoksen vaatimuksia joustavimmiksi olisi mahdollista kiihdyttää uusien latauspisteiden rakentamista.

Vaatimukset hinnan ilmoittamiselle olisi muutettava niin, että se sallisi digitaalisten työkalujen paremman hyödyntämisen ja Plug&Charge -standardin mukaisen latauksen. Plug&Charge -mukainen lataus varmistaa asiakasystävällisemmän ja turvallisemman latauskokemuksen.

Uusien vaatimusten noudattamiselle olisi annettava enemmän aikaa ja vaatimusten olisi annettava parempi näkyvyys tulevaisuuden päivityksistä, kuten esimerkiksi DC-mittareiden sertifiointi ja maksutapavaatimukset.

Hintojen eriyttämiselle tulisi antaa enemmän mahdollisuuksia sähköisen liikenteen palveluntarjoajien (*ENG: eMSP, electromobility service provider*) avulla. Olisi esimerkiksi sallittava korkeampi hinta ajoneuvolle, joka rajoittaa latausnopeuden merkittävästi pikalatauspisteellä.

Yleisesti tulisi välttää ylisääntelyä markkinalla, joka on vielä aikaisessa kehitysvaiheessa.

Raskaiden ajoneuvojen latausinfrastruktuuri

Pidämme tavoitetta raskaiden ajoneuvojen latauspisteistä tervetulleena, mutta syötettävän huipputehon on oltava esitettyä suurempi. Pidämme myös tervetulleena esitystä kuorma-autojen lepoalueiden valmisteltavuudesta latausta varten, mutta määräajan tulisi olla aikaisemmin ja tehokapasiteettivaatimus suurempi, jotta kuorma-autojen laajamittainen sähköistyminen voidaan mahdollistaa.

Verkkoyhteydet ovat EU-laajuisesti suurempi pullonkaula verrattuna muihin sähköisten ajoneuvojen kategorioihin, ja tämä tulisi ottaa huomioon kansallisissa strategioissa. Olisi myös tärkeää erottaa kuorma-autojen latauspisteiden julkiset kilpailutukset henkilöautojen vastaavista, koska ei ole takuuta siitä, että sama toimija olisi valmis investoimaan molempiin.

Yhteenveto

Sähköautojen latauskokemusta kaikissa EU -maissa yhdenmukaistava sääntely on tervetullut. Asetuksen jatkovalmistelussa olisi kuitenkin huomioitava nopeasti kehittyvä markkinatilanne ja vältettävä turhien esteiden tai hidasteiden asettamisesta Euroopan ja Suomen myönteisesti alkaneelle liikenteen sähköistymiskehitykselle.

Helsinki 20.10.2021
Teslan puolesta,
Patrik Gayer
Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö
pgayer@tesla.com
+358 40 722 6644