KAUPAN LIITTO

21.10.2021

Eduskunta
Talousvaliokunta

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

Kaupan liitto ry:n lausunto vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan sääntelyn muutoksesta

Kiitämme kohteliaimmin mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevaa asetusta, joka korvaisi aiemman direktiivitasoisen sääntelyn. Kattava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri mahdollistaa kuluttajille vihreän siirtymän - latausinfrastruktuuri on keskeinen osa päästöttömämpään liikenteeseen siirtymisessä. Investointien toteutuminen edellyttää kuitenkin vakaata ja ennakoitavaa lainsäädäntöympäristöä, joka huomioi Suomen erityisolosuhteet sekä liikenteen rakenteen.

Päästövähennystavoitteiden kasvaessa tulee varmistaa, että koko Fit for 55:n alainen kansallinen lainsäädäntö on koherenttia, ja toinen toistaan tukevaa. Esimerkiksi uusiutuva sähkö tulee sisällyttää jakeluvelvoitelakiin yhdeksi keinoksi saavuttaa polttoainejakelijoiden uusiutuvan energian velvoite (biopolttoaineiden ja -kaasun sekä sähköpolttoaineiden lisäksi) kuten jo nyt voimassa oleva RED2 edellyttäisi. Tällä edistettäisiin ja nopeutettaisiin sähkönlatausinfrastruktuurin markkinaehtoista kehittymistä, kansallisesti kaavailtujen investointivelvoitteiden sijaan.

Lataus-, vedyn- sekä kaasunjakeluasemien verkostotavoitteet tulee pyrkiä saavuttamaan mahdollisimman markkinaehtoisesti, Suomen erityisolosuhteet ja pitkät välimatkat huomioiden, kuten Valtioneuvosto linjaa U-kirjeessään ”Valtioneuvosto toteaa kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Raskaan liikenteen vaatimusten osalta on myös todettava, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa, jonka sähköistäminen voi vielä tulevaisuudessakin olla hankalaa. Tästä syystä olisi tärkeää tarkastella myös jäsenmaakohtaisia joustomahdollisuuksia asetusehdotuksen tavoitteiden asettamisessa. ”.

Raskaan liikenteen osalta komission ehdotus vaikuttaa ylimitoitetulta Suomen olosuhteisiin ja liikenteen rakenteeseen nähden. Suomessa erityisesti kattavalla verkolla on pitkiä yhteysvälejä läpi harvaan asuttujen ja vähäliikenteisten seutujen. Markkinaehtoisesti suurtehoiset latauspisteet rakentuvat toisaalle logistiikkaterminaaleihin ja säännöllisten kuljetusketjujen yhteyteen. Raskaassa liikenteessä sähkökäyttöisyyden arvioidaan etenevän hitaasti erityisesti pitkillä matkoilla ja ajettaessa suuremmilla mitoilla ja massoilla, jotka ovat Suomessa yleisesti käytössä.

Tietyille toimialoille, kuten huoltoasemaketjuille, ei tule kohdistaa EU-tasoisia tai kansallisia investointivelvoitteita lataus- tai muunkaan jakeluinfrastruktuurin rakentamiseksi. Tavoitetta edistetään jo rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) kautta. Huoltoaseman sijoittuminen määrittelee pitkälti sen, onko kysyntää sähköauton lataamiselle. Joka huoltoasemalle ei siis ole järkevää rakentaa kalliita latauspisteitä, jollei palvelulle ole riittävää kysyntää.

KAUPAN LIITTO

21.10.2021

Olennaista on varmistaa, että maksutapaan liittyvällä velvoitteilla ei hidasteta jakeluinfrastruktuurin syntymistä ja lisätä siitä aiheutuvia kustannuksia. Uhka takautuvista investointivaatimuksista voi hidastaa tai jopa pysäyttää nyt käynnissä olevia investointiohjelmia, eli ohjausvaikutus olisi asetuksen tavoitteiden vastainen. Ennen asetuksen voimaantuloa investoiduille latauspisteille ei tule asettaa takautuvia maksutapa- tai muitakaan järjestelmävaatimuksia. Nyt investoitaviin latauspisteisiin soveltuvien, maksuliikennelainsäädännön vaatimukset täyttävien, maksupäätteiden saatavuus on hyvin rajallista tai jopa olematonta sekä niiden arvioidut hinnat korkeita. Tulevat viisi vuotta ovat latausinfrastruktuuri-investointien kannalta, ja sen myötä vuoden 2030 ilmastotavoitteiden saavuttamisessa kriittisiä, minkä johdosta investointivarmuutta ei tule heikentää takautuvilla vaatimuksilla.

Sinällään asiakaspalvelunäkökulmasta perustellut maksutapavaatimukset tulisi kohdistaa vain asetuksen voimaanastumisen jälkeen asennettaviin latauspisteisiin, ja niillekin pitäisi sallia riittävä, vähintään 3 vuoden mittainen siirtymäaika. Laitevalmistajat ja teknologiatoimittajat tarvitsevat riittävästi aikaa kehittääkseen ja tuodakseen markkinoille vaatimukset täyttäviä maksuratkaisuja, mikä mahdollistaa aidon asiakkaan etuja palvelevan markkinan syntymisen.

Tuemme ehdotusta, että asiakkaille tulee tarjota selkeää tietoa tuotteen yksikköhinnasta sekä muista ostoksen loppusumman muodostumisperusteista, ennen lataustapahtuman käynnistämistä. Sen sijaan vaatimuksia erilaisten teoreettisten hintatietojen esittämiseksi, esimerkiksi eri käyttövoimien välillä, ei tule asettaa. **Pidämme hyvänä Valtioneuvosto kantaa, että tulisi sallia jäsenvaltioille joustoa tiedon saatavuutta ja esittämistä koskevissa vaatimuksissa ja että tiedon saatavuutta voitaisiin edistää myös digitaalisia alustoja hyödyntäen.**

Kohteliaimmin

Mari Kiviniemi

toimitusjohtaja

Kaupan liitto

Marja Ola

johtava asiantuntija

Kaupan liitto