Lausunto
27.5.2024
230/03.01.01/2024

Vesa Peltola

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 52/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Kuntaliitto kiittää ns. jakeluinfra-asetuksen lausuntomahdollisuudesta.

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa tältä osin. Kuntaliitto kuitenkin toteaa, että maksupäätteiden lisääminen pikalatauspisteille (latausteho vähintään 50 kW) on pitkään odotettu uudistus, joka helpottaa etenkin pitkämatkaista sähköautoilua.

2. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa mainittujen pykälien muutosesityksestä.

3. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa pykälien 4 ja 9 muutosehdotusten johdosta, mutta koska latauspiste- ja automaatiolaki on edellä mainittujen pykälien johdosta avattu muutettavaksi, haluamme tuoda esiin seuraavaa:

Voimassa olevassa latauspiste- ja automaatiolaissa (733/2020) sähköautojen latauspisteiden asentamisvelvoite on Suomessa tiukempi kuin vuonna 2018 voimaan tullut rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EPBD) edellyttäisi.

CC BY

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

Lain 7 §:n nojalla ”Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.”

EPBD:n toimeenpanossa on merkittäviä eroja jäsenmaiden välillä. Saksassa on toimeenpanossa päätetty ottaa Suomea enemmän huomioon latauspisteiden asentamismahdollisuus todellisen käyttötarpeen mukaisesti. Jos samalla omistajalla on useita latauspistevelvoitteen alaisia kiinteistöjä, Saksan lainsäädäntö antaa mahdollisuuden tarkastella näitä kiinteistöjä kokonaisuutena. Tällöin omistaja voi asentaa joko yhden latauspisteen jokaiselle kiinteistölle tai asentaa niitä keskitetysti vain osalle velvoitteen alaisista kiinteistöistä, kunhan asennettavien latauspisteiden kokonaismäärä ei laske. (linkki Saksan lakiin [10 §]: GEIG - Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität* (gesetze-im-internet.de).

Jos direktiivin velvoite koskisi Suomessakin useampia saman omistajan kiinteistöjen kokonaisuutta, velvoitteen mukaisesti asennettavien latauspisteiden kokonaismäärä ei vähenisi, mutta niitä asennettaisiin sinne, missä niille on eniten käyttöä. Latauspisteiden käyttöasteen kasvaessa myös ympäristöhyödyt kasvaisivat. Keskittäminen toisi myös kustannussäästöä investoinneissa ja ylläpidossa.

Kuntaliitto esittää latauspiste- ja automaatiolain 7 §:ään **lisättäväksi 2 ja 3 momentit** 1 momentin jäädessä ennalleen (esitys on valmisteltu yhteistyössä Kaupan liiton, RAKLIn ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa:n kanssa). Muutettu pykälä kuuluisi kokonaisuudessaan seuraavasti:

7 § Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Jos rakennuksen omistajaa koskee 1. momentin mukainen velvoite useammasta kuin yhdestä rakennuksesta, omistaja voi vaihtoehtoisesti täyttää velvoitteen huolehtimalla siitä, että yhdessä tai useammassa 1. momentin tarkoittamassa rakennuksessa on yhteensä vähintään 1. momentin mukainen kokonaismäärä latauspisteitä, jos nykyinen tai odotettavissa oleva latausinfrastruktuurin tarve otetaan huomioon. Jos latauspisteen asentaminen tai

siitä aiheutuvat kustannukset kuuluvat sopimuksen nojalla muulle kuin rakennuksen omistajalle, 1 momentin mukaisesta vähimmäisvelvoitteesta poikkeaminen edellyttää myös sopimuskumppanin suostumusta.

Jos omistaja päättää täyttää 1. momentin mukaisen velvoitteensa 2. momentin mukaisella tavalla, omistajan on laadittava vaihtoehtoiseen tapaan sisällyttämistään kohteista suunnitelma.

Suunnitelman on sisällettävä vaihtoehtoisen tavan kohteina olevat muut kuin asuinrakennukset ja niiden pysäköintipaikat ja se on pyynnöstä esitettävä liikenne- ja viestintävirastolle.

Perustelut

Lain korjaaminen lisäämällä mahdollisuudeksi vaihtoehtoinen latauspisteiden sijoitustapa ehkäisee hukkainvestointeja, joita syntyisi rakentamalla suuri määrä tarpeettomia normaalitehoisia latauspisteitä. Suomessa vaihtoehtoisen tavan hyödyt voi arvioida maan laajuuden ja harvan asutuksen takia suuremmiksi kuin Saksassa.

Sähköautojen latauspistetarpeessa on noin vuosikymmenessä tapahtunut vaivihkaa suuri rakenteellinen muutos. Auton säilytyspaikassa (koti, varikko) ja pikalatauspisteissä tehtävän latauksen merkitys on kasvanut autojen toimintamatkan (300–500 km) ja lataustehon (50–300 kW) kehittymisen ansiosta. Viime vuosina julkisten pikalatauspisteiden verkosto on Suomessa kehittynyt nopeasti ja markkinaehtoisesti sähköautojen yleistymisen tahdissa. Vastaavasti normaalitehoinen lataus (ns. peruslataus) esimerkiksi asiointipysäköinnin aikana on menettänyt merkitystään: 15–60 minuutin aikana saatava 5–20 kilometrin lisätoimintamatka on merkitykseltään hyvin pieni silloin, kun auton toimintamatka on satoja kilometrejä. Lisäksi julkisten latauspisteiden käyttö on usein kalliimpaa kuin kotilataus, mikä heikentäisi entisestään kiinnostusta käyttää niitä.

Normaalitehoista välilatausta (peruslatausta) tarvitaan paikoin edelleen, mutta se on hyvin tapauskohtaista. Perusohje sähköauton lataamisesta aina pysäköinnin aikana on pitkälti 1990-luvulta juontuva historiallinen jäänne. Tuolloin sähköautojen toimintamatkat olivat tyypillisesti 50–100 kilometriä ja niitä saattoi ladata vain hitaasti (lausteho 2,3–3,7 kW). Välilataustunnin aikana saatu 15 lisäkilometriä saattoi kuitenkin noina aikoina olla välttämätön päivittäisten ajotehtävien onnistumiseksi.

Latauspistevelvoitteen (7 §) takia pienistä puroista on kasvamassa suuri virta. Kunnissa, kuntayhtymissä ja kuntien liikelaitoksissa oli vuoden 2021 lopulla (ennen sote-uudistusta) yhteensä noin 38 000 rakennusta, joista

muita kuin asuinasuinrakennuksia (ei-asuinrakennuksia) oli noin 28 000. Ei-asuinrakennuksista yli puolet sijaitsee väestöä menettävissä kunnissa, mikä asettaa lisärajoituksia mielekkäille investoinneille. Latauspistevelvoitteen alaisia yli 20 autopaikan ei-asuinrakennuksia – ja siten myös asennettavia latauspisteitä – on arviolta 16 000 – 24 000. Jos kaikki latauspisteet asennetaan yksittäin, suuntaa-antava kustannusarvio asentamatta olevien latauspisteiden investointitarpeesta on 50–150 M€ (3000–5000 €/latauspiste, lisäksi kaivutyöt n. 100 €/j-m). **Keskittämällä osan asennettavista latauspisteistä (laskelmassa 50 %) investointitarpeen voi arvioida laskevan neljänneksen (12,5–38 M€) latauspisteiden kokonaismäärän silti säilyessä ennallaan** (mahdollisuus kahden latauspisteen asemaan yhdellä kaivutyöllä). Kuntien tytäryhtiöiden, yksityisen sektorin ja muiden tahojen (seurakunnat, kolmas sektori) huomioon ottaminen moninkertaistaa keskittämisen hyödyn.

Lainmuutoksella on kiire, koska takaraja olemassa olevien ei-asuinrakennusten (yli 20 autopaikkaa) latauspisteasennuksille on jo 31.12.2024. Asennusten suunnittelu ja kilpailutus huomioon ottaen aikataulu on tiukka mutta ei vielä mahdoton, jos lainmuutos tehdään samassa yhteydessä kuin jakeluinfra-asetuksen edellyttämä lainmuutos. Huomattakoon, että nykyisen lain korjaaminen palvelee myös 28.5.2024 voimaan tulevan tarkistetun EPBD:n implementointia, jossa vastaava tulkinta on mahdollinen.

SUOMEN KUNTALIITTO

Vesa Peltola
Erityisasiantuntija