29.5.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi (HE 52/2024 vp).

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi muun muassa rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla annettuun lakiin sisältyvä viittaus kumoutuvaan lainsäädäntöön.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut (*jäljempänä MaRa*) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Tilannekuva sähköisestä liikenteestä ja henkilöautojen latausverkostosta

AFIR-asetus on Suomessa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä. Asetuksella edistetään erityisesti yleisesti saatavilla olevan lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin kehittymistä erityisesti tärkeimmillä liikennekäytävillä ja liikenteen solmukohdissa EU:ssa.

AFIR-asetus edellyttää myös, että jäsenvaltiot varmistavat henkilö- ja pakettiautojen latausinfrastruktuurin kehittymisen ajoneuvokannan mukaisesti. Suomessa tämä toteutetaan hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti kansallisella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman päivityksellä, joka laaditaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Marraskuussa 2023 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin hanke, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoittamana toimintakehyksenä. Kyseisen ohjelman puitteissa päätetään, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa tieliikenteen infratavoitteiden osalta vähäliikenteisillä alueilla. Tavoitteena on infran markkinalähtöinen kehittyminen, mutta hankkeessa tarkastellaan myös taloudellisesti toteuttamiskelpoisia kannusteita sekä mahdollisuuksia velvoitteiden asettamiselle.

Suomessa henkilöautojen latauspisteet kehittyvät hyvää vauhtia markkinaehtoisesti. Toimijat rakentavat latauspisteitä oikealla tekniikalla sinne

missä niillä on kysyntää. Sähköisen liikenteen tuoreimmasta tilannekatsauksesta[1] selviää, että esimerkiksi suuritehoisten latauspisteiden määrä on lisääntynyt vuodessa 80 prosentilla. Q1/2023 suuritehoisia latauspisteitä on ollut 1692 latauspistettä ja Q1/2024 suuritehoisia latauspisteitä on ollut 3041 kappaletta.

Traficomin arviomuistossa 5.5.2023 todetaan, että kevyiden hyötyajonevojen (henkilöautot ja pakettiautot) sähkölatausinfrastruktuuri on jo nykyisellään lähes AFIR-asetuksen vuoden 2027 vaatimustasolla sekä ydin- että kattavalla verkolla. Kattavan verkon tavoitteet vuosille 2030 ja 2035 edellyttävät latausinfran lisärakentamista.[2]

Suomessa latauspisteiden määrää ja tekniikkaa tarkasteltaessa on huomioitava, että ladattavien autojen kanta kehittyy vauhdilla täyssähköautojen suuntaan ja ladattavat hybridit jäävät välivaiheeksi:

- Vuonna 2030 70,6 prosenttia ja vuonna 2035 94,3 prosenttia ensirekisteröitävistä autoista on täyssähköautoja. Vuonna 2030 7,6 prosenttia ensirekisteröinneistä on lataushybridejä ja vuonna 2035 0 prosenttia.
- Vuonna 2030 liikenteessä on täyssähköautoja 503 300 kappaletta ja vuonna 2035 1 061 100. Lataushybridien määrä vuonna 2030 on 258 400 ja vuonna 2035 265 300.
- Vuonna 2030 liikenteessä on yhteensä noin 2,8 miljoonaa ja vuonna 2035 noin 2,9 miljoonaa henkilöautoa.[3]

Täyssähköautojen toimintamatkat ovat jo niin pitkiä (300–500 km), ettei peruslatauspisteestä asiointipysäköinnin aikana ole käytännössä hyötyä. Hidas lataaminen on merkityksellistä ainoastaan kotilatauksessa.

Vuonna 2020 Suomessa tehtiin tarkistetun energiatehokkuusdirektiivin täytäntöönpanossa ratkaisu, joka velvoittaa sähköauton peruslatauspisteen rakentamiseen vuoden 2024 loppuun mennessä kaikkiin olemassa oleviin eiasuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Suomessa on valtava määrä pysäköintialueita, jotka sijaitsevat liike-, palvelu-, toimisto-, teollisuus- ja virastorakennuksien tai virkistys-/liikuntapaikkojen/urheiluhallien vieressä. Tilastokeskuksen julkaisema tilasto rakennusten lukumäärästä vuonna 2020 antaa kuvan mittasuhteesta.[4]

MaRa katsoo, että ns. latauspistelain[5] 7 §:ssä oleva ei-asuinrakennuksia koskeva velvoite on sähköisen liikenteen kehityksen kannalta tarpeetonta ja aiheuttaa merkittäviä hukkainvestointeja. Lakia tulee direktiivin puitteissa korjata käsiteltävänä olevan lakiesityksen yhteydessä.

---

[1] https://emobility.teknologiateollisuus.fi/fi/toimiala/tilastot
[2] https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Taustamuistio_AFIR_05052023.pdf
[3] https://www.aut.fi/files/2861/Kayttovoimaennusteet_2024_2205.pdf
[4] https://stat.fi/til/rakke/2020/rakke_2020_2021-05-27_kat_002_fi.html
[5] Laki rakennusten varustamisesta sähköautojen latauspisteillä ja latausvalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmissä (7 §)

2. EPBD - direktiivi sallii omistajakohtaisen mallin

Kun EPBD-direktiivi pantiin täytäntöön Suomessa vuonna 2020 sen oletettiin vastaavan direktiivin minimitasoa (*rakennuskohtainen malli*).

Tämän jälkeen on kuitenkin käynyt ilmi, että ei-asuinrakennuksiin kohdistuva latauspisteiden asentamisvelvoite voidaan täyttää vaihtoehtoisesti niin, että saman omistajan rakennuksia käsitellään kokonaisuutena (*omistajakohtainen malli*). Latauspisteitä on oltava sama määrä kuin rakennuskohtaisessa mallissa, mutta omistaja voi päättää, mihin kohteisiin latauspisteitä asennetaan ja kuinka paljon.

Omistajakohtainen malli lisättiin Saksassa parlamenttikäsittelyssä sähköautojen latausinfrastruktuurilakiin (GEIG). Tarkistettu EPBD direktiivi (2018) tuli panna täytäntöön jäsenvaltioissa 10.3.2020 mennessä. Saksassa käyttöönotettu omistajakohtainen malli ei ole johtanut rikkomusmenettelyyn. Omistajakohtainen malli on direktiivin mukainen.

Omistajakohtaisessa mallissa latauspisteen rakentamiskustannukset enemmän kuin puolittuvat ja asennetut latauspisteet ovat tehokkaammassa käytössä:

- Kalliita putkitus- ja maankaivuutöitä ei tarvitse tehdä kohteissa, joissa työ kallista tai joissa ei ole latаukselle käyttöä.
    - Maa-asenteinen latauslaite on merkittävästi kalliimpi perustaa kuin betonilattia- tai seinäkiinnitteinen.
- Latauspisteiden asentamisen yksikkökustannukset laskevat. Asennushinta pistoketta kohden karkeasti puolittuu, kun samassa kohteessa on kaksi pistoketta.
- Rajalliset resurssit latauspisteisiin voidaan keskittää kohteisiin, joissa on oikeasti kysyntää ja jo asennetut latauspisteet pystytään huomioimaan.

Suomessa on valtava määrä ei-asuinrakennuksia ja pysäköintialueita, joten kustannushyödyt omistajakohtaisessa mallissa skaalautuvat tuoden yhteiskunnalle merkittäviä kokonaissäästöjä. Tästä hyötyvät niin rakennusten omistajat kuin vuokralaiset. Yksin Kuntaliitto on arvioinut laskelmassaan kuntien ja kuntayhtymien omistuksessa olevien ei-asuinrakennusten kohdalla omistajakohtaisen mallin tuovan säästöjä parhaimmillaan kymmeniä miljoonia euroja. Kustannushyöty omistajakohtaisessa mallissa koko ei-asuinrakennuskanta huomioiden on mittaluokaltaan moninkertainen.

3. Ehdotus latauspistelain (733/2020) 7 §:n täydentämiseksi

Edellä todetulla perusteella MaRa esittää, että latauspistelain 7 §:ää täydennetään 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 (uusi).

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 (uusi).

Ehdotus on valmisteltu yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Kaupan liiton ja Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry kanssa.

Latauspistelain 7 §:stä tehtiin vuonna 2020 vaikutusarviot (HE 23/2020). Pykälän täydentäminen omistajakohtaisella mallilla ei MaRan näkemyksen mukaan edellytä uusia vaikutusarvioita. Asennettavien latauspisteiden kokonaismäärä olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin pysyy vähintään samana, mutta latauspisteiden asentamiskustannukset koko rakennuskannassa alenevat merkittävästi ja asennetut latauspisteet ovat paremmassa käytössä.

Kunnioittavasti,

Kai Massa
varatuomari, Helsinki

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.