

Kaupan liitto ja RAKLI:

Sähköautojen latauspaikkojen rakentamisvelvoitteessa on pysyttävä direktiivin sallimassa minimimäärässä  
- *Ympäristöystävälliset investoinnit tulisi keskittää sinne, missä niiden vaikutukset ovat suurimmat.*

*Vuonna 2018 päivitetty rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (Energy Performance of Buildings Directive, EPBD) sisältää vaatimuksen, että sähköautojen latauspaikoille asetetaan kansalliset, kiinteistökohtaiset minimimäärät. Näihin liittyen EU-jäsenmailta edellytetään kansallisia säädöksiä 10.3.2020 mennessä. Latauspaikkojen on oltava asennettuna 1.1.2025 mennessä.*

*Ympäristöystävälliset investoinnit tulisi keskittää sinne, missä niiden vaikutukset ovat suurimmat. Sähköautojen omistaminen ja hankinnat keskittyvät suurimpiin kasvukeskuksiin, ja kaavamaisen sääntelyn sijaan direktiivin toimeenpanossa olisi huomioitava alueiden moninaisuus. Muuten riskinä ovat hukkainvestoinnit, joihin käytetyt varat ovat pois esimerkiksi kiinteistöjen energiatehokkuuden parantamisesta.*

*Kasvukeskuksissa latauspisteitä rakennetaan jo markkinaehtoisesti sinne, missä niille on kysyntää.*

*Tutkimusten mukaan sähköautoja ei ladata kauppakäyntien aikana, vaan kotona ja työpaikoilla, missä autot ovat tyypillisesti pidempään pysäköityinä. Tällöin lataamiseen riittää matalampi teho.*

*Latauspisteiden rakennuttamisvelvoite johtaa turhiin investointeihin kasvukeskusten ulkopuolisissa kaupoissa ja heikentää niiden kannattavuutta. Riskinä on, että tämä karsii kasvukeskusten ulkopuolista palveluverkostoa entisestään.*

*Tällä perusteella latauspaikkojen rakentamisvelvoitteissa tulisi pitäytyä direktiivin sallimassa minimissä ja panostaa sähköautoiluun tukemalla sähköautojen hankintaa sekä julkisten ja yksityisten kiinteistöjen latauspisteiden rakentamista. Tarveharkintaisten kiinteistöjen yhteyteen syntyvien latauspaikkojen lisäksi latausinfra kehittämistä voitaisiin tukea verovaroista keskittämällä osa liikenteeltä kerätyistä verovaroista latausinfra rakentamisen tukemiseen.*

### **Autokannan sähköistymisen kehittyminen alueellisesti epätasaista**

Sähköautojen ja ladattavien hybridautojen kannan kehitys on ollut alueellisesti hyvin jakautunutta. Suomeen rekisteröidyt sähköautot ovat keskittyneet kasvaville kaupunkiseuduille. Jos sähköautojen hankintahinnassa ei tapahdu merkittäviä muutoksia, voidaan nykyisen tilanteen olettaa heijastavan myös tulevaa kehitystä. Tätä tukee myös väestön kasvun ja uusien työpaikkojen keskittyminen Suomessa yhä harvemmillä kaupunkiseuduille.

Sähköautojen määrä korreloi taloudellisen hyvinvoinnin kehityksen kanssa. Maaliskuun 2019 lopussa kaikista 2 952 manner-Suomeen rekisteröidystä täyssähköautosta 44 prosenttia oli rekisteröity pääkaupunkiseudun kuntiin. Kun mukaan lisätään vielä Tampereelle ja Turkuun rekisteröidyt autot, päästään suhteellisessa määrässä 52:een prosenttiin kaikista Suomen täyssähköautoista. Hybridautoissa jako kasvukeskusten ja muun maan välillä on vastaava alla olevan taulukon mukaisesti.

	Yhteensä	Sähkö	Bensiini/Sähkö (ladattava hybridi)	Diesel/Sähkö (ladattava hybridi)
Kaikki autot	2 700 369	2 952	14 296	1 274
PKS	444 978	1 306	6 383	290
PKS %-osuus kannasta		44	45	23
Tampere	94 403	137	628	82
Turku	79 543	100	530	34
PKS+Tampere+Turku	618 924	1 543	7 541	406
PKS+Tampere+Turku %-osuus koko kannasta		52	53	32

Lähde: Traficom

### Latauspistevelvoite on tehoton ja resursseja hukkaava

EU:n sähköautojen latauspistevelvoite pakottaa rakentamaan latauspisteitä koko maahan tasaisesti eli myös alueille, joilla niille ei ole tarvetta. Voimakas kaupungistuminen puoltaa latausinfraan rakentamista alueellisiin tarpeisiin perustuen – ei alueita yhteneväisesti kohtelevan säädösohjauksen kautta.

Aluekehityksen konsulttitoimisto MDI:n alueellinen väestöennuste kertoo, että pääkaupunkiseudun väestö kasvaa 270 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Samaan aikaan koko maan väestönkasvu jää vajaaseen 90 000:een eli pääkaupunkiseudun ulkopuolisen Suomen väestö vähenee 180 000 asukkaalla. Kymmenen kaupunkiseudun väestöosuus koko maan väestöstä nousee nykyisestä 61,6 prosentista 67,1 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä. Polarisoitumista ilmenee kaikilla eri aluetasoilla. Alueellinen tarkastelu osoittaa myös sen, että selkeää kasvua on odotettavissa Helsingin lisäksi vain Tampereen ja Turun seuduilla.

### Rakennusinvestoinnit sinne, missä ne ovat tarpeen

Liikenteen latausinfraan rakentamista koskevat määräykset, joissa ei huomioida eri alueiden yksilöllisiä tarpeita, johtavat väistämättä resurssihukkaan. Resurssitehottomat investoinnit kiinteistökehittämisessä johtavat siihen, että taloudellista panosta ei pystytä kohdistamaan merkittävämpiin, kuten ilmastonmuutoksen vastaisiin ja liikenteen sähköistämiseen tähtääviin, investointeihin.

### Väärin kohdennettu sääntely voi olla kuolinisku haja-asutusalueiden yrityksille

Yritysten kannattavuuteen kohdistuu merkittäviä kustannuspaineita siksi, että pakottava sääntely kohtelee eri alueilla toimivia yrityksiä yhdenmukaisella tavalla. Erityisesti kaupan alan liikkeet, jotka palvelevat haja-asutusalueiden asukkaita, kilpailevat myös kansainvälisen verkkokaupan kanssa. Sähköauton latauspisteen rakentamisvelvoite voi johtaa negatiiviseen kulukierteeseen, joka voi pakottaa yrittäjän myymälän lakkauttamiseen.

Sähköautojen latauspaikkojen tarpeeton rakentaminen heikentäisi kaupan toimintaedellytyksiä entisestään myös väestöltään vähenevillä alueille, sillä näillä on jo entuudestaan raskaita investointipaineita esimerkiksi F-kaasuasetuksen edellyttämien ympäristöystävällisempien kylmälaitteiden takia. Suomen Kylmäliikkeiden Liiton arvion mukaan yksistään vähittäiskaupalla on edessään noin 800 miljoonan euron kustannukset, kun elintarvikkeita myyvien kauppojen kylmälaitokset ja -laitteet on muutettava vuoteen 2030 mennessä uusien EU-määräysten mukaisiksi.

## Rakentamisvelvoite ei huomioi parkkipaikan yhteydessä olevan rakennuksen käyttö-tarkoitusta eikä kiinteistön käyttöaikoja

Sähköautojen latauspisteitä on erityyppisiä. Rakennettaessa pisteitä tarpeen mukaan voidaan sen tyyppi valita yhteensopivaksi kiinteistön käyttöaikoihin ja -tapoihin. Esimerkiksi asuinkiinteistön yhteydessä auton seisonta-aika on pisin, jolloin teho latauspisteessä voi olla alempi kuin kiinteistöissä, joissa pääsääntöisesti asioidaan pikaisesti. Siksi käytäntönä tulisi olla, että oikeaan paikkaan rakennetaan aina oikeantyyppinen latauspiste. Kun latauspiste rakennetaan tarpeen mukaan, voidaan tarveharkinnan ja kiinteistön teknisten ominaisuuksien perusteella valita paras mahdollinen, kiinteistön käyttäjiä palveleva lopputulos.

Kauppakeskuksissa keskimääräinen asiointiaika vaihtelee 20 minuutista kahteen tuntiin. Päivittäistavarakaupoissa (Lidl, K-market ja K-supermarket) asiointiajat ovat keskimäärin vain 15 minuuttia, pienissä päivittäistavarakaupoissa vielä tätäkin lyhyemmät. Kaupan liiketoiminnasta ja kuluttajien käyttäytymisestä johtuen autoja ladataan tulevaisuudessakin vain satunnaisesti kaupassa käymisen yhteydessä.

Johtopäätöstä tukee Norjassa vuonna 2016 tehty laaja sähköautoselvitys, jossa haastateltiin 5 175:tä täyssähkö- ja hybridi-auton omistajaa. Selvityksen perusteella autot ladataan Norjassa pääsääntöisesti kotona tai vaihtoehtoisesti työpaikoilla. Vain kaksi prosenttia haastatelluista hybridi-autojen omistajista sanoi lataavansa autoaan kerran tai kahdesti viikossa kaupakäyntinsä yhteydessä.

Sähköautojen latauspisteiden rakentamista tarkasteltaessa ei ole kysymys vain latauspisteen asentamisesta; vaaditaan laajempi kiinteistön sähköisen infrastruktuurin tarkastelu. On selvittävä, minkä tyyppisten ja -tehoisten latauspaikkojen asentamisen kiinteistön nykyinen liittymäteho ja tulevia latauspaikkoja palvelevat sähkökeskukset mahdollistavat. Riippuen kiinteistötyypistä niiden sähkökeskuksissa on eri määrä varoja tämän tyyppisten lisätehojen liittämiseen. Useamman paikan asennusta harvittaessa seurauksena voi olla myös sähkökeskusten uusimistarve ja kiinteistön liittymätehon nostaminen. Näistä molemmista seuraa merkittäviä kustannuksia. Nykyisin kiinteistöjen sähkötehojen kasvattamiseen liittyy merkittäviä paineita esimerkiksi energiatehokkuutta parantavista lämpöpumppuinvestoinneista. Siten kiinteistöjen keskusten ja liittymätehon varat saattavat olla jo valmiiksi käytetty.

### Tyypillinen asiointiaika muutamissa kauppapaikoissa:

- Kauppakeskus Jumbo 45-120 min
- Kauppakeskus Easton 20-60 min
- KCM Mikkeli 25-60 min
- KCM Tammisto 30 min
- K-Supermarket Mankkaa 25 min
- K-Supermarket Hirvensalo 15 min
- K-market Apaja Puumala 15 min
- K-market TRE Kumpula 10 min
- Neste K Pukaron Paroni 30 min
- Neste K Keimola 15 min

### 11 kW AC-laturilla ehtii ladata ajomatkaa

- 15 min = n. 13 km
- 60 min = n. 50 km

### 22 kW AC-laturilla ehtii ladata ajomatkaa

- 15 min = n. 25 km
- 60 min = n. 100 km

### 50 kW DC-pikalaturilla ehtii ladata ajomatkaa

- 15 min = n. 50-60 km
- 60 min = n. 200-250 km

## Liikenteestä kerättävät verovarot sähköisen latausinfrastruktuurin kehittämiseen

On tärkeää kehittää sähköisen latausinfrastruktuurin rakentamista. Tarveharkintaisten kiinteistöjen yhteyteen syntyvien latauspaikkojen lisäksi latausinfrastruktuurin kehittämistä voitaisiin tukea verovaroista keskittämällä osa liikenteeltä kerätyistä verovaroista sen rakentamisen tukemiseen.

Suomessa liikenteeltä kerättiin vuonna 2018 veroina 8,4 miljardia euroa, josta palautettiin liikenteelle miljardi euroa. Ruotsissa, joka on kaksi kertaa Suomea suurempi talous, kerättiin liikenteeltä veroja 9,5 miljardia euroa, josta palautettiin liikenteelle 5,5 miljardia euroa. Miksi liikenteeltä kerätyjä verovaroja ei käytetä lainkaan esimerkiksi sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen, mikä konkreettisesti edesauttaisi hiilettömän liikenteen tavoitteen toteutumista?

Tulevaisuuden päästöttömän liikenteen ratkaisuksi on monia vaihtoehtoja: biopolttoaineet, vetyautot ja sähköinen liikenne. Vahva investointivelvoite juuri sähköautoihin, jotka keskittyvät kasvukeskuksiin, on pois muiden päästöttömien liikennemuotojen edellyttämistä investoinneista. Siksikään ei ole perusteltua vaatia kansallisella sääntelyllä EU:n edellyttämää vähimmäistasoa enempää.

*Vahva investointivelvoite juuri sähköautoihin, jotka keskittyvät kasvukeskuksiin, on pois muiden päästöttömien liikennemuotojen edellyttämistä investoinneista.*

### Lisätiedot:

#### Marja Ola

johtava asiantuntija, Kaupan liitto, 050 383 7711, marja.ola@kauppa.fi

#### Mikko Somersalmi

tekninen johtaja, RAKLI ry, 040 720 7645, mikko.somersalmi@rakli.fi

*Kauppa liitto edustaa elinkeinoelämän suurinta toimialaa kauppa. Kauppa työllistää noin 300 000 henkilöä Suomessa. Kaupan liiton piirissä on noin 7 000 jäsenyritystä, ja se edustaa sekä vähittäis- että tukkukauppoja elinkeinopolitikassa ja työmarkkinaedunvalvonnassa. Kauppa.fi*

*RAKLI on maamme kattavin ja vaikuttavin kiinteistöjen ja ammattimaisten omistajien, kiinteistö-sijoittajien ja rakennuttajien järjestö, joka tekee työtä kestävän elinympäristön puolesta. Rakli.fi*

**RAKLI**

