

Viite: VN/3876/2022

Lausunto sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta

Kaupan toimiala on ollut, ja haluaa olla, kärkijoukoissa ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä. Ilmastonmuutoksen vastainen työ (mm. Fit for 55-paketti) tulee edellyttämään yrityksiltä massiivisia investointeja, joten sijoitettava raha tulee käyttää ilmastonäkökulmasta tehokkaimmalla ja järkevimmällä mahdollisella tavalla.

Liikenteen saralla sähköautojen julkisen latausinfra rakentaminen etenee Suomessa hyvin markkinaehtoisesti henkilöliikenteen osalta. Liikenne on sähköistynyt nopeammin kuin aikaisemmin ennustettiin. Sähköautojen latausverkoston rakentamisessa tärkeänä periaatteena tulee jatkossakin olla markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Näin ollen liikenneasemille ei tule säätää pakkovelvoitteita sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen, vaan nopean latausinfra rakentamista tulee vauhdittaa tukien avulla. Lailla ei tule säätää infra tiukemmasta rakentamisvelvoitteesta, jotta tukielementtiä voidaan hyödyntää.

Sähköisen jakeluinfran markkinaehtoista kehittämistä on mahdollista edistää liikennesähkön tuomisella osaksi jakeluvetoisen keinovalikoimaa, minkä uusiutuvan energian direktiivi (RED2) mahdollistaa. Toimenpide nopeuttaisi, kannustaisi ja toisi investointivarmuutta julkiseen sähkölatausinfrastruktuuriin ilman valtion tukia. Samalla toimenpide edistäisi sähköistä liikennettä edistämällä jakeluinfraa, mikä osaltaan kannustaa sähköautojen hankintaan. Toimenpide myös pienentäisi kustannuspainetta, jota liikenteen päästövähennyksistä syntyy ihmisille ja yrityksille, sillä kunnianhimoisesta biojakeluvetoisesta aiheutuva päästövähennyskustannus on karannut korkealle biopolttoaineiden hinnannousun takia.

Muutoin sähköisen liikenteen latausinfra kehittyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetusehdotuksen mukaiseksi, edellyttää julkisen tuen määrän välttämätöntä nostoa merkittävästi nykyisestä. Tuella on mahdollista vauhdittaa markkinaehtoisesti rakennettavien latauspisteiden sijoittautumista kattavasti ympäri Suomen ja erityisen tärkeää julkinen tuki on suurteholatauspisteiden yleistymisessä. Alueellisen kattavuuden lisäksi tukia myönnettäessä tulisi huomioida latauspisteiden kysyntä.

Sähköautojen julkinen latausinfra tulee kehittymään merkittävästi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nykyisellään vuoteen 2025 sisältämän latauspisteiden rakentamisvelvoitteen myötä, mikä tulee huomioida verkoston kehittämisessä. Lisäksi komissio on esittänyt direktiiviin merkittäviä tiukennuksia. Tosin komission ehdotus on rakennettu Keski-Euroopan näkökulmasta tiheään yhteiskuntarakenteeseen ja liikennevirtoihin perustuen, ja se kaipaava jäsenmaiden erityispiirteiden huomioon ottamista (mm. käyttötarve pohjoisessa jäsenmaassa, jossa alhainen väestötiheys yhdistettynä laajaan ja kattavaan tieverkostoon). Joustoja siis kaivataan ja jäsenmaiden alueellisten olosuhteiden huomioon ottamista.

24.3.2022

Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Liikenne- ja logistiikka-alan päivite-tyssä [tiekartassa](#) todetaan, että seuraavaan kymmeneen vuoteen raskaissa tiekuljetuk-sissa dieselpolttoaineelle ei arvioida olevan muita merkittäviä vaihtoehtoja, jollei tapahdu teknisiä läpimurtoja. Toisaalta raskaan liikenteen osalta julkista latauspisteverkostoa ei ole nykyisellään lainkaan, mikä voi osaltaan hidastaa raskaan liikenteen sähköistymistä. In-vestoinnit suuritehoiseen latausinfraan ovat valtavia ja kaluston määrä on toistaiseksi vä-häistä.

Raskaan liikenteen latausinfraan syntymistä tulee edistää AFIRin puitteissa, mutta jäsen-valtioihin kohdistuvien velvoitteiden tulee olla järkeviä, jotta hukkainvestoinnit vältetään. Kannatamme valtion vastuuta raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin rakentamisesta, ja asetuksen velvoitteiden täyttämistä markkinaehtoisesti kilpailutuksilla ja infratuilla. Raken-nusten energiatehokkuusdirektiivi on jo siirtänyt vastuun henkilöautojen latauspisteiden rakentamisesta yksin elinkeinoelämälle ja kunnille. Valtion mukaantulo latausinfraan raken-tamiseen raskaan liikenteen osalta tukee niin EU:n kuin Suomen omaa kunnianhimoista 2035 ilmastotavoitetta. Tämän lisäksi raskaan liikenteen kaluston sähköistämiseen tarvi-taan valtion tukea.

Komission AFIR-ehdotus ei huomioi esitetyssä muodossaan riittävästi jäsenvaltiokohtaisia erityispiirteitä ja siihen tulee lisätä merkittävästi joustoja hukkainvestointien välttämiseksi. Esimerkiksi latausaseman/kentän (TEN-T ydin- ja kattavalla verkolla) tulee voida sijaita ainoastaan toisella puolella tietä, jos ajoneuvolla pääsee latausasemalle riippumatta kum-malla puolella tietä ajaa. Suomen harva asutus ja pitkät välimatkat huomioiden olisi koh-tuutonta vaatia asemien sijaitsemista molemmilla puolilla tietä.

Kysymykset

Kannatamme esitetyistä vaihtoehdoista kohtaa A. Katsomme, että olemassa olevat säädökset sekä säädöksiin tulossa olevat tiukennukset yhdessä riittävät hallitusohjelma-kirjauksen toteuttamiseen.

Vaihtoehdossa B perustettaisiin kansallinen poikkisektoraalinen työryhmä tieliikenteen sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin kehittämiseksi. Vaihtoehto sisältää myös valta-kunnallisen suunnitelman laatimisen, joka pitäisi sisällään myös ehdotukset mahdollisesti tarvittavasta uudesta sääntelystä (latauspisteen tarjoamiseen velvoittava laki/yleispalvelu-velvoite/muu sääntely). Kaupan liitto katsoo, että uutta EU-sääntelyyn perustumatonta kansallista sääntelyä latauspisteiden osalta ei tarvita. Tämän takia suhtaudumme kieltei-sesti vaihtoehtoon B.

Todettakoon, että kohdan C osalta ihmettelemme, että muistiossa käytetään useita vuosia vanhaa tietoa. Kohdan 8.3 tieto latauspaikoista on vuodelta 2019 "*Vuonna 2019 48 % kai-kista latauspaikoista sijaitsi pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun alueella. Näin ollen voidaan katsoa, että mahdollinen sääntely vaikuttaisi välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan edistäen tosiasiallista alueellista tasa-arvoa niillä alueilla, joilla ei ole vielä kattavaa sähköautojen latauspisteverkostoa.*" Todettakoon, että tilanne on nykyisellään varsin erinäköinen ja verkoston kehitystä seurataan säännöllisesti usean tahon toimesta.



KAUPAN LIITTO

24.3.2022

Kohteliaimmin

Mari Kiviniemi

toimitusjohtaja

Kaupan liitto