

1.7.2019

SÄHKÖAUTOJEN LATAUSPISTEISTÄ LIIKENNEASEMILLA

Hallitusohjelmaan sisältyy kirjaus, jonka mukaan huoltoasemaketjuille säädetään velvoite tarjota tietty määrä sähköautojen latauspisteitä huoltoasemien yhteyteen.

Sähköautojen latauspisteistä on jo olemassa EU-säätelyä, joka koskee rakennettua ympäristöä (**rakennusten energiatehokkuusdirektiivi**) ja liikennettä (**jakeluinfradirektiivi**).

Rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä pannaan parhaillaan täytäntöön kansalliseen lainsäädäntöön. Jakeluinfradirektiiviin liittyen valtioneuvosto on hyväksynyt 2.2.2017 liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa koskevan kansallisen ohjelman vuosille 2017-2030, joka on myös jakeludirektiivin edellyttämä toimintakehys. Jakeluinfradirektiivin nojalla on annettu myös laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta, jossa säädetään muun muassa julkisia latauspisteitä tarjoavien toiminnanharjoittajien velvoitteista sekä käyttäjille annettavista tiedoista.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi ja jakeluinfradirektiivi sekä niiden täytäntöönpano kansalliseen lainsäädäntöön huomioivat laajasti sähköautojen latausinfrastruktuurit ja muodostavat hyvän ohjauksen latausinfrastruktuurin rakentamiselle. Nykyiset latausinfrastruktuurit toimivat kannustavana elementtinä latauspisteiden rakentamiseen.

1. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi on toimialaneutraali ja sääntelee rakentamista

Hallitusohjelmaan sisältyy kirjaus, joka koskee rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä. Sen mukaan ”latausinfrastruktuurin edistämiseksi asetetaan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukainen kansallinen velvoite rakentaa sähköautojen latausinfrastruktuuri taloyhtiöiden ja liikehuoneistojen suurten remonttien yhteydessä”.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi koskee rakennettua ympäristöä, asuinrakennuksia ja ei-asuinrakennuksia. Uusien rakennusten yhteyteen rakennettavista sähköautojen latauspisteiden lisäksi direktiivissä säädetään myös olemassa olevien ei-asuinrakennusten (joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa) latauspisteiden vähimmäismäärästä. Kansallisesti on säädettävä 10.3.2020 mennessä latauspisteiden vähimmäismäärästä. Näiden on oltava asennettuna 1.1.2025 mennessä. Direktiivissä voidaan säätää tästä poikkeus pk-yrityksille.

Jo olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta direktiivin vaatimus täyttyy sillä, että yli 20 pysäköintipaikan ei-asuinrakennukseen asennetaan yksi normaali latauspiste 1.1.2025 mennessä. Lakiin ei tule säätää tätä tiukempaa vaatimusta. Latauspisteiden asentaminen aiheuttaa aina kustannuksia ja vie tilaa parkkipaikoilta. Yhden latauspisteen vaatimuksella vältetään resurssien tuhlaaminen – ei jouduta rakentamaan olemattomalla tai vähäisellä käytöllä olevia latauspisteitä.

Latauspisteet tulevat lisääntymään markkinaehtoisesti jakeluinfradirektiivissä ja kansallisessa toimintakehyksessä omaksutun periaatteen mukaisesti (tästä jäljempänä). Monet toiminnanharjoittajat ovat jo lisänneet ja lisäävät julkisia latauspisteitä toimipaikkojensa yhteydessä olevilla parkkialueilla, joissa sähköautojen latauspisteelle on todellista kysyntää pidempien asiointiaikojen takia (esimerkiksi kauppakeskukset).

Kansainvälisten selvitysten mukaan Euroopassa ja etenkin Pohjoismaissa selkeästi suurin osa latauksista tapahtuu kotona tai työpaikoilla eli ei-julkisilla latauspisteillä (ks. Global EV Outlook 2018, sivu 43 ja Global EV Outlook 2017, sivu 33 jossa tarkempaa tilastoa Norjasta sähköautojen käyttäjien lataustottumuksista).

Hallitusohjelmassa oleva kirjaus siitä, että sähköauton lataaminen työpaikan latauspisteessä tulisi olla työntekijälle verovapaa etu, kannustaa toteutuessaan työnantajia tarjoamaan latausmahdollisuuden työntekijöilleen. Myös työsuhdeautojen valinnassa kannustaminen vähäpäästöisiin ajoneuvoihin (ladattava hybridi, sähköauto) ja niiden valinta työsuhdeautoksi lisää latausmahdollisuuksia työpaikoilla. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi lisää latauspisteiden asentamista asuinrakennusten yhteyteen.

2. Jakeluinfradirektiivi ja kansallinen toimintakehys lähtee markkinaehtoisuudesta

Hallitusohjelmaan sisältyy energiatehokkuusdirektiiviin liittyvän kirjauksen lisäksi kirjaus, jonka mukaan huoltoasemaketjuille säädetään velvoite tarjota tietty määrä sähköautojen latauspisteitä huoltoasemien yhteyteen.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi on toimialaneutraali ja siinä velvoitteet kohdistuvat rakennettuun ympäristöön. Energiatehokkuusdirektiivin nojalla tällaista velvoitetta ei voi säätää yhdelle toimialalle.

Liikenneasemia koskeva kirjaus on ristiriidassa jakeluinfradirektiivin ja kansallisen toimintakehysten kanssa. Direktiivi ja kansallinen toimintakehys lähtevät ei-julkisten latauspisteiden asentamisesta markkinaehtoisuudesta. Tällaista velvoitetta ei tule säätää liikenneasematoimialan yrityksille.

Jakeluinfradirektiivin 1 artiklassa todetaan, että kyseisessä direktiivissä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa, jotta voidaan minimoida liikenteen öljyriippuvuus ja lieventää liikenteen ympäristövaikutuksia. Direktiivissä vahvistetaan jäsenvaltioiden kansallisten toimenpidekehysten avulla täytäntöön pantavat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle ja yhteiset tekniset eritelvät lataus- ja tankkauspisteille sekä käyttäjille tiedottamista koskevat vaatimukset. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamisen vähimmäisvaatimukset koskevat niin sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä kuin maakaasun (nesteytetty ja paineistettu) ja vedyn tankkauspisteitä.

Direktiivin mukaan kunkin jäsenvaltion on vahvistettava kansallinen toimintakehys, jolla kehitetään vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoita liikenteen alalla ja niihin liittyvää infrastruktuuria sekä asetetaan kansalliset tavoitteet.

Jäsenvaltioiden on varmistettava kansallisten toimintakehystensä avulla, että julkisia latauspisteitä on käytettävissä asianmukainen määrä viimeistään 31. joulukuuta 2020, jotta sähkökäyttöiset ajoneuvot voivat liikkua ainakin kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden määrittämien verkkojen sisällä.

Direktiivin resitaalissa todetaan, että "latauspisteitä olisi oltava keskimäärin vähintään yksi kymmentä autoa kohti ottaen huomioon myös autotyyppi, latausteknologia ja käytettävissä olevat yksityiset latauspisteet. Asianmukainen määrä julkisia latauspisteitä olisi asennettava

erityisesti julkisen liikenteen asemille, kuten satamien matkustajaterminaaleihin, lentoasemille ja rautatieasemille. Sähkökäyttöisen ajoneuvon omistavat yksityishenkilöt ovat suuressa määrin riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää latauspisteitä joukkopysäköintialueilla, kuten kerrostalojen sekä toimisto- ja liikekiinteistöjen pysäköintialueilla. Viranomaisten olisi toteutettava tällaisten ajoneuvojen käyttäjiä auttavia toimenpiteitä varmistamalla, että kiinteistöjen rakennuttajat ja huoltajat rakentavat tarvittavan infrastruktuurin, jossa on riittävä määrä sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteitä.”

Valtioneuvosto on hyväksynyt 2.2.2017 kansallisen ohjelman vuosille 2017-2030 (Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko). Kansallinen ohjelma on samalla jakeluinfradirektiivin edellyttämä toimintakehys.

Ohjelman tiivistelmässä todetaan, että eri polttoaineiden jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatimat julkiset latauspisteet Suomessa rakennetaan markkinaehtoisesti.

Rakentamisessa voidaan hyödyntää erilaisia, olemassa olevia EU- ja/tai kansallisia tukia. Rakentajina toimivat pääosin erilaiset energiayhtiöt ja muut kaupalliset toimijat (esim. kauppakeskukset, pysäköintioperaattorit jne.). Ensimmäisenä rakennetaan kannattavimmat alueet eli suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut. Muut alueet ja toimenpiteet niiden rakentamiseksi arvioidaan viimeistään vuonna 2020.

Ohjelmassa todetaan kohdassa 3.2 (Infratavoitteet), että ”Suomen kansallisena tavoitteena on, että Suomeen rakennettaisiin vuosiin 2020/2030 mennessä jakeluinfradirektiivin suosituksia vastaava jakeluverkko sekä liikennesähköille että -kaasulle ja -vedylle. Myös erillistä jakelua vaativien biopolttoaineiden jakeluinfra laajenisi. Uudet jakeluasemat ja latauspisteet rakennettaisiin pääosin markkinaehtoisesti.”

Ohjelmassa todetaan, että ”Suomen kansallisena tavoitteena on vähintään 2 000 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Näistä noin 200 olisi pikalatauspisteitä. Latauspisteverkoston tavoitteena on kattaa kaikki kunnat ja kaupungit, liikenteen solmukohtat, TEN-T-ydin- ja kattavan verkon satamat, rautatieasemat ja lentokentät sekä tieverkko aina kantateihin saakka. Julkisella latausverkolla ei tarkoiteta pelkästään julkisilla paikoilla sijaitsevia latauspisteitä, vaan ylipäätään kaikkien autojen käytettävissä olevia asemia. Ks. latausinfra tarkemmin liitteessä 2.”

Sähköautojen latausinfraassa on erotettava peruslatauspaikat ja -pisteet, jotka palvelevat kaikkia sähköautoja (täyssähköautot ja lataushybridit) ja pikalatauspaikat, jotka palvelevat vain täyssähköautoja. Peruslatauspisteessä latausaika on pidempi (useita tunteja). Pikalatauspisteessä täyssähköauto on mahdollista ladata nopeasti, tyyppillisesti 20 – 30 minuutissa. Yhden peruslatauspisteen rakentaminen maksaa muutamia tuhansia euroja. Pikalatauspisteen rakentaminen maksaa huomattavasti enemmän, noin 40 000–50 000 euroa. Sähköautojen latauspisteiden rakentamiskustannusten päälle tulee vielä liittymäkustannukset ja mahdolliset sähköjärjestelmän muutostyöt kiinteistöllä/rakennuksessa.

Sähköisen liikenteen tilannekatsauksen 2019 Q1 mukaan sähköautoja ja latauspisteitä on Suomessa seuraavasti (<https://emobility.teknologiateollisuus.fi/toimiala/tilastot>):

Sähköautokanta

- Sähköautojen määrä liikenteessä ylittää **20 000 kpl** rajan **Q2/2019 aikana**. Energia- ja ilmastostrategian mukainen välitavoite vastaavalle määrälle on Q4/2020.

Latauspaikat

- Julkisten **latauspaikkojen 763 kpl** (perus- ja pikalataus) suhde sähköautojen (18 522 kpl) määrään oli syyskuun lopussa **1:24**.
- Julkisten **pikalatauspaikkojen 156 kpl** suhde täyssähköautojen (2 952 kpl) määrään oli syyskuun lopussa **1:19**. Määrä ylittää reilusti jakeluinfradirektiivin suosituksen (1:100).

Latauspisteet

- Julkisten **peruslatauspisteiden 2 205 kpl** suhde sähköautojen (18 522 kpl) määrään oli syyskuun lopussa **1:8**. Määrä ylittää hieman jakeluinfradirektiivin suosituksen (1:10).

Nykyinen latauspisteiden verkosto ei ole siis este sähköautojen hankinnalle ja pisteiden tarpeen kasvaessa niiden määrä myös kasvaa markkinaehtoisesti, kunhan sille on olemassa liiketoiminnalliset edellytykset.

Latausinfraan voi jakeluinfradirektiivin nojalla liittyä mikä tahansa ja koska tahansa. Markkinaehtoinen laajentuminen on paras vaihtoehto myös kuluttajan kannalta. Liikenneasemat myös lisäävät latauspisteitä omatoimisesti sitä mukaa, kun sille on liiketoiminnalliset edellytykset ja asiakastarve niin vaatii. Sähkölatauspisteiden asentamisessa ensisijainen markkinahyöty on sähköä myyjillä, ei liikenneasemilla.

Sähköautokannan vähäisyyden ja latauspisteinvestoinnin suuruuden vuoksi liikenneasemien yhteydessä olevista latauspisteistä on erittäin haastavaa saada kannattavia. Investointi on elinkeinonharjoittajalle täysin kannattamaton tai sen takaisinmaksuaika on kohtuuttoman pitkä. Tämä korostuu hyvin kalliiden pikalatauspisteiden kohdalla.

Erityisesti syrjäseudulla olevien pienten liikenneasemayritysten toimintaa rasittaa heikko kannattavuus, mikä on johtanut ja johtaa toimintojen lopettamiseen usealla paikkakunnalla. Liiketoiminnallisesti kannattamattomien, mutta kustannuksia aiheuttavien sähköautojen latauspisteiden asentamista koskeva pakkovelvoite voimistaisi työllistämisen ja alueellisten palveluiden saatavuuden kannalta hyvin negatiivista kehitystä.

Liikenneasemilla on merkittäviä eroja erityisesti pihojen ja parkkipaikkojen osalta. Kaupunkiasemilla on asiakaspysäköintiä varten pienimmillään käytössä vain 4–5 parkkiruutua ja niillä pyöritetään merkittävää volyymiä vilkkaalla alueella. Jos tästä pienestä määrästä pysäköintipaikkoja jouduttaisiin varaamaan lain nojalla paikka liikenneaseman liiketoiminnan kannalta kannattamattomalle latauspisteelle, asialla olisi suorien kustannusten lisäksi merkittävä negatiivinen vaikutus myös liikevaihtoon, kun asiakaspaikat eivät enää riittäisi. Norjasta on myös saatu kokemuksia liikenneaseman heikosta soveltuvuudesta lataamispaikan sijaintiin käytännön arjen liikkumisessa.

3. Liikenneasemia koskeva pakkovelvoite on perusteeton

Huoltoasemaketjuille ei tule säätää velvoitetta tarjota sähköautojen latauspisteitä.

Jakeluinfradirektiivin ja kansallisen toimintakehyksen nojalla julkisia latauspisteitä tullaan perustamaan markkinaehtoisesti sitä mukaa kun sähköautot lisääntyvät. Ei ole olemassa selvitystä, jonka mukaan markkinaehtoisuudella ei voitaisi saavuttaa direktiivin tavoitteita. On lisäksi huomioitava, että uuden rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nojalla säädetään toimialaneutraali laki, joka sääntelee latauspisteiden asentamista ei-asuinrakennusten yhteydessä oleville parkkipaikoille. Huoltoasemaketjuja, kuten muitakin kaupallisia toimijoita ja

niiden hallinnassa olevia liikerakennuksia, koskee direktiivin sääntely siten kuin siitä tullaan kansallisesti rakentamista koskevassa lainsäädännössä säätämään. Liikenneasemia tulee kohdella yhdenvertaisesti muiden toimijoiden tapaan.

Muistion laati: lakimies Kai Massa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry