



Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

1. Hallituksen esityksen yleisperustelut

Asuinrakennuksille asetetut latauspaikkojen rakentamisvelvoitteet ovat perusteltuja, sillä kotilatausmahdollisuuden puuttuminen on yksi tärkeimmistä sähköauton hankintaa rajoittavista tekijöistä. Asunto-osakeyhtiöille tulisi kuitenkin jättää riittävästi itsenäistä päätäntävaltaa latauspaikkojen aiheuttamien kustannusten jaosta, sillä asunto-osakeyhtiöiden tarpeet ja edellytykset velvoitteiden toteutukselle ovat hyvin erilaisia.

Ehdotus uudisrakentamisen ja laajamittaisten parannusten yhteydessä toteutettavasta latauspaikkavelvoitteesta on perusteltu, koska uudisrakentamisessa ja merkittävässä kehittämiskohteissa latauspaikkojen rakentamisen aiheuttamat kustannukset ovat suhteellisen pienet.

Näkemyksemme mukaan ehdotettu velvoite olemassa olevien muussa kuin asuinkäytössä olevien rakennusten pysäköintipaikkojen latauspaikkojen rakentamiseen on autokannan kehityksen ja latauspaikkatarpeen kannalta kohtuuttoman raskas. Suomessa on paljon rakennuksia, joissa on suuret pysäköintialueet, mutta pysäköintipaikat ovat suurimman osan ajasta vähäisessä käytössä. Lisäksi ladattavien autojen haltijoiden määrä on vielä ensi vuosikymmenen ensimmäisellä puoliskolla pieni. Lain perusteluissa mainitun Gaselli-tutkimuksen sähköautoja koskevat määrät ovat samansuuntaisia kuin autoalan omat ennusteet sähköautojen määrän kasvusta. Koska autokanta uusiutuu hitaasti, vain pieni osa autokannasta uusiutuu vuosittain. Sähköautojen yleistymistä jarruttaa vielä lähivuosina ladattavien autojen heikko saatavuus. Näin ollen kestää vielä vuosia ennen kuin ladattavien autojen määrä kasvaa siten, että latauspaikkojen kysyntä olisi hallituksen esityksessä mainitulla 10 prosentin tasolla julkisten pysäköintipaikkojen osuutta mitoitettaessa.

Olemassa olevien rakennusten latauspaikkojen määrän lisäämiseen soveltuisi näkemyksemme mukaan pakottavaa lainsäädäntöä paremmin green deal -tyyppinen vapaaehtoinen sitoumuskäytäntö. Autoalan ja valtion välisessä vuonna 2018 laaditussa green deal -sopimuksessa autoliikkeillä on yhtenä toimenpiteenä ollut valittavana sähköautojen latauspaikkojen rakentaminen. Julkisten latauspaikkojen rakentaminen on ollut yksi suosituimpia autoliikkeiden valitsemia green deal -toimenpiteitä. Vastaavanlainen latauspaikkojen rakentamiseen sovitettu eri aloja yhdistävä green deal -sopimus kannustaisi yrityksiä ja yhteisöjä vapaaehtoisiin toimiin latauspaikkojen lisäämiseksi.

Lainsäädännön ei tulisi rajata yksityiskohtaisesti latauksen teknistä toetutusta. Myös ns. hidaslataukselle on tulevaisuudessa tarvetta ladattaessa autoa kotona, sillä autoa pysäköidään kotona tyyppillisesti pitkiä aikoja. Pienemmän akkukapasiteetin takia ladattavilla hybrideillä hidaslataus riittää useimmiten hyvin pääasialliseksi lataustavaksi.

Julkinen latauspaikkaverkosto on suhteellisen kattava alueilla, joissa ladattavia autoja on eniten käytössä. Norjan esimerkki osoittaa konkreettisesti, että latausverkosto kehittyy markkinaehtoisesti autokannan kasvaessa. Koska paineet kohdistuvat ensisijaisesti kotona lataamisen mahdollisuuksien lisäämiseen, lainsäädäntötoimet tulisi suunnata latauspaikkojen määrän lisäämiseen asunto-osakeyhtiöissä. Sähköautojen valtakunnallista käyttöä varten latauspaikkoja tarvittaisiin päättieverkon varrelle tärkeimpiin liikenneverkon solmukohtiin.

Asuinrakennusten latauspaikkojen rakentaminen on tärkeä reunaehto sähkökäyttöisten autojen yleistymiselle. Vielä tällä hetkellä sähköautojen käyttäjät asuvat pääosin pientaloissa, joissa auton latausmahdollisuudet on suhteellisen helposti järjestettävissä ilman merkittäviä investointikustannuksia. Ongelmat ovat suurimmat taloyhtiöissä, joissa latauspaikkojen rakentamista rajoittaa myös päätöksentekoon liittyvät ongelmat. Asunto-osakeyhtiöt, kiinteistöyhtiöt ja kunnat tarvitsevat latauspaikkojen rakentamiseen tukea, joten valtion avustuksille latausinfraan rakentamiseen on lähivuosien aikana suurta tarvetta.

Tutkimusten mukaan sähköautoja ladataan eniten kotona. Kotilataus riittää monille käyttäjille auton päivittäiseen toimintamatkaan. Parhailtaan meneillään olevan Autoalan Tiedotuskeskuksen ja Traficomien sähköautojen lataustapoja selvittävässä tutkimuksen mukaan lähes 90 prosenttia ladattavan auton haltijoista lataa autoaan säännöllisesti kotona. Myös työpaikoilla lataaminen on yleistä, mutta julkisia latauspisteitä käytetään vielä suhteellisen harvoin. Esimerkiksi kaupan toimipaikoissa sähköauton lataaminen on vielä satunnaista.

Ladattavia hybridautoja ladataan kotona ja työpaikalla suhteellisesti useammin kuin täyssähköautoja, joiden akkukapasiteetti on merkittävästi suurempi. Jotta ladattavilla autoilla olisi tosiasiallisesti myös mahdollista ajaa sähköenergialla, latauspisteitä tarvittaisiin asuntojen lisäksi erityisesti työpaikoille. Työpaikkakiinteistöissä, kaupan toimipaikoissa ja julkisen sektorin toimipaikoissa latauspaikkojen rakentamiseen soveltuu pakottavaa lainsäädäntöä paremmin green deal -tyyppinen latauspaikkojen toteuttamiseen tähtäävä sitoumus.

2. Hallituksen esityksen vaikutukset (hallituksen esitysluonnoksen kohta 4, s. 40-50)

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Latauspaikkojen rakentamisvelvoite ajoittuisi vuosille 2020–2025, jolloin sähköautojen määrä kannassa on vielä pieni. Autoalan arvioiden mukaan vuonna 2025 autokannassa on noin 150 000 sähköautoa, joka vastaa noin 5 prosenttia koko henkilöautokannasta. Kokonaismäärä on julkisten latauspaikkojen tarpeen näkökulmasta pysäköintipaikkatarvetta ajatellen pieni ja velvoite on kokonaisuutena ensi vuoden ensimmäiselle puolikkaalle ajoitettuna ylimitoitettu.

Sähköautojen määrän kasvaessa latauspaikkojen määrä kasvaa markkinaehtoisesti, joten regulointi tarve vähenee, kun ladattavien autojen määrä ylittää kriittisen rajan.

3. Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (Laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmästä)

2 luku Sähköajoneuvojen latauspiste ja latausvalmius rakennuksessa

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä (7 §)

Ehdotamme, että olemassa oleville rakennuksille sovelletaan EPBD-direktiivin mukaista minimimitäsoä, joissa edellytetään vähintään yhden latauspisteen rakentamista.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry