

Eduskunta, talousvaliokunta

Autotuoja ja -teollisuus ry:n lausunto

**HE 23/2020 vp**

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto latauspaikkavelvoitteita koskevasta lainsäädännöstä. Lausunrossamme nostetaan esille joitakin sähköautokantaan ja sen edellyttämiin latausinfrastruktuuriin liittyviä näkökulmia.

**Asuinrakennuksille osoitettu latauspaikkavelvoite**

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

**Uusia ja laajasti korjattavia muita rakennuksia kuin asuinrakennuksia koskeva latauspaikkavelvoite**

Ehdotus uudisrakentamisen ja laajamittaisten parannusten yhteydessä toteutettavasta direktiivin perustasoa kunnianhimoisemmasta latauspaikkavelvoitteesta muissa kuin asuinrakennuksissa on työpaikkakiinteistöjen osalta perusteltu, sillä uudisrakentamisessa ja merkittävässä kehittämiskohdeissa latauspaikkojen rakentamisen aiheuttamat kustannukset ovat suhteellisen pienet. Esitämme kuitenkin, että esitettyä suurempi osa latauspaikkavelvoitteesta voitaisiin toteuttaa latauspistevalmiuksia rakentamalla, sillä vielä vuosina 2020–2025 ladattavien autojen määrä autokannassa on pieni ja investoinnit ajoittuvat hallituksen esityksessä autokannan kehityksen valossa etupainotteisesti.

**Olemassa olevia muita rakennuksia kuin asuinrakennuksia, joita ei korjata laajasti, koskeva latauspaikkavelvoite**

Näkemyksemme mukaan hallituksen esityksen mukainen direktiivin perustason mukainen velvoite olemassa olevien rakennusten pysäköintipaikkojen latauspaikkojen rakentamiseen on autokannan kehityksen ja latauspaikkatarpeen kannalta riittävä. Rakennuskannassa on paljon ei-asuinrakennuksia, joissa on suuret pysäköintialueet, mutta pysäköintipaikat ovat suurimman osan ajasta vähäisessä käytössä.

## Näkökulmia hallituksen esityksessä linjattuihin velvoitteisiin

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 vielä vuonna 2025.

Lain perusteluissa mainitun VTT:n Gaselli-tutkimuksen sähköautoja koskevat määrät ovat samansuuntaisia kuin autoalan omat ennusteet ja ministeriön valmisteilla olevan perusennusteen mukaiset arviot 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. Vuonna 2030 arviolta 10–15 prosenttia henkilöautokannasta on ladattavia autoja.

Sähköautojen yleistymisen kannalta tärkeintä on latausmahdollisuus kotona ja työpaikalla, joissa auto on pysäköitynä suhteellisen pitkän ajan, ja jossa auton käyttäjällä on mahdollisuus säännöllisesti ladata autoaan. Syystalven aikana toteutetussa sähköautojen lataustapoja selvittäneen tutkimuksen<sup>1</sup> mukaan sähköautoja ladataan yleisimmin kotona tai työpaikalla. Tärkeimmät syyt ladattavan auton hankintaan olivat vähäpäästöisyys ja mahdollisuus auton lataamiseen kotona. Kotilatausmahdollisuus rajaa jyrkästi sähköauton hankintaa – noin 90 prosenttia sähköauton hankkineista arvioi kotilatausmahdollisuuden tärkeäksi käyttövoiman valintakriteeriksi. Julkisia latauspisteitä käytetään vielä toistaiseksi harvoin ja suurin moni ladattavan auton haltijoista lataa autoaan ainoastaan kotona ja työpaikalla. Lähes 85 prosenttia ladattavien hybridien haltijoista lataa autoaan kotona vähintään kolmesti viikossa ja päivittäin autoaan lataavien osuus on yli 70 prosenttia. Täyssähköautoilla vähintään kolme kertaa viikossa lataavien osuus on noin 60 prosenttia. Lähes kolmannes ladattavien hybridien haltijoista ja noin viidennes täyssähköauton haltijoista lataa autoaan päivittäin tai lähes päivittäin työpaikalla. Suurimmalle osalla ladattavien autojen haltijoista kotilataus ja auton lataaminen työpaikalla riittää päivittäisiin ajomatkoihin. Lataaminen kaupan toimipaikoissa on melko satunnaista. Julkisten pysäköintilaitosten ja huoltoasemien latauspisteitä käytetään vielä toistaiseksi harvoin.

Sähköautojen määrän kasvaessa latauspaikkojen määrä kasvaa markkinaehtoisesti, joten regulointi tarve vähenee, kun ladattavien autojen määrä ylittää kriittisen rajan. Julkinen latauspaikkaverkosto on jo nykyisin suhteellisen kattava alueilla, joissa ladattavia autoja on eniten käytössä. Norjan kokemusten perusteella latausverkosto kehittyy markkinaehtoisesti autokannan kasvaessa. Koska paineet kohdistuvat ensisijaisesti kotona ja työpaikalla lataamisen mahdollisuuksien lisäämiseen, lainsäädäntötoimet on ollut perusteltua suunnata latauspaikkojen määrän lisäämiseen asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöissä. Sähköautojen valtakunnallista käyttöä varten latauspaikkoja tarvittaisiin päätieverkon varrelle tärkeimpiin liikenneverkon solmukohtiin.

---

<sup>1</sup> Ladattavien autojen käyttäjätutkimus - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. 2020. Autoalan Tiedotuskeskus. [www.aut.fi/lataustutkimus](http://www.aut.fi/lataustutkimus)

Myös ns. hidaslataukselle on tulevaisuudessa tarvetta ladattaessa autoa kotona ja työpaikalla, sillä autoa pysäköidään kotona tyypillisesti pitkiä aikoja. Pienemmän akkukapasiteetin takia ladattavilla hybrideillä hidaslataus on useimmiten ylipäänsä ainoa mahdollinen lataustapa.

### **Latauspaikkojen rakentamista tukevia toimia**

Vallitsevassa taloustilanteessa asuinrakennuksille kohdennettua latausinfrastruktuuria eli ns. ARA-tukea vastaava tuki olisi erittäin tarpeellinen myös työpaikkakiinteistöille. Työpaikkakiinteistöjen latausinfrastruktuuri nopeuttaisi latauspaikkojen rakentamista työpaikkakiinteistöjen pysäköintialueilla ja helpottaisi latausinfrastruktuuriin koskevien investointipäätösten tekemistä kiinteistöyhtiöissä.

Olemassa olevien rakennusten latauspaikkojen määrän lisäämistä voitaisiin lainsäädännön lisäksi nopeuttaa green deal -tyyppisellä vapaaehtoisella sitoumuskäytännöllä. Autoalan ja valtion välisessä vuonna 2018 solmimassa 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.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio  
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry