

Jakeluinfra-asetus (HE 52/2024)

Liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2024

Vesa Peltola

Jakeluinfra-asetus

1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta

- Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa muutosesityksen johdosta
- Maksutapaa koskevat vaatimukset ovat odotettu muutos, joka helpottaa etenkin pitkämatkaista sähköautoilua

2. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

- Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa muutosesityksen johdosta

3. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

- Kuntaliitolla ei ole lausuttavaa em. pykälien muutosesitysten johdosta, mutta koska latauspiste- ja automaatiolaki avataan, Kuntaliitto esittää muutosta lain 7 pykälään (esitys valmisteltu yhteistyössä Kaupan liiton, MaRa:n ja RAKLI:n kanssa)

Tekniikka on kehittynyt, normaalitehoisen välilatauksen tarve vähentynyt 2010-luvulla

	Elcat Cityvan 200 (vm. 1998)	VW ID.4 (vm. 2024)	Muutos
Toimintamatka [km]	70	523	747 %
Energiankulutus, kWh/100 km	25	16,5	66 %
Laturin teho (1-/3-vaihe), [kW]	3,7 / (ei ole)	3,7 / 11	0 % / -
Pikalatausteho [kW]	(ei ole)	125	-
Lisämatka 1 h latauksella (3,7 kW)	+15 km	+22 km	152 %
- suhteellinen lisäys vrt. toimintamatka	+21 %	+4 %	-

Elcat Cityvan 200 oli vuosina 1995–2002 valmistettu suomalainen sähköauto.



VW ID.4 oli Suomen kolmanneksi myydyin sähköautomerkki vuonna 2023.



Kommun-
förbundet

Omistajakohhtaisella mallilla sama määrä latauspisteitä edullisemmin

- Vaihtoehtoinen tapa on käytössä Saksan lainsäädännössä
 - Tapa 1: asennetaan **yksi latauspiste** jokaiselle omistajan velvoitteen alaiselle ei-asuinrakennukselle (yli 20 autopaikkaa)
 - Tapa 2: velvoitteen alaisille kiinteistöille asennettavien latauspisteiden **kokonaismäärä on sama kuin tavassa 1**, mutta sijoittelu voidaan tehdä käyttötarpeen mukaan
- Kalliita putkitus- ja maankaivuutöitä ei tarvitse tehdä kohteissa, joissa työ kallista tai joissa ei ole lataukselle käyttöä
 - Maa-asenteinen latauslaite on merkittävästi kalliimpi perustaa kuin betonilattia- tai seinäkiinnitteinen
- Latauspisteiden yksikkökustannukset laskevat, kun niitä rakennetaan sinne missä latauspisteitä tarvitaan
 - Asennushinta pistoketta kohden karkeasti puolittuu, kun samassa tolpassa on kaksi latauspistorasiaa
- Ylläpitokustannukset laskevat vuositasona
- Rajalliset resurssit latauspisteisiin voidaan keskittää kohteisiin, joissa on kysyntää ja jo asennetut latauspisteet pystytään huomioimaan

Ehdotus latauspiste- ja automaatiolain (733/2024) täydentämiseksi

7 § Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä

- Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna **vähintään yksi latauspiste** viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.
- **UUSI:** Jos rakennuksen omistajaa koskee 1. momentin mukainen velvoite useammasta kuin yhdestä rakennuksesta, omistaja voi **vaihtoehtoisesti** täyttää velvoitteen huolehtimalla siitä, että yhdessä tai useammassa 1. momentin tarkoittamassa rakennuksessa on **yhteensä vähintään 1. momentin mukainen kokonaismäärä latauspisteitä**, jos nykyinen tai odotettavissa oleva latausinfrastruktuurin tarve otetaan huomioon. Jos latauspisteen asentaminen tai siitä aiheutuvat kustannukset kuuluvat sopimuksen nojalla muulle kuin rakennuksen omistajalle, 1. momentin mukaisesta vähimmäisvelvoitteesta poikkeaminen edellyttää myös sopimuskumppanin suostumusta.
- **UUSI:** Jos omistaja päättää täyttää 1. momentin mukaisen velvoitteen 2. momentin mukaisella tavalla, omistajan on laadittava vaihtoehtoiseen tapaan sisällyttämistään kohteista suunnitelma. Suunnitelman on sisällettävä vaihtoehtoisen tavan kohteina olevat muut kuin asuinrakennukset ja niiden pysäköintipaikat ja se on pyynnöstä esitettävä liikenne- ja viestintävirastolle.

Vaihtoehtoisen tavan hyötyjä kunnissa - esimerkkilaskelma

- Kunnissa, kuntayhtymissä ja kuntien liikelaitoksissa oli vuoden 2021 lopulla (ennen sote-uudistusta) noin 28 000 ei-asuinrakennusta
 - yli puolet rakennuksista sijaitsee väestöä menettävissä kunnissa, mikä asettaa lisärajoituksia mielekkäille investoinneille (palveluverkko, sote-uudistus)
- Latauspistevelvoitteen alaisia yli 20 autopaikan ei-asuinrakennuksia – ja siten myös asennettavia latauspisteitä – on arviolta 16 000 – 24 000.
- Jos kaikki latauspisteet asennetaan yksittäin, suuntaa-antava kustannusarvio asentamatta olevien latauspisteiden investointitarpeesta on 50–150 M€ (3000–5000 €/latauspiste [11 kW latausteho], lisäksi kaivutyöt n. 100 €/j-m).
 - Keskittämällä puolet latauspisteistä investointitarve laskee arviolta neljänneksen (12,5 - 38 M€)
- Kuntien tytäryhtiöiden ja muiden tahojen huomioon ottaminen moninkertaistaa keskittämisen hyödyn (elinkeinoelämä, seurakunnat, kolmas sektori)
- Latauspisteiden asentamisen takaraja on 31.12.2024, joten lainmuutoksella on kiire (tarjouspyyntökierros, asentaminen)



**KUNTA
LIITTO**

Kommun-
förbundet