



HE 52/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle AFIR- asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, 29.5.2024
Lakimies, varatuomari Kai Massa

Työtä ja hyvinvointia koko Suomeen • Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Tilannekuva sähköisestä liikenteestä ja latausverkostosta

- **Sähköautojen latauspisteet kehittyvät hyvää vauhtia markkinaehtoisesti.**
 - Esimerkiksi suuritehoisten latauspisteiden määrä on lisääntynyt vuodessa 80 prosentilla, Q1/2023 **1692 latauspistettä** – > Q1/2024 **3041 latauspistettä** ([sähköisen liikenteen tilannekatsaus Q1/2024](#)).
- **Ladattavien autojen kanta kehittyy vauhdilla täyssähköautojen suuntaan ja ladattavat hybridit jäävät välivaiheeksi.**
 - Vuonna 2030 **70,6 prosenttia** ja vuonna 2035 **94,3 prosenttia ensirekisteröitävistä autoista on täyssähköautoja**. Vuonna 2030 7,6 prosenttia ensirekisteröinneistä on lataushybridejä ja vuonna 2035 0 prosenttia.
 - 2030 liikenteessä täyssähköautoja on **503 300 kappaletta** ja vuonna 2035 **1 061 100**. Lataushybridien määrä vuonna 2030 on **258 400** ja vuonna 2035 **265 300**. Vuonna 2030 liikenteessä on noin 2,8 miljoonaa ja vuonna 2035 noin 2,9 miljoonaa henkilöautoa. ([lähde: Autoalan tiedotuskeskus, Autoalan käyttövoimaennusteet 22.5.2024](#))

Tilannekuva sähköisestä liikenteestä ja latausverkostosta

- **Täyssähköautojen toimintamatkat ovat jo niin pitkiä (300–500 km), ettei peruslatauspisteestä asiointipysäköinnin aikana ole käytännössä hyötyä. Hidas lataaminen on merkityksellistä ainoastaan kotilatauksessa.**
- Tarkistetun rakennusten energiatehokkuusdirektiiviin (2018) kansallisessa implementoinnissa tehtiin vuonna 2020 ratkaisu, joka velvoittaa sähköauton latauspisteen rakentamiseen vuoden 2024 loppuun mennessä **kaikkiin olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin**, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa.
- **Suomessa on valtava määrä pysäköintialueita, jotka sijaitsevat liike-, palvelu-, toimisto-, teollisuus- ja virastorakennuksien tai virkistys-/liikuntapaikkojen/urheiluhallien vieressä.** Tilastokeskuksen [julkaisema tilasto](#) rakennusten lukumäärästä vuonna 2020 antaa kuvan mittasuhteesta.
- **→ Latauspistelaissa* oleva velvoite on sähköisen liikenteen kehityksen kannalta tarpeetonta ja aiheuttaa merkittäviä hukkainvestointeja. Lakia tulee korjata direktiivin puitteissa käsiteltävän lakiesityksen yhteydessä.**

EPBD-direktiivi mahdollistaa omistajakohtaisen mallin

- Kun EPBD-direktiivi pantiin täytäntöön Suomessa vuonna 2020 sen oletettiin vastaavan direktiivin minimitasoa (*rakennuskohtainen malli*).
- Tämän jälkeen on kuitenkin käynyt ilmi, että ei-asuinrakennuksiin kohdistuva latauspisteiden asentamisvelvoite voidaan täyttää vaihtoehtoisesti niin, että saman omistajan rakennuksia käsitellään kokonaisuutena (*omistajakohtainen malli*). Latauspisteitä on oltava sama määrä kuin rakennuskohtaisessa mallissa, mutta omistaja voi päättää, mihin kohteisiin latauspisteitä asennetaan ja kuinka paljon.
 - [Omistajakohtainen malli lisättiin Saksassa parlamenttikäsittelyssä sähköautojen latausinfrastruktuurilakiin \(GEIG\)](#). Tarkistettu EPBD direktiivi (2018) tuli panna täytäntöön jäsenvaltioissa 10.3.2020 mennessä. Saksassa käyttöön otettu omistajakohtainen malli ei ole johtanut rikkomusmenettelyyn. Omistajakohtainen malli on direktiivin mukainen.

EPBD-direktiivi mahdollistaa omistajakohtaisen mallin

- Omistajakohtaisessa mallissa latauspisteen rakentamiskustannukset enemmän kuin puolittuvat ja asennetut latauspisteet ovat tehokkaammassa käytössä.
 - 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 asentamisen yksikkökustannukset laskevat. Asennushinta pistoketta kohden karkeasti puolittuu, kun samassa kohteessa on kaksi pistoketta.
 - Rajalliset resurssit latauspisteisiin voidaan keskittää kohteisiin, joissa on oikeasti kysyntää ja jo asennetut latauspisteet pystytään huomioimaan.

EPBD-direktiivi mahdollistaa omistajakohtaisen mallin

- Suomessa on valtava määrä ei-asuinrakennuksia ja pysäköintialueita, joten kustannushyödyt omistajakohtaisessa mallissa skaalautuvat tuoden yhteiskunnalle merkittäviä kokonaissäästöjä. Tästä hyötyvät niin rakennusten omistajat kuin vuokralaiset.
 - Yksin Kuntaliitto on arvioinut kuntien ja kuntayhtymien omistuksessa olevien ei-asuinrakennusten kohdalla omistajakohtaisen mallin tuovan säästöjä parhaimmassa tapauksessa kymmeniä miljoonia euroja. Kustannushyöty omistajakohtaisessa mallissa koko ei-asuinrakennuskanta huomioiden on mittaluokaltaan moninkertainen.

Ehdotus latauspistelain (733/2020) 7 §:n täydentämiseksi

- 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.
- 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 velvoitteensa 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 (*uusi*).



Matkailu ja Ravintolapalvelut MaRa ry



09 6220 200
(klo 8.30 – 16.00)



www.mara.fi