



Tuukka Heikkilä
14.4.2020

Eduskunnan ympäristövaliokunta
YmV@eduskunta.fi

Viite: Lausuntopyyntö 27.3.2020, 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

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta

Eduskunnan ympäristövaliokunta on pyytänyt lausuntoa otsikossa mainitusta esityksestä. Kiitämme mahdollisuudesta lausua näkemyksemme ja toteamme lausuntonamme seuraavaa:

YLEISTÄ

Liikenteen sähköistyminen on maailmanlaajuisesti kasvava trendi, jossa Suomen on oltava aktiivisesti mukana. Liikenteen sähköistämällä saavutetaan EU:n Suomelle asettamia taakanjakosektorin CO₂ -päästövähennystavoitteita sekä parannetaan erityisesti kaupunkien ja pysäköintialueiden ilmanlaatua.

Lisäksi uusi teknologia luo globaaleja uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Suomi on tunnettu osaavana teknologiamaana ja myös liikenteen sähköistämisessä on suomalaiselle osaamiselle maailmanlaajuisia kysyntää, kunhan liiketoiminnan kehittämiseksi luodaan asianmukaiset puitteet Suomessa.

Sähkö on käyttövoimana erinomainen siinä, että sen tuotannon CO₂ -päästöjen jatkuvasti pienentyessä myös sähköajoneuvojen laskennalliset päästöt pienentyvät ajoneuvoa vaihtamatta. Sähköautojen valmistajat ja muut toimijat myös pyrkivät keräämään käytetyt akut talteen, joita hyödynnetään jo nykyään esimerkiksi sähkövarastoina, joilla voidaan muun muassa tasapainottaa sähkön kulutusta ja tuotantoa päästöttömästi. Tällä mahdollistetaan esimerkiksi sääriippuvan ilmastoneutraalin sähköntuotannon osuuden kasvattaminen valtakunnan verkossa.

Näin ollen sähköautoja varten valmistetut akut voidaan käyttää useampaan kertaan ennen lopullista kierrättämistä ja metallien talteenottoa. Kaikkiin akkujen elinkaaren vaiheisiin löytyy Suomesta osaamista jo nykyään.

ESITYKSEN SISÄLTÖ

Energiateollisuus haluaa nostaa hallituksen esityksestä esille seuraavia huomioita:

Kohta 2.1.4 Sähköturvallisuuslaki

Kohdan 2.1.4 suhteen on hyvä huomata, että direktiivissä vaadittu EU:n standardin mukaisen (niin kutsutusti tyyppin 2) liittimen käyttö on erittäin suositeltavaa, sillä se on käytännössäkin kestäväksi ja turvalliseksi todettu. Tyyppin 2 liittimestä on myös mahdollista ladata kaikkia markkinoilla olevia sähköautoja, joten sen käyttö poistaa yhteensopivuushaasteet.

Standardin keskeisiä turvaominaisuuksia ovat esimerkiksi, että latausjohto ei ole jännitteinen, kun se ei ole kytkettynä ajoneuvoon. Tämä poistaa riskin sähköiskusta, vaikka latausjohto jätettäisiin roikkumaan latauslaitteesta. Toinen standardin turvaominaisuus on se, että sähköajoneuvo ei käynnisty, kun siihen on latausjohto kytkettynä.

Mikäli latauspiste toteutetaan sähköturvallisuuslain vaatimusten ja sähköalan suositusten mukaisesti, on lataus hyvin turvallista.

Kohdassa 2.1.4 on myös hyvin todettu, että sähköpääkeskuksen kapasiteetista on varmistuttava. On kuitenkin erityisen tärkeää huomata, että sähköajoneuvojen latausjärjestelmän ei välttämättä tarvitse kyetä syöttämään kaikkien latauslaitteiden maksimitehoa jokaisella ajanhetkellä. On arvioitu, että normaalitehoisten latauspisteiden infran mitoittava tehontarve olisi tavallisesti enintään 2 kilowattia latauspistettä kohden. Selvyyden vuoksi, tämä arvo on siis älykkään latausjärjestelmän mitoituksen peruste, vaikka kaikki järjestelmän latauspisteet olisivat enimmäisteholtaan paljon suurempiakin, esimerkiksi 11 kilowattia. Älykäs latausjärjestelmä osaa jakaa käytössä olevan sähkötehon latauksessa olevien autojen kesken. Näin on mahdollista saavuttaa merkittäviä kustannushyötyjä, verrattuna järjestelmään ilman älykästä ohjausta.

Täyssähköautoja ei useinkaan ladata joka päivä, ja lisäksi autot saapuvat kiinteistölle eri aikoihin. Tavallisesti lataus myös ajastetaan tapahtuvaksi yöaikaan, jolloin sähköenergian hinta on usein pienempi ja kiinteistön muu sähkönkäyttö vähäisempää. Latauksen ajastus on vakio-ominaisuus lähes kaikissa nykysähköautoissa ja sen voi toteuttaa myös älykkään latauspisteen ohjaamana.

Moni lataukseen perehtynyt sähköalan toimija on huolissaan siitä, että ylisuureksi mitoitettut latausjärjestelmät aiheuttavat turhia ja kalliita sähköremontteja muun muassa sähköpääkeskukseen, jos suunnittelija käyttää mitoituksen perustana tarpeettoman suurta yhtäaikaista lataustehoa. Tämä riski on pyrittävä estämään sähköalan toimijoiden riittävällä ohjeistuksella.

Kohta 3.2 Keskeiset ehdotukset

Mielestämme EPBD:n artiklojen 14-15 toimeenpanon osalta linjaus siitä, että pakollisten lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien sijasta ehdotetaan hyödynnettäväksi vaihtoehtoista neuvontamenettelyä, on kannatettava. Tämä antaa mahdollisuuden toteuttaa joustavasti kohdennettua neuvontaa ja viestintää. Uskomme, että tämä on kustannustehokas tapa saavuttaa toivotut energiatehokkuustoimet kiinteistökannassa.

Kohta 4.4 Ympäristövaikutukset

Kohdassa 4.4 on mainittu sähköhenkilöauton hiilidioksidipäästökseksi noin 20 – 40 grammaa/kilometri. Kuitenkin Suomen vuoden 2019 sähköntuotannon päästöjen ollessa ennätyksellisen alhaiset 84 grammaa hiilidioksidia per kilowattitunti, on Suomessa sähköhenkilöautolla ajamisen laskennallinen päästö enää noin 17 grammaa/kilometri. Sähköntuotannon päästöjen suunta on tästäkin alaspäin, sillä muun muassa Olkiluoto 3 -ydinvoimalan käynnistyminen tuo sähkömarkkinoille merkittävän määrän päästötöntä sähköntuotantoa. Olisikin hieman kyseenalaista käyttää historiaan perustuvaa tietoa tulevaisuuden arviointiin, kun tiedetään varmuudella, että sähköntuotannon päästöt pienenevät tulevaisuudessa. Tämä vaikuttaa merkittävästi elinkaaripäästöjen laskentaan esimerkiksi seuraavan kymmenen vuoden ajalle.

Esityksen maininnat bensiini- tai dieselmoottorisista henkilöautoista ovat valitettavasti monella tavoin ongelmallisia. Ensinnäkin vähäpäästöisyyden raja on EU:ssa määritelty 50 grammaksi kilometriltä, joten mainittu sata grammaa kilometriltä ei ole vähäpäästöinen. Toisekseen uusien bensiini- ja dieselhenkilöautojen WLTP-mittaustavan mukainen keskipäästö on Suomessa selvästi sataa grammaa suurempi, viimeisimpien tietojen mukaan yli 140 grammaa.

Erityishuomiona on todettava, että WLTP-mittaustavan mukainen polttomoottoriauton päästö ei ole vertailukelpoinen sähköauton laskennallisen päästön kanssa. WLTP-päästölukeman kanssa vertailukelpoinen lukema sähköautolle on nolla grammaa kilometriltä. Mikäli taas sähköautolla ajamisen päästöihin lasketaan mukaan sähköntuotannon päästöt, on polttomoottoriautolle laskettava mukaan polttoainetuotannosta aiheutuvat päästöt, jotta lukemat ovat vertailukelpoisia. Tämä kasvattaa WLTP-mittaustavan mukaista päästölukemaa arviolta +20 ... 30 prosenttia. Näin ollen sähköautolla ajamisen laskennallinen päästö onkin todellisuudessa kymmenesosa uusiin bensiini- ja dieselhenkilöautoihin verrattuna.

Esityksen arvio sähkönkulutuksen kasvusta on oikeansuuntainen. Sähkön voidaan yleisellä tasolla todeta Suomessa riittävän liikenteen sähköistymiseen, mutta huipputehojen kasvu on pyrittävä minimoimaan hyödyntämällä mahdollisimman paljon älykästä latausta.

Vaikka esityksessä ei ole arvioitu terveydelle haitallisia pakokaasupäästöjä, on mainittava, että tilanne on erityisesti Suomessa ongelmallinen talven kylmäkäynnistyksistä johtuen. Polttomoottoreilta ei vaadita kylmissä olosuhteissa läheskään niin tehokasta pakokaasujen puhdistusta kuin lämpimämmässä keleissä. Tästä johtuen ilmanlaatu voi talvisin olla epäterveellisen huono erityisesti kaupungeissa, mutta myös asuinkiinteistöjen pysäköintialueilla.

LOPUKSI

On tärkeää, että lainsäädäntö tukee Suomessa mahdollisimman vähäpäästöisen liikenteen mahdollistavan infrastruktuurin kehittymistä nopealla aikataululla. Tämän johdosta asukkaan mahdollisuutta sähköauton latauspisteeseen tulee edistää kaikissa taloyhtiöissä. Hallitusohjelmaan kirjatun latausinfrastruktuurin hallinnollisten esteiden poistaminen olisi tarpeellinen täydentävä toimenpide lakiesitykseen liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi.

Latausinfrastruktuurin rakentamisessa älykäs lataus on välttämättömyys. Uudet käyttöönotettavat latauspisteet ja niihin liitetyt autot tulevat yhä kasvavaksi osaksi sähköenergiajärjestelmäämme. Sähköenergian tuotannon ja kulutuksen tasapainon ylläpitämiseksi on välttämätöntä toteuttaa latauspisteet ja varautumiset älykkäästi.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on kuitenkin tarve myös sähköajoneuvojen määrän nopeammalle kehitymiselle. Erityisesti täyssähköautojen määrä Suomessa on viime aikojen kasvusta huolimatta vielä varsin pieni verrattuna moniin muihin EU-maihin. On syytä harkita riittäviä lisäkannustimia ja ohjauskeinoja sähköautoilun yleistymiseksi Suomessakin.

Lisätietoja asiassa antaa asiantuntija Tuukka Heikkilä, 040 828 1570, tuukka.heikkila@energia.fi