

Lausunto

24.03.2022

Asia: VN/3876/2022

Lausuntopyyntö sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Mikä arviomuistiossa kansallisen sähköautojen latausverkoston kehittämiseksi esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista (A-C) on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehto?

Toteuttamisvaihtoehto B: nykytilan jatkaminen ja toimenpiteiden tehostaminen

Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehtoista?

Toteuttamisvaihtoehdossa B otetaan huomioon tähänastiset valmistelut, mutta huomio kiinnittyy suunniteltujen ja toteutettujen toimenpiteiden kriittiseen tarkasteluun. Kansallisen poikkisektoraalisen työryhmän perustaminen on kannatettavaa. Työryhmän työn täytyy kuitenkin tukea ja vauhdittaa jakeluverkon kehittymistä ilman viivästyksiä. Latausverkkoasiasta on jo pidetty lukuisia tilaisuuksia, kuulemisia sekä erityyppisiä lausuntokierroksia, joten jo tähän mennessä tuotettu tieto tulee hyödyntää maksimaalisesti. Arviomuistioon onkin jo osa tästä tiedosta koottuna.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Latausinfrastruktuurin rakentamista on saatava edistettyä viivästyksittä. Kuten yleisesti on todettu, sähkökäyttöisten ajoneuvojen yleistymisen ja hiilineutraalien kuljetusketjujen mahdollistaminen viivästyä, mikäli kattavaa latausverkkoa ei saada rakennettua. Raskaan liikenteen kannalta keskeistä on koko maan kattavan verkon rakentaminen, mikä perustuu pitkälti markkinaehtoisuuden varaan. Liikenteen sähköistymisen kehittäminen ei saa kuitenkaan vaikeutua rahan puutteen vuoksi ja tukitoimia tarvitaan vielä vuosia, koska varsinkin raskaamman liikenteen osalta jakelupisteillä tulee olemaan verrattain vähän käyttäjiä seuraavien vuosien aikana ja niistä on vaikea saada markkinaehtoisesti kannattavia. Olisikin huomioitava alueellisen käytön (esim. keskiraskaan jakeluajoneuvokaluston tarpeet, logistiikka- ja yritysalueet) merkitys kansallisen jakeluverkon rakentumisessa. Myös raskaan liikenteen tauko- ja palvelupaikkojen ja jakelupaikkojen sijainnit on suunnittelussa otettava yhdessä kokonaisuutena huomioon.

TEN-T ydin- ja kattava verkko sekä kaupunkisolukohdat ovat hyvä lähtökohta Euroopan laajuisen jakeluverkon kehittämiselle ja tähän osoitettu Verkkojen Eurooppa CEF2 AFIF -tuki tulisi Suomen

pystyä hyödyntämään tehokkaasti. Ko. rahoituksen valmisteluun ja hakuprosessiin tarvitaan kuitenkin kansallista tukea, kannustusta ja vahvaa alueiden välistä yhteistyötä. Kaiken kaikkiaan erityyppisten rahoitusmekanismien kehittäminen vastaamaan tarvetta ja mahdollistamaan markkinaehtoista latausverkoton rakentumista on keskeistä. Pikasuurteholatauspisteet ja useamman tyyppisiä käyttövoimia palvelevat fleetit tulisi huomioida alueiden maankäyttövarauksissa sekä tarvetta ja verkon kehittymistä tulisi pystyä kansallisesti tarkastelemaan ja tukemaan. Arviomuistioon on hyvin kirjattu: ”Sähkön latausinfrastruktuurin lisäksi tulee huomioida muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittymisen edellytykset”. Vaikka kunnat eivät itse vastaa jakeluverkon rakentumisesta, on niillä merkittävä rooli esim. maankäyttövarausten osalta. Kunnat tarvitsevat tietoa ja yhteistyötä lataus- ja laajemmin jakeluinfra paikalliselle toteuttamiselle, osana laajempaa kansallista ja eurooppalaista verkkoa. Tietoutta ja kokonaisnäkymää tarvitaan erityisesti siitä, miten lataus- ja laajemmin jakeluinfra olisi tarkoituksenmukaisinta toteuttaa palvelemaan lyhyen ja pitkän ajan tarpeita niin henkilö- kuin kaupallisessa liikenteessä.

Olemassa oleva infra ja huoltoasemat voivat olla useissa tapauksissa luonteva sijainti latauspisteille, mutta kehittyvät logistiikka- ja yritysalueet tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida myös yleisesti saatavilla olevien jakelupisteiden sijoittumispaikkoina. Tämä tukisi myös alueen elinkeinoelämän vetovoimaisuuden kehittymistä.

Arviomuistiossa otetaan hyvin huomioon koti- ja työpaikkalatauksen mahdollistaminen, mutta latauspisteiden minimimäärävattimusta voisi vielä tarkastella. Myös rakennusten energiatehokkuusdirektiivi on hyvin huomioitu muistiossa ja energiatehokkuus tulee pitää jakeluinfraverkon rakentamisessa keskiöissä.

Lausunnonantajat voivat tuoda esiin myös yleisesti näkemyksiään vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin ja erityisesti sähkölatausinfrastruktuurin kehittymisestä Suomessa.

Sähkölatausinfraa suunniteltaessa ja toteutettaessa tulee jatkuvasti huomioida raskaan liikenteen (ei akkukäyttöisten ajoneuvojen) tarpeet jakeluinfra osalta, ml. synteettiset polttoaineet ja niiden jakelu.

Latauspisteverkon rakentamisen yhteydessä ja sitä mahdollistamaan on pilotoinneilla merkittävä rooli. Pilotoinneista saadut kokemukset ja tieto tulisi tehokkaasti jakaa toimijoiden hyödynnettäväksi sekä analysoida pilotintien vaikutukset.

Digitaalisen tason, tieto- ja dataekosysteemien rakentuminen mahdollistaa osaltaan asiakkaita paremmin palvelevien tuotteiden syntymistä sekä luo liiketoimintamahdollisuuksia.

Suomalaisia toimijoita tulee kannustaa todelliseen alueiden väliseen, kansalliseen ja Eurooppa-yhteistyöhön. Kannustinvaikutukset on myös sisäänrakennettava rahoitusmekanismeihin.

Jauhiainen Tiina
Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy