

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 vaihtoehdoista?

Nykyisen liikenteen sähköauto- ja latausinfrakehityksen valossa olisi luontevaa, että huoltoasemille suunnattu velvoite latauspisteiden rakentamiseen korvattaisiin markkinalähtöisellä kannustavalla toimenpiteellä edistää julkisen latausinfra rakentamista sekä henkilö- että raskaan sähköisen liikenteen tarpeita palvelevaksi. Suunnitelmallinen kehittäminen edistää sähköistymiskehityksen tavoitteiden saavuttamista.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Kansallisen suunnitelman jatkovalmistelussa olisi tärkeä arvioida sellaisia lisätoimenpiteitä, joilla EU:n päivittyvän lainsäädäntökehikon (AFIR) tavoitteet saavutettaisiin pääosin markkinaehtoisesti ja kannustavasti.

Pidämme tarkoituksenmukaisena, että julkisen latauspisterakentamisen kannustaminen painottuu tehollataukseen varmistaen kasvavan täyssähköautoilun sujuvuuden sekä kasvavan raskaamman liikenteen latauksen saatavuuden.

Kansallisessa suunnitelmassa olisi hyödyllistä tarkastella tarvittavien toimenpidekokonaisuuksien lisäksi liikenteen sähköistymisen vaikutuksia kokonaisvaltaisesti.

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

Sähköinen liikenne ry:n näkemyksiä liikenteen sähköistymiskehitykseen

Suomen tavoitteet – Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitteeseen. Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Hallitusohjelman mukaisesti päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi valmistellussa fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetään sähköisen liikenteen kasvulle kansalliset tavoitteet vuodelle 2030:

Tavoitteena 700 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja 45 000 sähkökäyttöistä pakettiautoa, joista vähintään puolet täyssähköautoja sekä näiden lisäksi 4 600 raskasta sähkökäyttöistä ajoneuvoa.

Tavoitteena vähintään yksi julkinen pikalatauspiste sataa täyssähköautoa (1:100) kohti. Lisäksi jokaiselle täyssähköautolle tulisi löytyä latauspiste myös yön yli tapahtuvaan lataukseen (1:1).

Suomen liikenteen päästövähennystavoite toteutuu parhaiten maksimoimalla päästöttömät kilometrit kannustamalla päästöttömiin ajoneuvoihin ja niille välttämättömään infraan.

Tiekartan tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kannustavaa lähestymistapaa.

Tavoitteet toteutuvat parhaiten tiekartassa esitetyllä kattavalla keinovalikoimalla, jolla kannustetaan yksilöitä, yrityksiä ja julkista sektoria puhtaan teknologian käyttöön, hankintoihin ja investointeihin. Tehokkaimmillaan yrityksille ja yhteisöille kohdistetut kannustimet suuntaavat taloudellisia resursseja vähäpäästöisen teknologian kehittämiseen ja uuden liiketoiminnan investointeihin.

Tiekartan 700 000 sähköauton tavoitteesta täyssähköautojen yli 50 %:n osuus on haastava mutta perusteltu tavoite vuodelle 2030. Haastavalta vaikuttavan täyssähköautotavoitteen saavuttamiseen tarvitaan hankintoihin ja investointeihin kannustava lähestymistapa.

Taloudellisesti kestävä julkisen latausinfraan rakentaminen perustuu liiketoimintalähtöiseen latauspisteiden sijoittamiseen. Latausoperaattoreiden ja investoijien keräämä latausdata antaa erinomaisen pohjan latauspisteiden sijoittamiselle palvelemaan parhaiten arjen sähköautoilua.

Sähköautokannan voimakas kasvu vahvistaa markkinaehtoista latauspisterakentamista.

Vuonna 2017 hyväksytyssä kansallisessa ohjelmassa linjataan, että sähköautojen vaatima julkinen latausverkosto rakennetaan lähtökohtaisesti markkinaehtoisesti.

Sähköautojen määrän voimakas kehittyminen on vahvistanut latausverkoston laajentumista markkinaehtoisesti. Useat toimijat (tahot) ovat julkaisseet suunnitelmiaan lähivuosina rakennettavista laajamittaisista ja valtakunnallisista latausverkostoista.

Nykyisen kehityksen valossa olisi luontevaa, että huoltoasemille suunnattu velvoite latauspisteiden rakentamiseen korvattaisiin markkinalähtöisellä kannustavalla toimenpiteellä edistää julkisen latausinfraan rakentamista sekä henkilö- että raskaan sähköisen liikenteen tarpeita palvelevaksi.

Päästöttömät kilometrit toteutuvat parhaiten tarpeen mukaan rakennetulla latausinfraalla.

Teilläämme liikkuu jo 100 000 ladattavaa autoa eikä riittävän palvelutason ylläpitäminen ole mahdollista ilman investointeja latausinfraan. Sähköautojen sujuva käyttö edellyttää latausverkoston kehittämistä autoilijoiden liikkumistarpeita vastaavasti. Yhä useamman perheen ja työntekijän siirtyessä sähköautoiluun kasvaa tarve toimivalle koti- ja työpaikkalataukselle sekä koko maan kattavalle julkiselle latausverkostolle.

Raskaan liikenteen latauspisteisiin varautuminen sekä suunnittelu ja pilotointi tulee aloittaa samalla kun yrityksiä kannustetaan ottamaan käyttöön sähköisiä paketti- ja kuorma-autoja.

TEN-T ydinverkko ja kattava verkko, kaupunkisolmukohdat sekä terminaalit ovat luontevia sijoituskohteita skaalautuville ja yhteiskäyttöisille suuritehoisille latauspooleille ja –asemille, jotka palvelevat sähköistyviä kaupunkilogistiikan, ammattiliikenteen ja hyötyliikenteen ajoneuvoja sekä työkoneita pitkälle tulevaisuuteen.

Suuritehoisten latauspisteiden vaatiman tilantarpeen huomioiminen kaavoituksessa sekä varautuminen suuritehoisten latauskenttien sähkönjakeluun sekä lataustehojen kasvuun on tärkeä ennakoita latausverkoston sujuvan rakentamisen mahdollistamiseksi henkilö- ja pakettiautoille sekä raskaalle liikenteelle.

EU:n sääntely luo ennakoitavan toimintaympäristön sähköiselle liikenteelle.

Arviomuistiossa esitettyjen EU:n lainsäädäntöjen päivitysten taustalla on liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen sekä henkilöautoliikenteessä että raskaassa liikenteessä.

AFI-direktiivin korvaavassa AFIR-asetusehdotuksessa säädetään, että EU:n jäsenvaltioiden tulee varmistaa yleisesti saatavilla olevan latauspisteinfrastruktuurin rakentuminen suhteessa sähkökäyttöisten kevyiden sähköisten ajoneuvojen määrään. Latausverkostossa julkisesti saatavilla olevan kokonaislataustehon tulee olla suhteutettu sähköautokantaan.

Kaikilta tieliikenteelle tarkoitettulta yleisesti saatavilla olevalta latausverkostolta edellytetään TEN-T tieverkossa vähimmäiskattavuutta siten, että enimmäisetäisyyksiä ei ylitetä. Latauspooleilta edellytetään myös vähimmäistehovaatimuksia sekä yksittäisten latauspisteiden että koko latauspoolin osalta.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin päivityksen odotetaan lisäävän latauspisterakentamista kiinteistöissä. Voimassa olevan direktiivin mukainen latauspistelaki edellyttää rakennusten varustamista sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latausvalmiuksilla. Laki ei kuitenkaan aseta latauspisteille pitkän matkan ajamiseen tarvittavia minimitehovaatimuksia.

Kansallisen suunnitelman tavoitteena lisätä markkinaehtoista latauspisterakentamista.

Kansallisen suunnitelman olisi tarpeen sisällyttää toimenpiteitä tai toimenpidekokonaisuuksia, joilla EU:n lainsäädäntökehikon tavoitteet saavutettaisiin pääosin markkinaehtoisesti ja kannustavasti.

Erityisesti alueellinen kattavuus sekä raskaan liikenteen sähköistyminen vaatii erityisiä latausverkostoa edistäviä toimenpiteitä.

Valmisteilla olevaan AFIR-asetukseen olisi hyvä saada Suomen toimintaympäristön erityisolosuhteet huomioivia alueellisia, liikennevirtoihin sekä etäisyyksiin perustuvia raskaan liikenteen joustomahdollisuuksia, jotka mahdollistavat kustannustehokkaammat ja suunnitelmalliset sekä tarpeen mukaiset latausverkostoinvestoinnit.

Kansallisen suunnitelman tavoitteena tulisi olla päästöttömien kilometrien maksimointi ja sujuvan sähköautoilun varmistaminen maankattavasti. Kansallisella suunnitelmalla tulee varmistaa, että latausinfra rakentaminen perustuisi pääosin markkinaehtoiseen rakentamiseen sekä raskaan liikenteen sähköistymiskehityksen edistämiseen.

Julkisen latausinfra kannustamisen painopiste teholatauksessa.

Julkisten latauspisteinvestointien tuki on tarpeen tiekartan tavoitteen mukaiseen yli 350 000 täyssähköautoon nousevan autokannan palvelutason säilyttämiseksi. Latausinfra investointien tukemisessa tulee huomioida maan kattavan pikalatausverkoston lisäksi arjen sähköautoilun tarpeet asutuskeskuksissa.

On tärkeää, että julkisen latausinfra tuki huomioi tarkoituksenmukaisella tavalla kasvavan henkilöautoliikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömät investoinnit teholatausverkostoon ja varmistaa myös kasvavan raskaamman liikenteen latauksen saatavuuden.

Latausinfra investointien kustannuksiin vaikuttavat merkittävimmin latauskentän kokonaisteho sekä yksittäisten latausasemien teho. Investointitarve ja vastaavasti investoijan kannettavaksi jäävä taloudellinen riski kasvaa merkittävästi tehon funktiona.

Tehoon pohjautuva latausinfra tuki tukee myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra asetusehdotusta (AFIR), joka perustuu suuritehoisten latauskenttien kautta aikaansaatavaan latausvalmiuteen ja latauspalveluihin.

Koti- ja työpaikkalatausmahdollisuus välttämätöntä sähköistymistavoitteiden saavuttamiseksi.

Arviomuistiossa todetaan, että sähköautoja ladataan pääosin kotona ja työpaikalla. ARAn myöntämä latausavustus on ollut tarpeellinen toimenpide edistäen latausvalmiuksien -ja pisteiden rakentamista taloyhtiöihin. Avustuksen vahvalla myötävaikutuksella latausvalmiuksia on rakennettu jo noin 43 000 autopaikkaan. Latausavustuksen laajentuminen vuoden 2022 alusta työpaikkalataukseen edistää päästötöntä työmatkaliikennettä sekä yritysten kestäväen kehityksen tavoitteita.

Kunnioittavasti

Heikki Karsimus

Kati Andersin

Sähköinen liikenne ry

Sähköinen liikenne ry

Toimitusjohtaja

Hallituksen puheenjohtaja

Karsimus Heikki
Sähköinen liikenne ry