

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?**

Vaihtoehto B on järkevin, koska siinä luotaisiin laaja-alainen työryhmä infran suunnitteluun ja silloin aluelliset ja taloudelliset reaali-teetit saataisiin selvitettyä paremmin.

Vaihtoehdossa C on aivan liikaa pakottamista, ajoneuvojen sähköistyminen ei jakaannu tasaisesti maantieteellisesti ja siksi ei ole järkevää pakottaa huoltoasemaketjuja perustemaan latauspisteitä kaikkialle. Myöskin jo tällä hetkellä huoltoasemien kannattavuus on hyvin vaihtelevaa, eikä kaikilla toimijoilla ole resursseja latausinfran rakentamiseen, suuri osa toimipisteistä on yrittäjävetoisia, vaikkakin ovat jonkin öljy-yhtiön lipun alla.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Valmistelussa tulisi selvittää perusteellisesti mille alueille on talouden ehdoilla järkevää rakentaa kevyemmän kaluston ja mille alueille tarvitaan raskaankaluston pikalatausasemia. Henkilöautojen akustot ovat selvästi pienempikapasiteettisia ja sitä kautta niille riittää erilaiset latauspisteet, myöskin latausasemien sijoittelussa raskasliikenne on huomioitava aivan erilailla. Lyhyellä ja keskipitkällä ajanjaksolla raskaimmat tavarankuljetusyksiköt tulevat liikkumaan vielä dieselpolttoaineella, mutta paikallinen keskiraske tavaraliikenne ja paikallinen joukkoliikenne tulee sähköistymään ensimmäisenä.

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

EU:n vaatimukset raskaanliikenteen latausasemien rakentamiseksi TEN-T verkostolle "pikavauhdilla" voi olla meidän maassa liian ennenaikaista, nekin varat tulisi keskittää suurempien kaupunkien ympäristön latausinfran rakentamiseen, siellä sitä tarvetta tulee olemaan ensin.

Meille ei ole saatu rakennettua ainuttakaan EU direktiivin mukaista raskaanliikenteen taukkopaikka- aluetta vuosikymmeniin, niin nyt pitäisi rakentaa päätieverkolle latausasemia olemattomille autoille. Aloitettaisiin ensin rakentamaan taukkopaikka-alueita palveluineen nykyiselle kalustolle ja lisätään sitten niihin latausasemia, jos tarvetta esiintyy. Henkilöautoille latausinfraa kehittyy markkinaperusteisesti kysynnän mukaan, mutta raskaalle liikenteelle sopivien suurteholatauspisteiden rakentaminen ei tule olemaan taloudellisesti kannattavaa vielä pitkään aikaan, jos koskaan. Raskaanliikenteen tekninen kehittyminen on vielä lähtökuopissa sähköön perustuvien ratkaisujen osalta, tuleeko vetyautot korvaamaan täyssähköautot pitkillä matkoilla ja raskaimmissa painoluokissa? Todennäköisesti täyssähköiset variaatiot löytävät paikkansa taajamaympäristöstä pitkälläkin aikavälillä vetyautojen monimutkaisen teknisen toteutuksen ja sitä kautta korkeiden hankintakustannusten takia.

Keskustelussa ei pitäisi unohtaa kaasoversiota, ne ovat teknisesti hyvin lähellä nykyisiä polttomoottorimalleja, joten niiden valmistaminen on kustannustehokasta ja biokaasulla saavutetaan loistavat päästöt, tietysti myös biodieseliä ei pidä unohtaa, nykyiselläkin kalustolla saadaan merkittäviä päästövähennyksiä nopeasti siirtymällä käyttämään biodieseliä fossiilisen dieselin sijaan. Tästä vaihtoehdosta puhutaan aivan liian vähän, biodieselin hinnan subventoimisella saataisiin siihen siirtyminen tapahtumaan nopealla aikataululla ja päästöt vähenisivät heti, eikä tarvittaisi mitään infran rakentamista. Helpoin ja halvin tapa ostaa lisää aikaa tässä haasteellisessa tilanteessa.

Yhdistyksemme on käytettävissä, jos haluatte keskustella laajemminkin aiheeseen liittyvissä kysymyksissä.

Kima Timo  
Rahtarit ry