

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?

Kuten arviomuistiossa on todettu, julkisen latausinfrastruktuurin peittävyys on Suomessa nykyisellään varsin hyvä. Poliittikkavaihtoehtoja ja tehtäviä päätöksiä on peilattava tähän nykytilanteeseen sekä ennustettuun infrakehitykseen.

Toteuttamisvaihtoehto B:ssä on tavoitteena panostaa aikaisempaa voimakkaammin järjestelmälliseen ja tavoitteelliseen suunnitteluun. Sähköautojen latausinfra systemaattinen kehittäminen vaatii joka tapauksessa selkeän ja tavoitteellisen strategian tuekseen riippumatta valitusta toteuttamisvaihtoehdosta.

Allekirjoitamme arviomuistion huomiot koskien toteuttamisvaihtoehto C:tä. Ensinnäkin Euroopan unionin AFIR-asetusehdotus on edelleen valmisteltavana, ja asetuksen lopullinen muoto on vielä toistaiseksi avoin. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista luoda kansallisesti velvoittavaa sääntelyä, joka saattaa olla ristiriidassa tulevan EU-tason sääntelyn kanssa.

Jatkovalmistelussa on tarkoituksenmukaista pohtia, mikä on erilaisten toimijoiden rooli latausinfra kokonaisuudessa. Huoltoasemat eivät ole ainoita tarpeellisia rakennuspaikkoja, vaan myös esimerkiksi taloyhtiöillä on kehityksessä suuri rooli. Huoltoasemaketjujen velvollisuudesta rakentaa sähköautojen latauspisteitä ei tällä hetkellä säädetä EU-lainsäädännössä.

Velvoittavan sääntelyn implementointi voi olla ennen aikaista tilanteessa, jossa nykyinen markkinaehtoinen kehitys ns. matalan kynnyksen sääntelyn tukemana on tuottanut riittävästi tuloksia suhteessa Suomen ja EU:n tavoitteisiin. Huomiot nykyisen sääntely-ympäristön tehokkuudesta eivät kuitenkaan poista jatkuvan seurannan tarvetta, mikä on tärkeää kaikissa toteuttamisvaihtoehdoissa.

Toteuttamisvaihtoehto A:n osalta pitää huomioida jo tehtyjen päätösten riittävyys keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Arviomuistiossa todetaan, että markkinaehtoisen kehityksen lisäksi tarvitaan runsaasti myös uusia toimia. On todennäköistä, että puhtaasti markkinaehtoinen kehitys ei ole riittävän nopeaa, jotta kansalliset ja EU-tason tavoitteet latausverkoston kehittämiseksi täyttyvät keskipitkällä aikavälillä. Näin ollen on oltava valmius reagoida latausinfra kehitykseen myös sääntelyn keinoin, vaikka nykyinen kehitys onkin ollut riittävä täyttämään nykyiset tavoitteet.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Raskaan liikenteen osalta sähköistyminen ei todennäköisesti ole varteenotettava vaihtoehto ainakaan lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä. Nykyisessä muodossaan arviointimuistio painottaa jossain määrin liikaa raskaan liikenteen sähköistämiskehitystä, vaikka kehitys on huomattavasti hitaampaa kuin esimerkiksi henkilöautojen puolella. Tähän on monia syitä, joista teknologian kehitys on yksi. Suunniteltujen raskaan liikenteen sähkölatauspisteiden määrä tulee suhteuttaa olemassa olevan sähköisen kaluston määrään ja tulevaan kehitykseen. Asiassa on kuitenkin huomioitava tuleva AFIR-asetus, jossa oletusarvoisesti asetetaan raskaille hyötyajoneuvoille jonkinlainen latauspisteiden vähimmäiskattavuus.

Fossiilittoman tiekartan mukaisesti sähköautojen latausinfra tukien myöntämisessä huomioitaisiin edelleen myös alueellinen kattavuus niin, että hankkeen sijoittautuessa alueelle, jolla ei vielä ole julkista latauspistettä, hanke saisi kilpailutuksessa lisäpisteitä. Tulevassa selvitystyössä on tarkoituksenmukaista pohtia kilpailutuksen perusteita siitä näkökulmasta, olisiko tosiasiallinen käyttöaste tai tarve joissain tilanteissa merkityksellisempi kriteeri kuin latauspisteiden alueellinen kattavuus. Liikenne- ja viestintäviraston selvityksessä on käyty lävitse myös latausasemien etäisyyksiä suhteessa asutukseen ja asutustiheyteen.

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

Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä taakanjakosektorilla vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU) osoittaa, että liikenteen päästövähennystavoitteiden ja tehtyjen päätösten välillä on kuilu. Alustavat arviot osoittavat, että hallituksen maaliskuussa 2022 tekemät ilmastotoimia vahvistavat päätökset eivät riitä kuromaan tätä kuilua umpeen. Kaikessa liikenne- ja ilmastopoliittisessa työssä tulee huomioida päästövähennystavoitteet ja seurata aktiivisesti näiden tavoitteiden etenemistä.

Laaka Mari
SAK ry