

Lausunto

23.03.2022

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 A: nykytilan jatkaminen

**Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehtoista?**

Latausinvestointien osalta kaikenlainen pakkoinvestoiminen tulee poistaa. Kannusteet ovat pakkoa parempi työkalu.

Suomeen toteutettava latausinfra syntyy markkinaehtoisesti, ilman sääntelyä. On huolehdittava riittävästä latausinfra investointikannustimista.

EU valmistelee suurta liikenteeseen vaikuttavaa ilmastopakettia ja sääntelyä. On perusteltua olla rakentamatta samaan aikaan päällekkäistä, kansallista sääntelyä

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Latausinfra verkkoa tarkasteltaessa on syytä huomioida, missä autot yleisesti ottaen ladataan. Kun asuinrakennukset ja työpaikat veloitetaan rakentamaan latauspisteitä, olemme Suomessa henkilöautojen latauksien osalta hyvin todennäköisesti lähellä Norjassa syntyneitä latauspaikkajakaumia. Liikennepalvelukauppiat ry:n saamien tietojen mukaan yli 90 % norjalaisten sähkökäyttöisten henkilöautojen lataamistehosta ladataan joko kotona tai työpaikalla. Loppu, vajaa 10 %, lataustehosta ladataan muualla lähinnä sen vuoksi, että ei uskota latauksen riittävän joko kotiin tai työpaikalle. Tästä on helppo johtaa se päätelmä, että julkisten latauspisteiden liiketaloudellinen kannattavuus ei välttämättä ole itsestään selvää. Poikkeuksena voivat olla Suomen

etelä-pohjoinen akselin pääväylät, joilla henkilöautot liikennöivät vahvasti muutenkin kuin työpaikkapendelöintinä.

Investointivelvoitteet on jätettävä kokonaan pois sähkölatausverkon laajentamisen keinovalikoimasta. Liikennepalvelukauppiat ry näkee, että investointipakkoa ei tule käyttää sen enempää yksittäisille liikennepalveluasemille kuin öljy-yhtiöiden omistamille polttoaineiden jakeluketjuillekaan. Jos liikennepalveluasemille tulisi investointipakko, tarkoittaisi se erittäin suurella todennäköisyydellä liikennepalveluasemaverkon harvenemista erityisesti siellä, missä verkko on jo tällä hetkellä harvimmillaan.

Markkinaohjaus toimii myös latauspaikkainvestointien osalta, kun sen tukena on riittävän mittava sähkölatauspisteiden investointitukiohjelma. Investointituet on syytä suhteuttaa investointien kokoon. Kun investointi on luokkaa 50 000,- - 200 000,- euroa, täytyy investointituen olla todella merkittävä osuus investoinnin arvosta.

Jos vastoin Liikennepalvelukauppiat ry:n kantaa edettäisiin vaihtoehdon B mukaan, on ratkaisevan tärkeää, että mahdollisesti perustettavan kansallisen poikkisektoraalisen työryhmän kokoonpanossa olisi sekä liikennepalvelukauppiaita että öljy-yhtiöitä edustavia asiantuntijoita. Näin työryhmä saisi mahdollisen työnsä edetessä tietoa ja kannanottoja suoraan kentältä ja niiltä toimijoilta, joita työn tulokset konkreettisesti koskettaisivat.

Liikennepalvelukauppiat ry vastustaa Toteuttamisvaihtoehtoa C.

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

Liikennepalvelukauppiat ry peräänkuuluttaa edelleen analysoimaan yksittäisen kulkuneuvon elinkaarensa aikana tuottamia päästöjä kilometrikohtaisten pistepäästöjen sijaan. Kunkin kulkuneuvon elinkaarensa aikana tuottamat päästöt ovat joka tapauksessa ilmaston kannalta tarkasteltuna ratkaiseva ja oikea suure. Myös sillä, mitä tapahtuu kulkuneuvon liikenteessä oloaikaa ennen ja liikenteessä oloajan jälkeen on merkitystä. Nämä vaikutukset on otettava arvioinneissa ja lainsäädäntöä rakennettaessa huomioon.

Salonen Jari

Suomen Bensinikauppiain ja Liikennepalveluajen Liitto SBL ry - Jari  
Salonen, toimitusjohtaja