

Asia: VN/3876/2022

Lausuntopyyntö sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

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

Toteuttamisvaihtoehto B: nykytilan jatkaminen ja toimenpiteiden tehostaminen

Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehtoista?

Nykyiset politiikkatoimet (keinovalikoima) ovat sinällään riittäviä, mutta niiden suuntaamista on tehostettava ja niihin käytettäviä resursseja on lisättävä. Lisäksi on harkittava nykyisen keinovalikoiman lisäksi soveltuvan informaatio-ohjauksen käyttöönottoa. Mikäli ehdotettu poikkisektoraalinen työryhmä perustetaan, niin olennaista on, että sille asetetaan selkeä tehtäväksianto. Relevantin tiedon käytön vuoksi Energiaviraston olisi välttämätöntä kuulua tällaiseen työryhmään. Tällä hetkellä Energiaviraston tuottamia, latausinfrastruktuuria koskevia, tietoja tulkitaan toisinaan eri asiayhteyksissä väärin. Lisäksi tietoja pyydetään Energiavirastolta eri hallinnonalojen (TEM, LVM, VM, YM, EU:n komissio) tietotarpeisiin, jolloin muut hallinnonalat tai toimijat eivät tiedä toistensa tietopyynnöistä tai niiden sisällöstä.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Edistävät toimenpiteet tulisi ottaa käyttöön mahdollisimman nopeasti, jotta tavoitteet voidaan saavuttaa. Jatkovalmistelussa olisi kiinnitettävä huomiota oikean ja luotettavan tiedon käyttöön päätöksentekoa valmisteltaessa. Esimerkiksi muistiossa käytetään vuosien 2019 ja 2020 tietoja, vaikka tuoreimpiakin tietoja olisi saatavilla. Tuoreimpien ja pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavien tietojen käyttäminen antaisi paremman ja luotettavamman kuvan päätöksenteon valmistelulle.

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

Tällä hetkellä sähköajoneuvojen määrä kasvaa julkista latausverkostoa nopeammin. Energiaviraston arvio on, että täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on kasvussa ja ladattavien hybridien vastaavasti laskussa. Viraston näkemys on, että julkisten suurteholatauspisteiden puute on merkittävä täyssähköautojen yleistymisen este. Viraston tekemän arvion mukaan

suurteholatauspisteiden korkea investointikustannus yhdistettynä latauspisteitä operoivan yrityksen epävarmaan tulovirtaan muodostaa haasteellisen tilanteen latauspalveluiden tarjoajille. Tämän seurauksena investointeja ei synny markkinaehtoisesti riittävästi kaupunkikeskusten ulkopuolelle.

Edellä mainitun johdosta julkisia suurteholatauspisteitä on entistä vähemmän suhteessa täyssähköautojen määrään. Kehityssuunnan korjaamiseksi tulisi julkisen latausinfra nopeampaa kehittymistä edistää mahdollisimman nopeasti ja määrätietoisesti. Ellei toimiin ryhdytä riittävän nopeasti, autoilijoiden kokeman haitan ('ajosädeahdistus') lisäksi Suomi jää todennäköisesti jälkeen sitovista EU-tavoitteista sekä kansallisista tavoitteista latauspisteiden määrän ja sijainnin osalta.

Kokonaiskuvan hahmottamiseksi olisi myös ymmärrettävä koti- ja työpaikkalataukseen sekä tieliikenteen pikalataukseen liittyvät uhat ja mahdollisuudet sekä niiden kytkennät toisiinsa. Sähköautojen määrän lisääntyessä, kotilataus ei tule enää täyttämään lataustarvetta ja riittävän kattava julkinen latausverkosto on välttämätön. Kokonaiskuvan hahmottamisen viestinnässä tarvitaan ns. suurelle yleisölle informaatio-ohjausta latausinfrastruktuurista ja laajemmin sähköautoilusta.

Edistämistoiminnassa olisi tarpeen arvioida vaihtoehtoisia kehityspolkuja vaihtoehtoisilla edistämistoimilla ja niiden panostuksilla sekä vertaamalla näitä puhtaasti markkinaehtoisesti tapahtuvan kehityskulkuun. Kun vaihtoehtoisten edistämistoimien vaikutukset julkiseen talouteen tunnetaan, voidaan paremmin arvioida yksittäisten toimenpiteiden (esim. tukiohjelma) kustannustehokkuutta. Tämän hetken arvion perusteella erilaisia tukiohjelmiä infrastruktuurin parantamiseksi kuitenkin vielä tarvitaan.

Yleisesti Energiavirasto toteaa, että normatiiviset ohjauskeinot, kuten huoltoasemille asetetut velvoitteet eivät ole yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta tehokkaita keinoja edistää sähköautojen latausinfrastruktuuria. Lisäksi kukaan ei tiedä esimerkiksi sitä, millainen palveluverkosto tulevaisuudessa palvelee tielläliikkuja. Huoltoasemien merkitys tällöin voi tällöin olla ainoastaan osa kokonaisuutta.

Ja mikäli tukijärjestelmiä on tarkoitus käyttää, niin niiden tulee olla määräaikaista ja sellaisia, joissa tukitaso ei määräydy hallinnollisesti, vaan juuri sen tarpeen mukaisesti, että yritysten investoinnit latausinfraverkkoon tulevat tehdyiksi. Parhaimmillaan tätä tavoitetta toteuttavat määräaikaisten tukiohjelmat, joiden puitteissa järjestetään useita peräkkäisiä latausinfra investointituen tarjouskilpailuja.

Nurmi Simo
Energiavirasto

Ripatti Pekka
Energiavirasto - Energiavirasto, uusiutuvan energian ryhmä