

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?**

Esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista varteenotettavin vaihtoehto on mielestämme B. Uskomme, että suunnitelmallisuus madaltaa kynnystä siirtyä sähköautoihin: jos eri toimijoilla on selkeä näkymä siitä, miten ja milloin latausinfraa kehitetään Suomessa, luottamus sähköautoiluun kasvaa ja siirtymä sähköautoiluun nopeutuu. Tämä taas ruokkii kysyntää pikalataukselle ja luo painetta markkinalähtöiselle pikalatausinfraan kehittämiselle.

On myös tärkeää, että suunnittelussa on mukana eri tahojen edustajia. Kuten muistiossa todetaan, latausinfraan liittyy useita eri näkökohtia teknologiakehityksestä käytettävyyteen ja saavutettavuuteen. On kaikkien etu kehittää pikalatausverkostoa yhteistyössä.

Kannatamme markkinalähtöisyyttä. On mielestämme hyväksyttävää, että pikalatausverkosto on alkuvaiheessa tiiviimpää tiheästi asutuilla alueilla, sillä näillä alueilla sähköautot yleistyvät nopeammin ja pikalatauksen tarve luo markkinalähtöistä kysyntää ja toisaalta kilpailua latauspalvelun tarjoajille. Kun sähköautoja on paljon, myös pikalataustapahtumien volyyymi kasvaa, jolloin käyttökokemuksia kertyy nopeammin. Tämä auttaa kehitystyötä ja tuottaa arvokasta tietoa haja-asutusalueiden pikalatausverkoston suunnitteluun.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Eriyistä huomiota olisi kiinnitettävä pikalatausverkoston tukemiseen haja-asutusalueilla. Haja-asutusalueilla tarvitaan todennäköisesti nykyistä suurempaa hankintatukea pikalatausinfra perustamiselle. Haja-asutusalueilla latausinfrastruktuuria olisi hyvä keskittää taajamien yhteyteen, jos reitin varrella olevat palvelut ovat puutteelliset (esimerkiksi ns. "kylmä-asetat" eivät toimi sähköautoilun latauksen sijoituspaikkana ja jäävät helposti käyttämättömiksi). Näin latausinfrastruktuuri tukee myös taajamien palvelujen lisääntynyttä käyttöä. Tukea voisi siirtää pois alueilta, joissa käyttäjämäärät ovat jo nousseet luoden tarpeen lataukselle, jolloin palveluntarjoajien kannattaa investoida latausinfrastruktuuriin puhtaasti taloudellisin perustein.

Lähtökohtaisesti pikalatauskentät olisi hyvä suunnitella niin, että yhdellä kentällä on useampi kuin yksi tai kaksi pikalatauspistettä. Näemme jo nyt kehittyneemmillä markkinoilla pikalatauskentille kertyvän jonoa ruuhka-aikoina. Esimerkiksi Norjassa keskustelu on lähes täysin siirtynyt sähköautojen toimintasäteilystä ja sen riittävydestä latauspisteiden määrän riittävyteen latauspooleissa ja odotusaikoihin latausjonoissa. Pikalatauskenttien skaalaaminen tulevaisuudessa kannattaisi myös ottaa suunnittelussa huomioon, jotta investoinnit olisivat mahdollisimman pitkäikäisiä.

Kyseenalaistamme veloitteet huoltoasemille, sillä myös muilla palveluntarjoajilla, kuten esimerkiksi kaupoilla ja ravintoloilla on mahdollisuus perustaa pikalatausasemia ja -pooleja. Kokemukset ja kertynyt data eri markkinoilta osoittaa, että sähköautoilijat lataavat mielellään sellaisilla latauspisteillä, jotka sijaitsevat palvelujen yhteydessä.

Huomiota olisi kiinnitettävä pikalatauspisteiden huoltoon: pikalatauspisteet on pidettävä kunnossa ja autoilijan on vikatilanteessa saatava helposti apua kaikkina vuorokauden aikoina.

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

Latausinfra kehittämisen lisäksi olisi edelleen tärkeää tukea lisää sähköajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. Kun sähköautot, -rekat ja -bussit yleistyvät, kysyntä sähköajoneuvojen pikalataukselle kasvaa. Kysyntä luo myös vahvemman pohjan markkinalähtöisille investoinneille pikalatausinfrastruktuuriin.

Ristimäki Tomi  
Kempower Oyj