

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?

Viite: VN/3876/2022

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevaa arviomuistiota

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua asetuksesta sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Sähköistyminen on maantieliikenteen lähitulevaisuuden suurin muutosajuri, mutta sähköistyminen ei rajoitu vain maantieliikenteeseen, vaan kattaa kaikki liikenteen kulkumuodot. Henkilöautopuolella sähköisten henkilöautojen markkinaosuudet ovat jo nyt Suomessa yli 30 % ja uusia edullisempien hintaluokkien malleja on tulossa markkinoille mittava määrä seuraavan 2 vuoden aikana entisestään kasvattaen sähkö-autojen markkinaosuuksia. Poikkeuksellista geopoliittisesta tilanteesta huolimatta sähköautot ovat valmistajien strategioissa kärkisijoilla ja näiden valmistus pyritään turvaamaan kaikin mahdollisin keinoin¹. Myös raskaan kaluston puolella sähköistyminen ja infrastruktuurin vaatimukset tulee huomioida nykyistä paremmin. Suomen sisäisistä tavaratonneista 86 %:n kulkee maanteitse² ja näin ollen raskaan kaluston sähköistyminen ja latausinfrastruktuuri ovat Suomen kannalta merkittävässä asemassa.

Arviointimuistio on keskeisiltä osin onnistunut ja sisältää hyvän tietopohjan sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä silmällä pitäen. Osa tiedoista vaatii kuitenkin päivittämistä sekä tietopohjan laajentamista. Esimerkiksi AFIR-asetusehdotuksen voimaan tulon jälkeen yleisesti saatavilla olevaa sähkölatausta tulisi olla tarjolla jokaisen vuoden lopussa 1 kW jokaista rekisteröityä täyssähköistä kevyttä ajo-neuvoa kohden ja 0,66 kW jokaista rekisteröityä ladattavaa kevyttä ajoneuvoa kohden. Tavoite on jo saavutettu Suomessa sekä useissa muissa jäsenmaissa ja Suomen kannattaisikin nostaa kansallista kunnian-himoa ylöspäin. 2021 lopussa pelkästään ITS Finlandin jäsenen Virran verkostossa olevan julkisen latauksen määrä oli tavoitteeseen nähden lähes kaksinkertainen suhteessa nykyiseen autokantaan.

Arviointimuistio sisältää myös muita kyseenalaisia EU:sta tulevia ohjeistuksia, joita tulisi tarkastella kriittisesti ja jotka ovat saaneet alan toimijoilta kritiikkiä kuulemistilaisuuksissa. Näitä ovat esimerkiksi vaatimukset latausverkoston kattavuudesta kumpaankin ajosuuntaan tai yksittäiseen laturiin kohdistuva 350kW latauskapasiteettiminimi.

Suomesta löytyy alan huippuosaamista laajalta sektorilta ja ITS Finland näkeekin tärkeäksi alan kuuntelemisen ja osaamisen hyödyntämisen. LVM on kiitettävästi järjestänyt sähköautojen latausverkoston kehittämisen ja regulaation tiimoilta sidosryhmätilaisuuksia ja nämä on koettu alalla hyödyllisiksi.

ITS Finlandin näkemys latausverkoston kehittämisen vaihtoehtoista

ITS Finland näkee, että sähköautojen latausverkoston kehittämiseksi esitetyistä toteuttamisvaihtoehtoista paras vaihtoehto olisi vaihtoehto B eli nykyisten toimenpiteiden jatkaminen ja kansallisen työryhmän perustaminen tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin kehittäminen nykyistä tavoitteellisemmaksi suunnittelemiseksi.

Syyinä valintaan ovat ennen vaihtoehdon B mahdollistamat uudet toimenpiteet, joilla kansallista sähköautojen latausverkostosta kyettäisiin mahdollisesti kehittämään nykyistä tavoitteellisemmaksi vastaten nopeasti kehittyvän ajoneuvomarkkinan tarpeita. Toimenpiteille tulisi taata riittävä rahoituspohja sekä pitkäjänteisyys. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota useisiin erityishuomioihin, joita on käyty läpi lausunnon jatkovalmisteluita käsittelevässä kohdassa.

ITS Finland näkee vaihtoehdossa B esitetyn työryhmän perustamisen tarpeelliseksi ja osallistuu itse kysyttäessä työryhmän toimintaan tuoden mukanaan verkoston asiantuntemuksen.

Vaihtoehto A näyttäytyy nykyiseen sähköautomarkkinan kehitykseen riittämättömältä sekä geopolittisen tilanteen vaikutukset huomiotta jättävältä. Sähköautomarkkina on jatkuvasti ylittänyt viralliset ennusteet ja alan markkinakehityksen oletetaan jatkuvan vahvana, vaikka vallitseva sirupula ja Ukrainan tilanne ovatkin vaikeuttaneet uusien autojen saatavuutta. Ongelma koskee kaikkia autoja, ei yksittäistä käyttö-voimaa.

Vaihtoehto C sisältää epävarmuuksia velvoitteisiin ja regulaatioon liittyen sekä huolia turhista investoinneista, joita ei ohjaisi mikään muu kuin hallinnollinen pakko. Erittäin nopeasti kehittyvässä latausmarkkinassa absoluuttiset pakot voivat johtaa ojasta allikkoon ja syödä resursseja kannattavilta investoinneilta (veloitteen johdosta voimaan mahdollisesti astuvat tuet ohjautuisivat mahdollisesti tehoitomiin investointeihin). Lisäksi pakottava regulaatio voi johtaa huoltoasemaketjujen palveluliiketoiminnan kustannus-tason nousuun ja kilpailukyvyn heikentymiseen, joka ei auttaisi keskipitkällä aikavälillä latausinfrastruktuurin kehittymistä. Latauspalvelutoimijat tarjoavat jo nyt latausratkaisuja huoltamoyrittäjille ja oletettavaa on, että markkina vastaa kysyntään orgaanisesti ilman ulkopuolista pakottavaa regulaatiota. Pakon sijasta tulisikin miettiä kansallisia tuki-instrumentteja, jotka mahdollistavat koko Suomen laajuisen sähköautoilun, tukevat huoltamoyrittäjiä sekä sähköautojen latausratkaisujen tarjoajia näin edistäen koko alan kehittymistä ja myös alan vientiä.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

ITS Finland näkee, että jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota:

- Markkinaympäristön nopean muutoksen tunnistamiseen ja vaikutusten arvioimiseen.
- Uusien latauspalvelujen- ja liiketoimintamallien huomioimiseen sekä mahdollistamiseen
- Raskaan kaluston latausratkaisujen tietopohjan kasvattamiseen ja synergioiden varmistamiseen kevyemmän kaluston latauksen kanssa.

- Alan vientipotentiaalin tukemiseen tunnistamalla keskeisimmät alan vientikohteet ja edistämällä näiden skaalautumisesta Suomessa luoden näin referenssejä suomalaisille yrityksille.
- Koko liikennesektorin sähköistymisen huomioimiseen ja infrastruktuurin positiivisen kehityksen varmistamiseen liikennemuotojen rajat ylittävällä yhteistyöllä.

Markkinaympäristön nopea muutos

Markkinaympäristön nopea muutos haastaa perinteisiä liikennepoliittisen suunnittelun toimintamalleja, joissa strategiat lyödään lukkoon vuoden kestävän prosessin seurauksena ja markkinan oletetaan kehittyvän arvioidun mukaan seuraavien 2–4 vuoden aikana. Kuten kuluneiden 5 vuoden aikana on nähty luke-mattomia kertoja, sähköautomarkkina ja sen myötä latausmarkkina kasvaa eri tasossa virallisiin arvioihin nähden. Liikennesectori ylipäättään ja tämän sisällä liikenteen sähköistyminen, muuttaa liikennesektorin dynamiikkaa niin nopeasti, että aiemmin hyväksi koetut suunnittelun toimintamallit voivat osoittautua liian hitaiksi. Suomeen tarvittaisiinkin toimijaneutraali markkinaympäristön muutosta tiheällä frekvenssillä seuraava ja sitoutumattomia suosituksia ja tulkintoja aiheesta laativa alan yhteinen toimija tai ryhmittämä.

Ukrainan sodan vaikutus energian hintoihin sekä liikennepoliittikkaan myllertää entisestään historiallisen nopeassa muutoksessa olevaa liikennesectoria. Alan kehityksen ja geopoliittisen tilanteen yhteisvaikutuksen johdosta fossiilisten polttoaineiden hinnat ja näihin liittyvät riskit tulevat pysymään korkealla, jonka lisäksi EU haluaa irrottautua venäläisestä öljystä mahdollisimman nopeasti. Vaikutuksen seurauksena voidaan olettaa, että Eurooppalaiset autovalmistajat investoivat entistä enemmän sähköautoihin, joita pyritään tuomaan ennennäkemättömissä määrin markkinoille. Tämä tuo mukanaan lukuisia Suomen talous-, ympäristö-, ja liikennepoliittikkaan vaikuttavia muutoksia, joita olisi hyvä ymmärtää ja käsitellä ennakkoon. Sanomattakin on selvää, että kehitys vaikuttaa sähköautojen latausverkoston kansalliseen kehitykseen.

ITS Finland näkee, että nopeasti kehittyvässä markkinassa velvoittava lainsäädäntö ja pakkotoimenpiteet tuskin ovat paras ratkaisu alan positiivisen kehityksen varmistamiseksi. Tämän sijaan tulisi pyrkiä yhteiseen konsensukseen alan positiivisen kehityksen tukemisen parhaista toimenpiteistä.

Uusien latauspalvelujen- ja liiketoimintamallien huomioiminen ja mahdollistaminen

Latausmarkkina kehittyy nopeasti ja uusia teknologioita, palvelumalleja ja hinnoittelustrategioita kehitetään jatkuvasti. ITS Finland näkee, että alan nopeaa kehitystä ei tulisi rajata kansallisilla toimilla vaan päinvastoin tulisi tukea uusia innovatiivisia latausratkaisuja. Näitä voivat olla esimerkiksi siirrettävät HPC-latausratkaisut, joilla voidaan vastata latauksen kysyntäpiikkeihin esimerkiksi juhannuksen ja joulun alla. Liiketoimintamallien saralla esimerkiksi eri aikoina julkisina ja

eri aikoina yksityisinä latauspisteinä toimivat latauspisteet voivat aiheuttaa passiiviselle regulaatiolle haasteita, samoin kuin voi käydä eri maksutapojen kehittyessä. Arviomuistiossa ei oteta latauspalveluihin ja liiketoimintamalleihin kantaa syvällisesti, vaikka teemaa olisi hyvä kansallisella tasolla arvioida ja käydä dialogia eri vaihtoehdoista.

Viennin edistämisen tulokulma – ITS Finland näkee, että sähköistyvä liikenne on tuonut jo Suomelle merkittävässä määrin vientiä ja viennin mahdollisuudet vain kasvavat³. Viennin saralla positiivisen kehityksen varmistamiseksi olisi tärkeä varmistaa, että latausinfrastruktuurin kehitystä ohjaava politiikka ja mahdolliset tukitoimet edesauttavat suomalaisten yritysten vientiä.

Raskaan kaluston latausratkaisujen tietopohjan kasvattaminen ja synergioiden varmistaminen

Sähköhenkilöautojen puolella alan markkinakehitys on jatkuvasti ylittänyt viralliset tavoitteet ja ITS Finland näkee, että sama tulee tapahtumaan raskaassa kalustossa. Kehityksellä on vaikutuksia latausinfra-struktuurin kehitykseen ja nopeuteen. Alan yritykset puhuvat jo nyt julkisten latauspisteiden tarpeesta ja näiden yhteisistä suunnittelutarpeista⁴, joilla vastattaisiin alan yhteisiin tarpeisiin, ei yksittäisen yhtiön. Raskaan kaluston puolella tarjonta tulee kasvamaan merkittävästi 2023 alkaen, TCO-kustannustaso dieselkaluston kanssa saavutetaan 2020-luvun puolivälissä ja 2030 mennessä sähkökuorma-autot muodostavat 41–47 % uusmyynnistä⁵. Nämä arviot perustuvat tämän hetken tietoon ja tilanteeseen ennen Venäjän hyökkäystä, joka on huomattavasti nostanut dieselin hintaa ja tekee sähkökuorma-autoista entistäkin houkuttelevampia.

ITS Finland ehdottaa, että Suomen kansallisessa toimintakehyksessä tulisi asettaa alustavia ja tarkennettavia tavoitteita raskaiden ajoneuvojen julkisille latauspisteille. Tavoitteiden tueksi ja raskaan kaluston markkinakehityksen huomioiden ITS Finland näkee, että alan lataustarpeiden ja investointien tietopohjaa tulisi laajentaa. Toteuttamisvaihtoehto B tukisi tätä tietopohjan laajentamista.

Kansallisten tavoitteiden tulisi olla sellaisia, että niitä voidaan nopeasti tiukentaa, mikäli ajoneuvomarkkinan kehitys näin vaatii. Raskaan kaluston sähköistymisen vaikutuksia latausinfrastruktuurin kehityksen kannalta ja synergioita muiden investointien kanssa (esim. rekkaparkit, satamien investoinnit yms.) tulisi tarkastella Suomessa nykyistä laajemmin huomioiden alan markkinakehityksen.

ITS Finland näkee, että latauspisteiden tehokkaan käytön kannalta tulisi Suomessa edistää latauspisteiden ja ennen kaikkea taustajärjestelmien ja taustainfran yhteiskäyttöä. Tämä ei tarkoita regulaatiosta johdettua pakkoa, vaan suunnitelmallista yhteistyötä esim. latauskenttien suunnittelussa. Yhteiskäytössä digitaaliset ja älykkäät palvelut, jotka auttavat latauspisteiden käytön optimoinnissa näyttelevät suurta roolia.

Alan vientipotentiaalin tunnistaminen ja tukeminen osana latausverkon kansallista kehittämistä

Latausverkoston kansallinen kehittäminen tulee nähdä myös vienninedistämisen tulokulmasta ja juuri käynnistynyt liikennealan kestävä kasvun ohjelma tuo tälle tulokulmalle resursseja. Suomi on kokoluokassaan kansainvälinen edelläkävijä niin latauspalveluiden kuin latauspisteiden rakentamisen saralla ja tätä etumatkaa tulisi kasvattaa entisestään sähköisen liikenteen markkinan jatkaessa kasvuaan. Tulokulmaa tulisikin ottaa ITS Finlandin mielestä parhaan toteuttamisvaihtoehdon B jatkovalmistelussa huomioon nykyistäkin tiiviimmin.

Koko liikennesektorin sähköistymisen huomioiminen

Jatkovalmistelun kannalta tulisi kiinnittää huomiota koko liikennesektorin sähköistymiseen ja tämän kehityksen synergioihin. ITS Finlandin mielestä Suomen tulisi nähdä liikennesektorin sähköistyminen kulku-muodot ja rajat ylittävänä mahdollisuutena, jonka ohjaamista ei tulisi tehdä kulkumuotokohtaisista siilois-ta, vaan koko liikennejärjestelmän sähköistymisen näkökulmasta. Tämä tarkoittaa niin vesiliikenteen, lentoliikenteen, pyörien kuin vaikka moottorikelkkojen sähköistymisen huomioimista ja kaikkien näiden kulkuneuvojen tarvitseman latausinfrastruktuurin kehityksen systemaattista huomioimista. Liikenteen sähköistyminen ja tätä kautta infrastruktuuritarpeet tulee nähdä koko alan tulevaisuuden suunnan näyttäjänä eikä vain yhden sektorin asiana.

Jatkovalmistelussa on tärkeä varmistaa, että eri liikennesektoreiden latausratkaisut ja näiden taustalla olevat infraratkaisut tukevat toisiaan ja mahdollistavat kustannustehokkaat kaikkien liikennesektoreiden latauspalveluiden kehityksen. Tämä vaatii latausverkoston käsitteen laajentamista koskemaan kaikkia liikennemuotoja sekä näitä yhdistäviä digitaalisia ratkaisuja. Jälkimmäisen saralla Fintrafficin johtama liikenteen dataekosysteemi on merkittävässä roolissa, kun alan toimijat muodostavat yhteisiä tavoitteita ja pelisääntöjä tulevaisuuden liikennejärjestelmän datankäyttöratkaisujen saralla.

ITS Finland näkee myös, että latausinfrastruktuurin tietoturvaan tulisi myös kansallisella tasolla kiinnittää aiempaa enemmän huomiota, sillä yhteiskunnan siirtyessä poltosta sähköön, tulee latausinfra muodostamaan vihamielisille toimijoille entistä houkuttelevamman kohteen. Tietoturvanäkökulmaa olisikin hyvä pitää esillä jatkovalmistelussa.

Kunnioitavasti,

Eemil Rauma

CIO

ITS Finland ry

- 1) Autoalan keskeinen vaikuttaja ja asiantuntija, 21.3.2022
- 2) VTT 2021
- 3) https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163301/VN_2021_60.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- 4) Fintraffic: Latauspisteiden tiedot työpaja 2.3.2022 Fintraffic: Latauspisteiden tiedot työpaja
- 5) <https://www.transportenvironment.org/discover/why-the-future-of-long-haul-trucking-is-electric/> , <https://www.electrive.com/2021/04/14/acea-and-te-want-11000-e-truck-charge-points-by-2025/> , <https://press.mantruckandbus.com/corporate/battery-electric-trucks-are-our-future/> , <https://www.isi.fraunhofer.de/en/presse/2021/presseinfo-25-e-lkw-zero-emission-deliveries.html> ,
- 6) <https://www.fintraffic.fi/fi/liikenteenekosysteemi>

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

-

Forsblom Marko
ITS Finland ry

Rauma Eemil
ITS Finland ry