

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?

Jatkoa varten pitää perustaa kansallinen työryhmä tai useampia työryhmiä, joka infrastruktuurin rakentamistarpeiden ohella tarkastelisivat muun muassa infrastruktuurin yhteensopivuutta, käytettävyyttä, tietojen saatavuutta, laskututusta, sekä energiaverkon joustavuutta ja jatkuvuuden hallintaan koskevia kysymyksiä. Latausinfrastruktuurin kansallisessa kehittämisessä ei voida luottaa erisuuntaiseen ja vapaaehtoiseen kehittämiseen, koska latauspalveluiden tarjoajilla ja kysyjillä ei ole tarpeellista huomioida kuin oma normaaliolojen käyttö, ja sitä myötä esim. poikkeusolojen tai syrjäseutujen latausinfra jää kehittymättä. Ilman kokonaisvaltaista tarkastelua alueilla kehitys ei tue muuta kuin välttämättömintä toimintaa. Markkinaehtoinen kehitys tukee vain välttämättömintä käyttöä (eli siis omaan käyttöön) eikä mahdollista joustavaa latausinfra yhteiskäyttöä.

Vaihtoehdossa A: Nykytilan jatkaminen ei millään riittävällä tavalla edesauteta tulevaisuuden liikenneverkon kokonaisvaltaista kehittymistä. Jos latausverkkoa ei suunnitella keskitetysti latausverkoston tarpeista ja lataajien tarpeita yhdistäen, ei suunnittelu lisäarvoa toiminnalle. Tuki järjestelmän toimivuudelle ohjautuu markkinavetoisesti vain niille alueille, joilla autokanta uusiutuu omimmillaan sähköiseksi. Jo nyt suurempien tarvevolyyymien kehittäminen ei tue esim. latausverkon tarpeiden kasvua esim. taksitoiminnan tai jakeluautojen lataamisen tukemiseksi suurissa kaupungeissa. Kun jokainen toimija investoi itsenäisesti syntyy paljon päällekkäistä ja toisiaan haittaavaa tehotonta toimintaa ja erityisesti poikkeusoloihin varautuminen ei toteudu yhtenäisesti.

Vaihtoehdossa C, pyritään ohjaamaan toimintaa, joka on lähtökohtaisesti erilaista liiketoimintaa, sähköjen jakelua. Polttoaineen jakeluasemat eivät ole optimaalisimmissa sijainneissa sähköverkon

kapasiteettiin nähden. Toiminnan ohjaaminen polttonesteiden tankkauspisteisiin ei jo turvallisuus näkökohdista ole järkevä yhdistää sähkön jakelupisteisiin. Vaikka polttoainejakelu ja autojen lataaminen ovat sellaisenaan saman kaltaista toimintaa, on huomioitava, että latauspisteiden rakentaminen ja investoinnit kuitenkin lähtökohtaisesti erilaista bisnestä, eikä niillä ole välttämättä markkinoita hyödyntävää tapaa tuottaa latauspalveluita, eli pakkoinvestointi ei tuota kuluttajille tai tarjoajille kannattavaa palvelua.

Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?

Markkinaehtoinen kehitys tukee vain välttämättömintä käyttöä, eikä mahdollista joustavaa latausinfrastruktuurin yhteiskäyttöä. Esim. lataamisen laskutusten ja järjestelmien käytänteet muodostuvat jo nyt erittäin pirstaleiseksi ja hankalaksi niin kuluttajille, kuin julkishallinnon tai yritysten latausajoneuvoille. Tässä on sinällään se hyöty, ettei ns. turhia investointeja tehdä, mutta on oletettavaa, että tämä hidastuttaa kokonaisvaltaista kehitystä ja myös koko maan resilienssiä poikkeusoloissa. Jakeluhäiriöiden osalta sähkökatko ei erittele saako esim. kunnan kotisairaanhoidon auto lataussähköä, jos kunta ei omilla toimillaan varaudu tilanteeseen. Suomessa ei ole varauduttu tai kattavasti selvitetty sitä, miten esimerkiksi kunnat ovat varautuneet hoitamaan sähköistyvän ajoneuvokalustonsa toiminnan sähkökatkon aikana. On muistettava että puhtaiden ajoneuvojen lainsäädäntö velvoittaa kuntia siirtämään merkittävän osan omasta ja palveluntuotannon ajoneuvoista sähköisiksi vuoteen 2030 mennessä. Suurteholataamisen tarve tulee kasvamaan, kun ladattavien autojen määrä kasvaa ja palvelu- ja logistiikkaliikenne sähköistyy. Latausasemien toteutuksella ja sijoittamisella kokonaisvaltaisesti on keskeinen merkitys. Asiakastarpeet tulee huomioida kokonaisvaltaisesti, esim. julkisen liikenteen lataustarpeet ja hybridiratkaisujen mahdollisuudet eivät toteudu nykyisellään asianmukaisesti. Suuremmat latausvarikot palvelevat vain yksittäisten toimijoiden tarpeita. Henkilöautot ja pakettiautot voivat usein hyödyntää samaa latausinfraa. Kuorma-autojen ja muun raskaan liikenteen tarpeet poikkeavat kevyemmästä ajoneuvosta. Kaikkien käyttäjäryhmien tarpeet on tunnistettava ja kiihdytettävä latausinfraan yhteistä kehitystä. Samalla on huomioitava pika- ja teholatauksen tarpeet nostavat nopeasti esim. asuinrakennusten sähköliittymien vaatimuksia sähkönjakelun osalta.

Kokonaisvaltaisesti jää myös huomioimatta, että koko sähkönjakeluverkkoa ei nykyisellä mallilla kehitettä riittävästi, yksittäiset taloyhtiöt tai liikeyritykset eivät toteuta tosiasiallisesti toimivia latauspisteitä vaan nykyisten säädösten mukaisesti toimivia latausasemia, joissa tosiasiallisesti ei voi ladata ajoneuvoja kuin hätälataamisella. Tämä johtuu siitä, että jo nyt kehityksessä ei huomioida ettei ns. Shuko latausta voida käyttää tosiasiallisesti kuin hätälataamiseen. Muussa pitkäaikaisessa lataamisessa sen käyttö heikentää nykyaikaisten sähköajoneuvojen akkujen kapasiteettia. Ongelma on, että tätä riittämätöntä lataustapaa voidaan pitää kuitenkin riittävänä lainsäädännön kannalta. Mikä johtaa siihen, että koska kukaan ei halua nostaa omia kulujaan ja investoida raskaampaan infraan, että kiinteistöissä toteutetaan latausinfraa, joka ei ole tosiasiallisesti toimivaa, vaan resursseja hukataan näennäisesti lainmukaisen latausinfraan tuottamiseen.

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

Suomen ladattavista ajoneuvoista suurin osa on käytössä Etelä-Suomessa. Suurin osa ihmisistä lataa autoaan kotonaan tai yritysten kotitukikohdassa. Kotipesälataamisen lisääntyessä on kehitettävä keskitetysti kuormanohjausratkaisujen yleistymistä työajoneuvojen kotipaikoilla ja taloyhtiöissä. Keskitetyt kuormanohjausratkaisut ovat tärkeitä, jotta sähköverkon kapasiteetista ei tule ongelmaa. eikä toimijoilla tule hukkainvestointeja. Sähköjälkelussa pitää pystyä optimoida sähkönkäyttöä koko sähköjärjestelmän tasolla, niin kuin myös yksittäisten ihmisten kotien ja työpaikkojen tasollakin. Tämä vaatii yhteistä koordinaatiota niin valtakunnallisella, kuin paikallistasollakin.

Ari Lallo
Helsingin Kaupunki, Sosiaali- ja terveystoimiala, Kuljetuspalvelut, logistiikka-
asiantuntija