

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?**

Jakeluinfraan liittyvä niin kotimainen kuin EU-regulaatio elää jatkuvassa muutoksessa. Uuden teknologian käyttöön otto liikenteessä etenee osin vaikeasti ennustettavaa tahtia ja siten myös jakeluinfraan kehittämisessä tulee ottaa huomioon pitkän aikavälin ennusteiden ohella myös muutokset lyhyemmällä ja keskipitkällä aikavälillä. Lainsäädännön valmistelijoiden ja toiminnan harjoittajien välinen yhteistyö luo mahdollisuuden lainsäädännön kehittämiseen tavalla, jolla markkinoiden asiantuntemus saadaan reaaliaikaisesti ja monipuolisesti valmisteluun mukaan. Lisäksi työryhmä tarjoaa yhden hyvän kanavan esim. EU-lainsäädännön kehittämisen tiedonjakoon virkamiehiltä toiminnan harjoittajille. Uusille ja osuuttaan kasvattaville vaihtoehtoisille käyttövoimille liikenteessä niiden jakeluinfra niin sähkön, biokaasun, synteettisten polttoaineiden kuin muidenkin käyttövoimien osalta on keskeinen osa yritysten liiketoiminnan kehittämisessä ja siksi sen edistäminen kannattaa suunnitella huolellisesti ja eri näkökulmat huomioon ottaen.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Suurteholautauspaikkojen sijoittumiseen markkinaehtoisesti.

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

Suomen ja EU:n kunnianhimoisen ilmastopolitiikan tavoitteiden toteutuminen edellyttää toimia kaikilla päästöjä aiheuttaville sektoreilla, myös liikenteessä. Energiaomavaraisuus on Ukrainan kriisin myötä noussut päätöksenteon keskiöön. Liikenteen fossiilisten polttoaineiden (öljypohjaiset tuotteet, maakaasu) osalta Suomi on täysin tuontiriippuvainen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien

edistäminen liikenteessä on välttämätöntä sekä ilmastonmuutoksen torjunnan kuin energiaomavaraisuuden lisäämisen näkökulmasta.

Tieliikenteessä henkilöautojen sähköistyminen etenee ripeästi. Siirtymän sujuvuuden takaamiseksi olennaista on jakeluinfraktuurin lisääminen vastaamaan kasvavaa kysyntää.

Raskaan liikenteen sähköistäminen ei tule lähiaikoina suuressa mittakaavassa kyseeseen ja siksi tärkeää on huolehtia muista käytössä olevista raskaan liikenteen päästöjen poistamiseen liittyvien teknologioiden käyttöönotosta. Erityisesti nestemäisen biokaasun lisääminen raskaan liikenteen polttoaineena on ilmastotavoitteiden kannalta järkevää ja sitä tulisi edistää voimakkaasti myös jakeluinfraktuurin osalta.

Tärkeää on pyrkiä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston synnyttämiseen markkinaehtoisesti ja alueelliset erityisolosuhteet sekä ajoneuvokannan profiili huomioiden. Kattava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri on edellytys kuluttajien ja logistiikkaketjujen päästöttömyyden tulevaisuuden toteutumiselle. On tärkeää huolehtia jakeluinfraktuurin kehittymisestä siten, että henkilöautoliikenteen sähköistyminen ja vastaavasti raskaan liikenteen mahdollisuus nestemäisen biokaasun käyttöönottoon ei jää kiinni latausinfrastruktuurin puutteellisuudesta.

Sähkölatausinfrastruktuurin markkinaehtoista vauhdittamista voisi tukea REDII mukainen liikennesähkön lisääminen tieliikenteen jakeluelvoitteen piiriin. Tämän mahdollisuuden selvittämistä on ehdotettu myös fossiilittoman liikenteen tiekartan yhteydessä.

Hulkkonen Ville  
St1 Nordic Oy