

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?**

Liikenne- ja viestintävirasto pitää esitetyistä vaihtoehdoista B-toteuttamisvaihtoehtoa kannatettavimpana, sillä pelkät nykyiset toimet (vaihtoehto A) eivät ole välttämättä riittäviä sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin kasvattamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa B-vaihtoehdossa ehdotetun kansallisen, poikkisektoriaalisen työryhmän perustamista.

Mikäli poikkisektoriaalinen työryhmä perustetaan, Liikenne- ja viestintävirasto toivoo voivansa osallistuvansa sen toimintaan.

Traficom pitää myös hyvänä työryhmälle esitettyä tehtävänantoa, joka kattaa paitsi sähkön myös muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kokonaisuuden.

Euroopan komission 55-valmiuspakettiin sisältyvä, liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva AFIR-asetusehdotus on vielä kesken. Tästä syystä vaihtoehto C:ssä esitetyn uuden sääntelykehikon laatimisen ja toteuttamisen ajankohta ei ole tässä tilanteessa tarkoituksenmukaisin vaihtoehto.

Toiseksi, huoltoasemat eivät tällä hetkellä ole etenkin henkilöautoja palvelevan latausinfrastruktuurin osalta ainoa tai välttämättä paras toimijataho, jonka yhteyteen latausinfra pitäisi nimenomaisesti sijoittaa. Tästä syystä arviomuistion C-vaihtoehtoa ei nähdä kannatettava, koska velvoite koskisi ainoastaan huoltoasemia.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Jatkovalmistelussa olisi tärkeää olla mukana myös raskasta liikennettä palvelevan jakeluinfrastruktuurin kehittäminen. Tulisi myös tunnistaa raskaan ja kevyen kaluston latausinfrastruktuurin ja niiden kehittämisen synergiat: henkilöautoja ja raskaan liikenteen ajoneuvoja palvelevaa infrastruktuuria ei välttämättä ole aina tarkoituksenmukaista tarkastella erillisinä.

Infrastruktuurin osalta jatkovalmistelussa olisi tärkeää tarkastella latausmahdollisuuksien maantieteellistä sijoittumista, jolloin tunnistetaan alueet, joihin infrastruktuuri ei näyttäisi rakentuvan markkinaehtoisesti, ja tunnistetaan jatkotoimenpiteitä ja parhaat käytännöt infrastruktuurin maantieteellisen kattavuuden parantamiseksi.

Kuten arviomuistiolounnoksessa on jo tunnistettu, myös infrastruktuurin yhteensopivuus, käytettävyys, tietojen saatavuus ja energiaverkon joustavuus ovat tärkeitä teemoja jatkotyötä ajatellen. Näiden lisäksi jatkotyön teemoja voisivat olla lataushintatietojen vertailukelpoisuus, energiaverkon resilienssi sekä kyberturvallisuus.

Valvonta:

Ehdotetut vaihtoehdot A tai B eivät muuttaisi välittömästi nykytilaa tai sääntelyä valvonnan kannalta.

Kuitenkin latauspisteiden lisääntyvä lukumäärä lisää valvottavia kohteita. Tästä syystä ja tulevan AFIR-asetuksen mahdollisten uusien valvontakohteiden vuoksi Liikenne- ja viestintävirastolle tulee varata riittävät resurssit valvontatehtäviin.

Jakeluinfrastruktuurin tavoitteiden seuranta:

Jakeluinfrastruktuuriin liittyvät seuranta- ja raportointivelvollisuudet sekä tietojen jakamisen veloitteet alan toimijoille ja viranomaisille tulevat määräytymään AFIR-asetuksen valmistumisen lisäksi myös RTTI-asetuksen päivittämisen myötä. On oleellista, että eri viranomaisten ja muiden toimijoiden veloitteita tarkastellaan ja niistä sovitaan sääntelyn kehittymisen yhteydessä, ja mahdolliset viranomaistahojen lisäveloitteet resursoidaan tarkoituksenmukaisesti. Lisäksi olisi hyvä huomioida mahdollisten palveluiden ja toimintojen kehittyminen myös markkinaehtoisesti ennen kuin tehtävien vastuunjako kiinnitetään.

Kyberturvallisuus:

Kun polttoainejakelussa letkun kautta kulkee vain polttoainetta, niin sähköajoneuvojen latauksen yhteydessä ajoneuvo vaihtaa tietoja sekä lataustolpan, että muun latausinfrastruktuurin kanssa. Sähköajoneuvojen latauksessa kyberturvallisuuden merkitys tulee kasvamaan verrattuna polttonesteiden jakeluun. Sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuri on altis kyberuhkille kuten muutkin internetiin kytketyt lait-teet, mutta teknologian ja liitettävien laitteiden monimutkaisuus sekä nopea tekno-loginen kehitys voivat tehdä niistä erityisen alttiita kyberuhkille.

Sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin tavoitteet eivät nykyisellään sisällä kyberturvallisuustavoitteita eikä latausinfrastruktuuria koskeva lainsäädäntö

kyberturvallisuusvaatimuksia. On tärkeää, että kyberturvallisuus huomioidaan tavoitteita ja lainsäädäntöä kehitettäessä. Sähköajoneuvojen latausoperaattorit ovat todennäköisesti mukana tulevan verkko- ja tietoturvadirektiivin (NIS2-direktiivi) soveltamisalassa, jonka myötä operaattoreille on tulossa kyberturvallisuuden riskienhallinnan ja raportoinnin vaatimuksia. Latausinfraan julkisissa kilpailutuksissa tulisi myös kiinnittää huomioita kyberturvallisuusvaatimuksiin.

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

-

Ampuja Outi  
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom