

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?**

Vaihtoehto B kattaa A:ssa mainitut toimenpiteet, mutta B:ssä panostettaisiin nykyistä enemmän kansallisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tavoitteelliseen suunnitteluun kaikkien vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta. Tärkeää on, että infrastruktuuri suunnitellaan kattavaksi ja keskenään hyvin toimivaksi. B-vaihtoehto perustuu markkinaehtoisuuteen ja se mahdollistaa myös sen, että tulevan AFIR-asetuksen vaatimat muutokset on mahdollista ottaa huomioon kansallisia toimia määriteltäessä.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Keskeistä on antaa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin kehittyä markkinaehtoisesti ilman, että eri toimijoille (esim. huoltoasemat) asetetaan pakottavia ja infran rakentamiseen velvoittavia määräyksiä. Lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentumiseksi on toki hyvä asettaa aikamääräisiä tavoitteita sekä kohdistaa tarvittaessa julkista tukea niihin kohteisiin, joissa infrastruktuuria ei saada pystyyn ilman julkista apua.

Tärkeää jatkovalmistelussa on varmistaa, että lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentumisessa huomioidaan logistiikka-alan ja erityisesti raskaan tieliikenteen tarpeet. Suuri osa tavaraliikenteen latauksista tulee todennäköisesti suoritettavaksi kuljetusyritysten toimipisteillä ja terminaaleissa, jolloin auton toimintamatka otetaan huomioon reitin suunnittelussa ja kalustokierto suunnitellaan sen mukaisesti. On myös mahdollista, että osa suurista kuljetusasiakkaista toteuttaa latauspisteitä omille tonteilleen, joita kuorma-autot voivat hyödyntää autojen kuormauksen ja purun aikana. Alkuvaiheessa on tärkeää suunnata investointitukia myös logistiikka-alan terminaalien, varikoiden ja

erilaisten latauspisteiden toteuttamiseen sekä varmistaa jatkosuunnittelussa, että raskaan liikenteen tarpeiden mukainen julkinen latausverkko kehittyy myös asianmukaisesti.

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

Palta julkaisi 14.3.2022 yhdessä neljän muun liikenne- ja logistiikka-alan järjestön kanssa päivityksen kesällä 2020 valmistuneeseen liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilisyystiekarttaan. Tiekartassa toimiala kertoo näkemyksensä ja tarvittavat toimenpiteet liikenteen vuoden 2030 päästöjen puolittamistavoitteen saavuttamiseksi.

Tuore tiekartan laskelmien päivitys osoittaa aiempaa vahvemmin, että liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa toimialan kilpailukykyä vaarantamatta. Ilmastokriisin ratkaisemisen lisäksi myös geopolitiittinen tilanne edellyttää, että vähennämme riippuvuuttamme fossiilisista polttoaineista ja Venäjän tuontienergiasta.

Suurimmat lisävähennykset syntyvät tiekarttamme kevään 2022 päivityksen mukaan uusiutuvista polttoaineista sekä vähäpäästöisemmästä autokannasta. Jotta liikenteen sähköistyminen etenee, niin vähäpäästöisten henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen hankintatukijärjestelmää tulee jatkaa samalla kun sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä jatketaan suunnitelmallisesti (B-vaihtoehto).

Rauhamäki Tatu  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Laitinen Petri  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.