

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Täydentävä lausunto Jinfra -työryhmäraporttiin

Sähköinen liikenne –hanke

Teknolohiateollisuus ry, Sähköinen liikenne –toimialaryhmä

Energiateollisuus ry

Pääosin markkinaehtoisesti rakennettavasta verkostosta

1. LVM:n raportissa todetaan useaan otteeseen, että (sähkön osalta) jakeluverkko toteutetaan **"pääasiassa markkinaehtoisesti"**.
2. Sanalla "markkinaehtoisesti" tai "pääosin markkinaehtoisesti" tarkoitetaan näkemyksemme mukaan eri yhteyksissä eri asioita ja merkitykset ovat raportissa jääneet avaamatta ja osittain ristiriitaisia.
 1. Alun perin työryhmän työskentelyn taustalla on ollut direktiivin EU:n parlamentin versio, jonka pohjalta Suomi on pohjustaessa omaa strategiaansa linjannut (mm. Kommenttina Saksan kansalliseen toimeenpanosuunnitelmaan), että Suomessa latausjärjestelmä toteutetaan **pääasiassa markkinaehtoisesti**. Tässä yhteydessä sillä on tarkoitettu, että ***latausverkostoa ei rakenneta osaksi julkista palvelua tai reguloiduksi liiketoiminnaksi mm. sähkönjakeluverkkoyhtiön, valtion tai kunnan toimesta ja tähän verrattuna latausverkosto rakennetaan siis pääasiassa markkinaehtoisesti***. (Sen sijaan toki kunnilla on mahdollisuus rakentaa myös omia latauspisteitä, kuten joissakin kaupungeissa on jo päädytty tekemään.)

"Pääosin markkinaehtoisesti" toteutettavalla latausverkostolla on tarkoitettu sitä, että direktiivin hengen mukaisesti kyseessä on avoin kilpailtu markkina, eikä lainsäädännöllisen veloitteen kautta rakennettava verkosto. Termin "Pääosin markkinaehtoisesti toteutettava latausverkosto" ei tässä yhteydessä ole tarkoitettu sulkemaan pois mahdollisuutta verkkojen rakentamisen mahdollisesti tarvitsemia julkisia tukia (ks. kohta 2).

Sama markkinaehtoisuuden määritelmä koskee kaikkia vaihtoehtoisia käyttövoimia. Sinänsä tarkennuksella ei ole mitään vaikutuksia raportin sisältöön.

2. Toinen asiayhteys on jakeluverkoston kaupallinen kannattavuus, johon työryhmän työssä ei missään kohden ole viitattu. Alun perin työryhmätyön alussa LVM on esittänyt esim. toimintamalleja, joissa sähkön latausverkostolle pohdittaisiin julkisia rahoitusmalleja, (esim. 50% rahoitus), sillä on perusteltua, että valtakunnallisesti kattavassa verkostossa vähintään joka toinen latauspiste on kannattamaton.

Läpi koko työskentelyprosessin on todettu että verkoston rakentamisen lisäksi on ensiarvoisen tärkeää edistää verkkoa hyödyntävän autokannan syntymistä, sillä kattavan

jakeluverkoston ylläpitäminen on kohtuuttoman kallista, mikäli ajoneuvokanta ei ole riittävän suuri.

Sanalla ”pääosin markkinaehtoisesti” tarkoitetaan toki myös sitä, että (sähköautojen latauksesta) odotetaan syntyvän pitkällä tähtäimellä kaupallista liiketoimintaa. Käytännössä sähköautojen latauspalvelu on markkinaehtoista kaupallisesti perusteltua liiketoimintaa, kun ajoneuvojen tiheys kasvaa riittävän suureksi tietyllä maantieteellisellä alueella, näin on tilanne esim. Tanskan ja Norjan suurimmissa kaupungeissa sekä Hollannissa. Suomi on kuitenkin nykyisten arvioiden mukaan vähintään kuuden vuoden takamatkalla johtavista eurooppalaisista maista, kuten Norjasta, Tanskasta ja Hollannista.

Näin ollen sähköautojen latausliiketoiminta on kaupalliselta näkökannalta katsottuna markkinaehtoista toimintaa Suomessa aikaisintaan kuuden vuoden kuluessa, tuolloinkin vasta kahdessa-kolmessa Etelä-Suomen kaupungissa/kaupunkikeskittymässä ja näiden välillä. Jotta sähköautojen määrä kasvaisi tavoitellusti, latausjärjestelmä kattavuuden etupainotteisuutta tulee edistää tukitoimenpitein.

Kaupallisessa merkityksessä sähköautojen jakeluverkon ”markkinaehtoinen” rakentaminen voi alkaa vasta kun markkina on riittävän kehittynyt.

Helsingissä 9.11.2016

Sähköinen liikenne –hanke

Elias Pöyry, projektijohtaja

Teknoliigateollisuus ry Sähköinen Liikenne –toimialaryhmä

Heikki Karsimus, asiantuntija

Energiateollisuus ry

Petteri Haveri, asiantuntija