Parkkisähkö Oy 2.5.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Ehdotukset muutoksiksi luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotosta ja jakelusta

Lakiehdotuksen 3 § 6 momentissa ehdotettu määritelmä älykkäälle lataukselle rajoittaa teknologian kehitystä, ja siitä muodostuu haittaa liiketoiminnan tai teknologian kehityksen edistämisen kannalta.

Direktiivi 2014/94/EU, joka on lakiehdotuksen pohjana viittaa direktiivin 2012/27/EU 2.28 kohtaan, jossa on määritelty älykäs lataus

"sähköistä järjestelmää, jolla voidaan mitata energiankulutus, saada enemmän tietoja kuin perinteisellä mittarilla sekä siirtää ja vastaanottaa tietoa sähköisen viestinnän keinoin"

Ehdotamme, että lakitekstissä käytetään tätä tarkalleen direktiivien muotoilun mukaista määritelmää tai täydennettynä ohjauksen sisältävällä tarkennuksella:

"sähköistä järjestelmää, jolla voidaan mitata energiankulutus, saada enemmän tietoja kuin perinteisellä mittarilla, ohjata latausta sekä siirtää ja vastaanottaa tietoa sähköisen viestinnän keinoin".

Ylläolevilla muotoiluilla saavutetaan haluttu lopputulos eli laitteet ovat älykkäitä ja yhteydessä muuhun maailmaan siten, että voidaan toteuttaa esimerkiksi sähköverkon säätöön ja sähkömarkkinaan liittyviä innovaatioita.

Lisäksi **ehdotamme pykälään 4 lisättävän joustavuus**, koska nykyinen lakiehdotus ei salli uuden teknologian kehittämistä ja käyttämistä ennen asianmukaisen standardoinnin ja lainsäädännön syntymistä. Ehdotettu lisäys olisi seuraavan muotoinen:

"Sähköautojen lataukseen on lisäksi sallittu tulevien, vielä standardointiprosessin alaisten teknisten eritelmien mukaisten teknologioiden käyttö sekä jo yleisesti käytössä olevien lataustapojen käyttö, silloin kun ne perustuvat olemassa oleviin standardeihin".

Sähköverkon taajuussäätöön ja sähkömarkkinoille osallistumiseen on tulossa uusia IoT (Internet of Things) pohjaisia teknologioita, joissa sähkölaitteet voivat itsenäisesti tehdä säätöpalveluita. Tällöin kaikki nämä laitteet käyttävät samoja Internet-pohjaisia

protokollia. Laite voi olla mikä vain sähköä käyttävä tai tuottava laite, oli se sitten lämpökattila, pakastin, sähköauto tai teollisuuslaitos. Tällöin tiedonvaihto tapahtuu suorinta reittiä, tyypillisesti aggregaattorin kautta kantaverkkoyhtiölle. On melko varmaa että raskaan ja kalliin 15118-standardin sijaan myös sähköautojen latauksessa tullaan hyödyntämään näitä teknologioita, koska niillä saavutetaan huomattavia kilpailu-, kustannus- ja teknologiahyötyjä. Esiversioita tuotteista on jo nyt markkinoilla.

Sähköautojen lataukseen on tulossa uusia standardeja. Tärkeimmät näistä ovat induktiivinen (langaton) lataus ja HLP Schuko pistoke. Emme kuitenkaan näe, että lakiin pitäisi kirjata tarkkoja teknisiä muotoiluja, vaan sallia tulossa olevien standardien käyttö jo standardointiprosessin aikana, jotta näihin liittyvää tuotekehitystä tekevät yritykset voivat hakea kokemuksia ja kehittää teknologiaa. Tällä varmistetaan että suomalainen teollisuus on standardin valmistuessa jo markkinoilla kilpailukykyisen tuotteen kanssa eikä jouduta jälkijunaan vahvojen standardimaiden viedessä markkinat.

Langaton lataus on etenkin pysäköintihalleissa järkevä tapa ladata autoa. USA:ssa on jo saatu ensimmäinen standardi valmiiksi, ja on nähtävissä että standardi saadaan myös Eurooppaan lähivuosina.

HLP Schuko pistoke taas mahdollistaa sähköautojen vaatiman jatkuvan 16A virran käyttäen vahvistettua HLP Schuko pistoketta, joka on suunniteltu suuritehoisille laitteille. Koska HLP Schuko on yhteensopiva normaalin Suko-pistokkeen kanssa, se soveltuu etenkin Suomen markkinoille erittäin hyvin, koska meillä on tarve myös lohkolämmittimien käyttöön. Lisäksi HLP Schuko soveltuu kevyempien sähköajoneuvojen lataamiseen hyvin. Tällaisia ovat esimerkiksi sähköpolkupyörät ja sähköskootterit.

Sähköautoja tällä hetkellä ladataan yleisimmin ihan tavanomaisesta Suko-pistokkeesta tai voimavirtapistokkeesta erillisen latauskaapelin avulla. Kummatkin ovat pitkään olleet normaali käytäntö sähköautojen lataukseen, ja riittävän ohjeistuksen turvin ne ovat turvallisia, halpoja ja toimivia tapoja ladata sähköautoja. Etenkin keskustojen pysäköintihalleissa on yleistä käyttää näitä koska ne ovat yhteensopivia kaikkien markkinoilla olevien autojen kanssa, ja niihin saadaan älykkyys lisäämällä sama toiminnallisuus kuin Tyypin 2 liitännällä. Pieni teho ei ole haitta silloin kun kyse on normaalista työpaikka- ja asiointiliikenteestä, mutta saavutettu kustannushyöty on merkittävä ja on omiaan edistämään sähköautojen leviämistä. Tämän vuoksi on olennaista sallia jo käytössä olevat lataustavat Direktiivinen 33. kohdan mukaisesti.

"Rajapinta sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi voisi sisältää useita pistorasioita tai ajoneuvon liittimiä, kunhan yksi niistä on tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten eritelmien mukainen monistandardilatauksen mahdollistamiseksi. Se, että tässä direktiivissä on valittu unionin laajuiset yhteiset liittimet sähkökäyttöisiä ajoneuvoja varten (tyyppi 2 ja tyyppi "Combo 2"), ei saisi kuitenkaan haitata jäsenvaltioita, jotka ovat jo investoineet latauspisteiden muiden standardoitujen teknologioiden käyttöönottoon, eikä sen pitäisi vaikuttaa ennen tämän direktiivin voimaantuloa käyttöön otettuihin olemassa oleviin latauspisteisiin. Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, joita on liikenteessä jo ennen tämän direktiivin voimaantuloa, olisi voitava ladata, vaikka ne olisi suunniteltu ladattaviksi latauspisteissä, jotka eivät ole tässä direktiivissä vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia. Normaalitehoisten ja suuritehoisten latauspisteiden laitteiden valinnassa olisi otettava huomioon kansallisesti voimassa olevat turvallisuusvaatimukset. "

Nykyinen direktiivi on jo 5 vuoden ikäinen, ja tällä välin sähköautojen latausteknologiassa ja sähköverkon ohjauksessa on tapahtunut, ja edelleen tapahtuu huomattavan nopeaa teknologiakehitystä. Direktiiviä kirjoitettaessa ei vielä nähty ja ymmärretty sähköisen liikenteen kasvunopeutta. Direktiivi perustuu olettamukseen, että latauslaitteita olisi vain muutama, kun nyt ollaan rakentamassa satojenkin autopaikkojen kokonaisuuksia, joissa kaikilla paikoilla on sähköautojen latausmahdollisuus. Tällaisen järjestelmän tekniset vaatimukset ovat aivan erilaiset kuin muutaman yksittäisen latauslaitteen ohjauksen vaatimukset. Aiemmin kuviteltu tilanne jossa jokaista latauslaitetta ohjattaisiin yksittäin ei tälläisissä laajoissa järjestelmissä toimi, koska latausjärjestelmää pitää pystyä säätämään myös muilla tavoin esimerkiksi kiinteistön sähkönsyötön rajoitusten huomioonottamiseksi paikallisesti, yleisen sähköverkon säätötarpeiden lisäksi. Direktiivissä on erikseen otettu huomioon 4.13, 4.14 standardien muutosprosessi. Tämä on kuitenkin aivan liian hidas nyt nähtävän kehityksen valossa.

Kiinnittäisimme myös erityisesti huomiota direktiivin alun kohtaan 8: " Rajoittamatta tämän direktiivin vaihtoehtoisten polttoaineiden määritelmän soveltamista olisi otettava huomioon, että on olemassa muitakin puhtaita polttoainelaatuja, jotka voivat olla vaihtoehto fossiilisille polttoaineille. Uusia vaihtoehtoisia polttoaineita valittaessa olisi tarkasteltava lupaavia tutkimus- ja kehitystuloksia. **Standardit ja lainsäädäntö olisi muotoiltava teknologian kannalta avoimesti, jotta tulevaa kehitystä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja energialähteiden suuntaan ei estetä.** "Kansallisen lainsäädännön toteuttaminen kirjaamalla teknologia- ja liiketoimintamallit lakiin olisi ristiriidassa tämän perusperiaatteen kanssa.