Markku Peräniitty
20.10.2021

Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Parkkisähkö Oy:n lausunto

Parkkisähkö kiittää mahdollisuudesta tulla kuultavaksi ja antaa kirjallinen asiantuntijalausunto.

Parkkisähkö Oy suhtautuu myönteisesti Euroopan komission ehdotukseen direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta ja ehdotukseen asetuksesta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta. Parkkisähkö ymmärtää AFI-asetuksen tärkeyden julkisen latausinfrastruktuurin käyttöönoton edistämisessä. Sillä tuetaan riittävästi sähköajoneuvojen lisääntyvää osuutta Euroopan teillä ja edistetään EU:n vähäpäästöisen ja päästöttömän liikenteen tavoitteita.

Tämän päivän valinnat vaikuttavat sähköajoneuvojen latauksen sääntely-ympäristöön tulevina vuosina

EU-komissio uudistaa parhaillaan sähköajoneuvojen lataamista koskevaa keskeistä lainsäädäntöä - rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä (EPBD) ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria (AFI) koskevaa asetusta. Tämän työn tuloksella on suuri vaikutus sähköisen liikenteen tulevaisuuteen Euroopassa. Parkkisähkö tukee eurooppalaista vihreää sopimusta ja siinä määriteltyä tavoitetta vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoteen 1990 verrattuna osana laajempaa pyrkimystä tulla ilmastoneutraaliksi taloudeksi.

Latausinfrastruktuuri sähköajoneuvojen käyttöönoton osana on keskeinen tekijä liikennealan hiilestä irtautumisessa ja siirtymisessä kohti päästötöntä ajoneuvokantaa vuoteen 2050 mennessä. Parhaan lopputuloksen varmistamiseksi on lainsäädäntökehystä tarkistettaessa ehdottomasti otettava huomioon käytännön kokemukset ja tiedot toimijoilta, jotka rakentavat latausinfrastruktuuria jo tänä päivänä.

Hidas lataus täydentää pikalatausta julkisen latauksen yhteydessä

Latausinfrastruktuurin toimijoiden keräämät tiedot sähköautoilijoiden laustottumuksista ovat avainasemassa latausinfrastruktuurin tarpeita määritettäessä. Suomessa hitaiden latauslaitteiden (1,3–3,6 kW) osuus kaikista myydyistä sähkölatureista on Sähköteknisen Kaupan Liiton keräämien tietojen mukaan tällä hetkellä 41 %. Samaan aikaan suurin osa Suomen sähköautokannasta on plug-in-hybridejä.

Onkin tärkeää ottaa huomioon EU:n kansalaisten erilaiset tarpeet. Lainsäädännön olisi sen vuoksi tuettava uusien liiketoimintamallien ja palvelutarjonnan jatkuvaa muutosta ja kehittämistä. Sen lisäksi, että hitaalla latauksella on suuri merkitys esimerkiksi edellä mainitussa plug-in-hybridilatauksessa, se on Parkkisähkön toimittamista latausjärjestelmistä saatujen kokemuksen mukaan myös erittäin sopiva ja kustannustehokas ratkaisu pidempikestoisessa julkisessa pysäköinnissä.

Hyvä lainsäädäntö on aikaa kestävä

Avain kasvuun ja onnistuneeseen ilmastonmuutoksen torjuntaan on antaa markkinoille mahdollisuus valita parhaat tekniikat ja liiketoimintamallit. Kun EU:n lainsäädäntöprosessit voivat vaatia vuosia, saattaa lainsäädäntö periaatteessa jäädä jälkeen markkinoiden kehityksestä ja uusista innovatiivisista tekniikoista. Siksi on tarpeen tehdä sääntelykehyksestä tulevaisuuden kestävä, jotta sitä voidaan mukauttaa uuteen tekniikkaan, jota ei ehkä ole vielä edes kehitetty. Parkkisähkön mielestä paras tapa saavuttaa tämä on välttää spesifisten teknologioiden tai tiukkojen määrällisten tavoitteiden määrittämistä tai asettamista etusijalle lainsäädännössä.

Sähköisen liikenteen käyttöönotto edellyttää monenlaisia edullisia sähköautojen latausratkaisuja

AFI-asetusehdotuksessa laitteet, joiden teho on pienempi tai yhtä suuri kuin 3,7 kW ja joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen, jätetään latauspisteen määritelmän ulkopuolelle.

Parkkisähkö haluaa korostaa niiden laitteiden merkitystä, joiden teho on pienempi tai yhtä suuri kuin 3,7 kW ja joiden ensisijaisena tarkoituksena on ladata sähköajoneuvoja. Nämä tulee myös lukea julkiseen lataukseen soveltuviksi latauspisteiksi, koska niitä jo nyt on asennettuna ja toiminnassa tässä käyttötarkoituksessa.

Nopean latausratkaisun rinnalla tarvitaan myös hidasta latausta (1,3–3,6 kW). Tämä antaa mahdollisuuden pitää lataamisen kustannukset mahdollisimman alhaisina, jolloin sähköautojen käyttö lisääntyy nopeammin ja markkinapohjaisesti. Infrastruktuurikustannukset ovat tärkeitä, koska ne vaikuttavat siihen, kuinka nopeasti jäsenvaltiot ja EU voivat saavuttaa liikenteen ilmastotavoitteensa. Edulliset hinnat vaikuttavat myönteisesti sähköisen liikenteen käyttöönoton maantieteelliseen laajuuteen. Sähköisen liikenteen on oltava kaikille EU-kansalaisille edullisesti saatavilla.

Lopuksi AFI-asetusluonnoksessa ehdotetaan, että digitaalisesti kytketty latauspiste määritellään latauspisteeksi, joka voi kommunikoida kaksisuuntaisesti sähköverkon ja sähköajoneuvon kanssa. Latauspisteiden kaksisuuntainen kommunikaatio on erittäin hyvä ja kannatettava tavoite, mutta on harkittava huolellisesti, mistä lähtien sen pitäisi olla pakollinen vaatimus. Pakottaminen tällaiseen teknisesti kehittyneeseen ratkaisuun liian varhaisessa vaiheessa uhkaa hidastaa sähköautojen latauspisteiden määrän nopeaa lisääntymistä. Siksi olisi määriteltävä riittävä siirtymäaika, jotta yritykset voivat täyttää muuttuvan lainsäädännön vaatimukset.