



VN/3876/2022

Liikenne- ja viestintäministeriölle

**Lausuntopyyntö sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta**

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä lausuntopyynnöstä. SHLL edustaa Suomen huolinta- ja logistiikka-alan yrityksiä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan tuotteiden vienti- ja tuontikuljetuksista sekä niihin liittyvistä lisäpalveluista kaikissa liikennemuodoissa. 1.1.2022 lähtien SHLL:n jäsenistöön on kuulunut myös merkittäviä kotimaan maantieliikennettä ja terminaalitoimintaa hoitavia yrityksiä.

**Mikä arviomuistiossa kansallisen sähköautojen latausverkoston kehittämiseksi esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista (A-C) on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehto? \***

- Toteuttamisvaihtoehto A: nykytilan jatkaminen
- Toteuttamisvaihtoehto B: nykytilan jatkaminen ja toimenpiteiden tehostaminen
- Toteuttamisvaihtoehto C: uuden velvoitteen säätäminen
- Ei mikään näistä vaihtoehdoista

Vastaus: Toteuttamisvaihtoehto B: nykytilan jatkaminen ja toimenpiteiden tehostaminen

**Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehdoista?**

Vaihtoehto B kattaa A:ssa mainitut toimenpiteet, mutta B:ssä panostettaisiin nykyistä enemmän kansallisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tavoitteelliseen suunnitteluun kaikkien vaihtoehtojen 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 tuki 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 kehittämisestä Suomessa.**

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry 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).

Helsingissä 24.3.2022

Kunnioittaen

**SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIKKALIITTO RY**

Petri Laitinen  
Toimitusjohtaja