

Asia: VN/18657/2021

## **Valtioneuvoston asetus sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Viite: VN/18657/2021

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien Valtioneuvoston asetusta sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua asetuksesta sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Sähköistyminen on maantieliikenteen lähitulevaisuuden suurin muutosajuri ja Suomen sisäisistä tavaratonneista 86 %:n kulkiessa maanteitse<sup>1</sup>, tulee Suomen olla sähköisen raskaan liikenteen kehityksen kärjessä. Suomessa on hyviä kokemuksia sähköisen liikenteen ekosysteemihankkeista lähtien Tekesin EVE-hankkeesta, jonka myötävaikutuksena perustettiin esimerkiksi Virta ja Plug-it. Ekosysteemiseen kehitykseen nojaa myös Smart rail -ekosysteemi, jonka yhteiskehittämiseen perustuvat kokonaisvaltaiset tuote- ja palveluratkaisut ovat saaneet merkittäviä tilauksia ulkomailta. ITS Finland näkeekin asetuksen sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta tarpeelliseksi.

#### Ekosysteemien tarpeet huomioitava avustuksessa

ITS Finland näkee avustuksen tukevan liikennealan ekosysteemistä kehitystä, jossa eri toimijat tekevät aitoa yhteistyötä 0-päästöisen sekä taloudellisesti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän eteen. Liikennealan kestävän kasvun ohjelma luo mainiot puitteet avustusten vaikutusten maksimoimiseksi ja näemme, että ohjelman jatkotyöskentelyssä tulisi tukea valtionavustusta hyödyntäviä hankkeita. Kyseessä ei ole lausuttavaan valtionavustukseen liittyvä asiakokonaisuus, vaan sen vaikuttavuutta taustatoimenpiteiden kautta lisäävä asiakokonaisuus.

ITS Finland kiinnittää huomiota ekosysteemien systemaattiseen kehittämiseen ja näihin liittyviin laajoihin investointitarpeisiin, joiden kohdalla harvoin yksi avustuskokonaisuus riittää. Tämän johdosta näemme, että raskaan kaluston sähköistymistä tulisi edistää laajalla rintamalla, jonka yhtenä tukijalkana nyt lausuntojen kohteena oleva avustus toimii. Samalla tulee kuitenkin huomioida, että liikenteen sähköistymisessä on kyse paljon ajoneuvoja laajemmasta kokonaisuudesta. Huomioimalla osakokonaisuudet ja näiden väliset synergiat voimme hyötyä kilpailijoita enemmän raskaan kaluston sähköistymisestä. Tämä vaatii osakokonaisuuksien välistä kansallisen tason koordinaatiota, johon Liikennealan kestävän kasvun ohjelma luo oivat puitteet.

#### Palveluketjujen määrittämiseen kiinnitettävä huomiota

ITS Finland näkee hyväksi rajauksen avustuksen kohdentamisesta kuorma-autojen palveluketjuun. Samalla kiinnitämme huomiota palveluketjun laajuuteen, jonka määrittelyssä ei voida tyytyä olemassa olevan logistiikan arvoketjun mukaisiin määritelmiin. Sähköistyminen kun tuo arvoketjuun uusia osia ja elementtejä, jotka ovat tiiviisti sidoksissa palvelun kannattavuuteen ja ympäristöystävällisyyteen ja jotka tulee näin sisällyttää osaksi avustusta.

ITS Finland ehdottaa, että avustukset tulisi lähtökohtaisesti kohdentaa raskaan kaluston palveluketjujen kehittämistoimintoihin, joissa alan toimijat (yritykset, tutkimuslaitokset, kaupungit yms.) yhteistyössä kehittävät kustannustehokkaita kokonaisvaltaisia 0-päästöisen logistiikan ratkaisuja. Näitä palveluketjuja varten on jo olemassa toimivia kokeilu ympäristöjä sekä alan perustietopohja. Tämän johdosta näemme, että avustusta ei tulisi ilman erityisen painavia perusteita

kohdentaa kokeiluympäristöjen perustamiseen tai kehittämiseen sellaisenaan. Lisäksi perustutkimusta varten on olemassa eri tuki-instrumentteja, jotka soveltuvat paremmin sinänsä tärkeän alueen tukemiseen. Ekosysteemihankkeen kylkeen olisi kuitenkin hyvä saada kattavampaa perustutkimusta ja tälle olisi tärkeä kohdentaa riittäviä resursseja ja tukea. Näin varmistaisimme ekosysteemien ja perustutkimuksen synergioiden syntyminen. Varsinaisia skaalattavia palvelukokonaisuuksia ei vielä ole toiminnassa ja tuet tulisi kohdentaa pääasiassa näiden mahdollistamiseen.

#### Avustuksen käyttötarkoitus

Avustuksen käyttökohteiden rajausta on hyvin kuvattu, mutta kiinnitämme huomiota siihen, että avustusta ei voisi hyödyntää ajoneuvojen hankintaan. Tämä on ymmärrettävää, jotta tuki kohdistuu yksittäisten ajoneuvojen tai edunsaajien (ajoneuvon yksittäinen hankkija) sijaan laajempiin palveluketjuihin, joissa innovaatiovaikutukset (sis. uudet vientiä edistävät palvelut ja tuotteet) ovat todennäköisesti suuremmat. Samalla on kuitenkin huomattava, että tällä hetkellä sähköiset kuorma-autot ovat yli 2X-arvokkaampia vastaavaan dieselmalliin nähden ja tämän johdosta myös ajoneuvoilla tuotettavat palvelut ovat kalliimpia. Tämä hintaero täytyy myös palvelun ostajien hyväksyä jollain tasolla. CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentäminen kun maksaa ja alkuvaiheen innovaatiohankkeissa tuleekin kiinnittää huomiota ei vain vähennettyihin päästöihin ja niiden hintoihin (€/CO<sub>2</sub>-ekv.), vaan ennen kaikkea palvelukokonaisuuksien lähitulevaisuuden mahdollisuuksiin. Logistiikka-alan ollessa erittäin matalakatteista liiketoimintaa, voivat hankintahinnoiltaan arvokkaat, mutta käyttökustannuksiltaan edulliset sähköiset ajoneuvot muodostua etenkin PK-yrityksille ylitsepääsemättömiksi haasteiksi. Tämän seurauksena ala konsolidoituisi entistä enemmän, jolla voisi olla negatiivisia vaikutuksia etenkin haja-asutusalueilla logistiikkapalvelujen tarjoajamäärien kutistuessa. Avustusta tuleekin tarkastella osana laajempaa kokonaisuutta, jossa toki myös yritysten on kannettava investointivastuut tulevaisuuden liiketoiminnan turvaamiseksi.

Avustuksen luonnoksen yhdeksännen pykälän mukaan (Teollisen tutkimuksen, kokeellisen kehittämisen ja toteutettavuustutkimusten rahoituksen hyväksyttävät kustannukset) rahoitusta voidaan hyödyntää välineiden ja laitteiden kustannusten kattamiseksi, siltä osin ja siltä ajalta, kuin niitä on käytetty tutkimus- ja kehittämishankkeessa. Kuitenkin luonnoksen perustelumuiotissa todetaan, että tukea ei ole tarkoitus käyttää ajoneuvojen hankintaan. Tulisikin harkita voisiko avustusta hyödyntää esim. sähkökuorma-auton dieselmallia suuremman leasing-osuuden kattamiseen, mikäli ajoneuvo dedikoidaan yhteiskehittämishankkeen käyttöön?

ITS Finland tukee avustuksen käyttötarkoituksen rajausta koskemaan raskaan liikenteen ajoneuvojen sähköistämiseen liittyvien kokeiluympäristöjen hyödyntämistä tai toimintaa, mutta ei kokeiluympäristöjen uutta perustamista. Ympäristöjä on Suomessa jo käytössä ja vaikuttavuuden kannalta palveluiden skaalaus on kriittisempää kuin uusien kokeiluympäristöjen rakentaminen avustusten kautta.

ITS Finland kannattaa avustuksen rajaamista yhteishankkeille, joissa jokainen toimija itsenäisesti sitoutuu hankkeeseen omavastuuosuuden kautta.

Lopuksi

ITS Finland näkee avustuksen olevan askel oikeaan suuntaan matkalla 0-päästöistä liikennejärjestelmää. Yksittäisen tuen rooli on kuitenkin jo keskipitkällä aikavälillä pieni ja tämän takia tulee jatkossa niin viranomaisten kuin muiden alan keskeisten toimijoiden kiinnittää huomiota alan kokonaisvaltaisten tarpeiden tyydyttämiseen ja haasteiden ratkaisemiseen. Liikenteen sähköistyminen vaikuttaa koko yhteiskuntaan ja kaikkiin meistä paljon enemmän, kuin ajattelemme. Muutokseen varautumisessa ja sen tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämisessä vaaditaan ennen kaikkea avointa ja suoraa keskustelua sekä eri organisaatioiden pitämistä tietoisena alan hankkeista ja kehityksestä.

Kunnioitavasti,

Eemil Rauma

CIO, liikenteen kiertotalouden asiantuntija

ITS Finland ry

1) VTT 2021

Forsblom Marko  
ITS Finland ry

Rauma Eemil

ITS Finland ry