

Puhtaan kaluston direktiivi, haasteet ja mahdollisuudet

Riku Mauro

Futureko Oy / Turun Seudun Taksiyrittäjät ry

Puhtaan kaluston direktiivi

- Puhtaan kaluston direktiivi tulee voimaan elokuussa 2021
- Direktiivi koskee julkisen sektorin ajoneuvo- ja palveluhankintoja
- Henkilö- ja pakettiauton (M1, M2, N1) CO₂-päästöt saavat olla enintään 50 g/km vuoden 2025 loppuun asti, jonka jälkeen päästöraja on 0 g/km
 - * Kansalliset poikkeamat mahdollisia esimerkiksi esteettömien ajoneuvojen puolella

- Raskaan kaluston (N2, N3) ajoneuvo luokitellaan puhtaaksi käytettäessä biopolttoainetta, sähköä, kaasua tai vetyä
- Aikavälillä 8/21-2025 uusista hankinnoista tulee 9 % täyttää direktiivin vaatimukset. Vuodesta 2026 alkaen kyseinen vaatimus on 15 %
- Linja-auto (N3) luokitellaan puhtaaksi käytettäessä biopolttoainetta, sähköä, kaasua tai vetyä
- Aikavälillä 8/21-2025 uusista hankinnoista tulee 41 % täyttää direktiivin vaatimukset. Vuodesta 2026 kyseinen vaatimus on 59 %

- Kauko- ja tilausajoliikenteessä käytettävät ajoneuvot on vapautettu direktiivin vaatimuksista. Myös maa- ja metsätaloudessa käytettävät ajoneuvot jäävät direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Valtioilla on myös mahdollista vapauttaa esimerkiksi hälytysajoneuvot direktiivin vaatimuksista

Kokemukseni direktiiviajoneuvoista

- Ensimmäinen puhtaiden ajoneuvojen direktiivin täyttävä taksi otettiin yrityksessäni käyttöön marraskuussa 2014
- Kehitimme ja viimeistelimme esteettömän sähköauton vuosien 2015 ja 2016 aikana
 - * Auton muutostyöllä tällä hetkellä patentti Suomeen, Saksaan, Ranskaan ja Englantiin
 - * Haussa myös patentti Hollantiin ja Norjaan

Direktiivi luo uusia liiketoimintamalleja

- Kalustopuolella toteutetaan innovaatioita, joilla potentiaalia kansainvälisille markkinoille
- Latauslaitteita ja -palveluita tarjoavat jo useat toimijat. Keskinäinen kilpailu edesauttaa tuotekehitystä ja valtakunnallisen latausinfra valmistumista
- Sovelluspuolella tarjolla useita vaihtoehtoja autojen lataamiseen. Kuitenkin toivottavaa, että olisi yksi sovellus, joka toimisi kaikilla kotimaisilla latausasemilla
- Jo nyt asiakkaalla mahdollisuus valita henkilö- ja tavarakuljetuspuolella vihreämpi vaihtoehto. Tulevaisuudessa paletti tulee laajenemaan

Direktiivin haasteet

- Julkisen sektorin tulee johtaa muutosta esimerkillä. Tällä hetkellä kalustohankinnat ja latausinfra kehittäminen liikaa yksityisen puolen vastuulla
- Julkisissa hankinnoissa tapahtuva hintojen polkeminen tekee palveluntuottajien kalustoinvestoinnit tulevaisuutta ajatellen kannattamattomaksi
- Vanhat asenteet elävät edelleen vahvasti. Brysselissä tehtäviin päätöksiin kannattaa yrittää sopeutua, edes auttavasti



Kiitos!

riku@futureko.fi

0400990590

