U 128/2022
22.5.2023

**Lausunto U-kirjelmään 128/2022 parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille (raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus)**

Valio näkee positiivisena Euroopan unionin kunnianhimoisen ilmastotavoitteen tieliikenteen saralla. Ruokatalo Valio ja St1 ovat perustaneet yhteisyrityksen Suomen Lantakaasu Oy, jonka tavoitteena on 1 TWh uusiutuvan liikennepolttoaineen tuotanto. Tämä vastaisi neljäsosaa Suomen fossiilittoman liikenteen tiekartan biokaasutarpeesta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää 4–6 biokaasulaitoskokonaisuuden investointia sekä kaasukäyttöisen kaluston merkittävää yleistymistä tieliikenteessä ja laivaliikenteessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteeseen pääseminen edellyttää merkittäviä panostuksia niin biokaasun raaka-aineen tarjonnan varmistamiseen, investointeihin kuin biokaasun liikennekäytön lisäämiseen. Oleellista on myös luoda kannusteet liikennöitsijöille kaasukäyttöisen kaluston investointeihin, sillä tavoite edellyttää 6 000–8 000 biokaasurekkaa liikenteessämme vuoteen 2030 mennessä.

Suomen tulee vaikuttaa siihen, että kuorma-autojen $CO_2$-raja-arvojen kehittäminen mahdollistaa päästöjen vähentämisessä teknologianeutraaliuden eli laskenta huomioi elinkaaripäästöt. Esimerkiksi lannasta valmistetulla biometaanilla voidaan päästä jopa negatiivisiin elinkaaripäästöihin.

## Raskaan liikenteen hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta

EU:n komission ehdottama asetus raskaiden hyötyajoneuvojen päästönormeista on tärkeä askel kohti kasvihuonekaasupäästöjen (GHG) vähentämistä kuljetusalalla. On kuitenkin olemassa useita tärkeitä näkökohtia, jotka on otettava huomioon tällaisten säännösten tehokkuuden ja oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi.

### 1. Teknologianeutraalius kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä

Yksi päästösääntelyn ensisijaisista tavoitteista tulisi olla merkittävien kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen mahdollisimman nopealla ja kustannustehokkaalla tavalla. Tämän saavuttamiseksi on olennaista, että ehdotettu asetus pysyy teknologianeutraalina eikä rajaa pois olemassa olevien toimivien uusiutuvien teknologioiden käyttöä.

- Asetuksen tulisi keskittyä kasvihuonekaasupäästöjen kokonaisvähentämiseen (well-to-wheel emissions) pakokaasupäästöjen (tailpipe) sijaan, jottei se estä innovointia tai rajoita sopivimman ja kustannustehokkaimman tekniikan käyttöönottoa markkinakohtaisesti.

## 2. Biometaani tuo hyötyjä luonnolle ja kansantaloudelle

Ehdotus uhkaa heikentää investointeja biometaanin tuotantoon, jolloin menetetään monia ilmasto- ja ympäristöhyötyjä. Biometaani tarjoaa varteenotettavan vaihtoehdon vähentää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä verrattuna tavanomaiseen polttoaineeseen ja tarjoaa olemassa olevan uusiutuvan energian ratkaisun raskaisiin ajoneuvoihin.

Ajoneuvojen elinkaaripäästöt voivat olla jopa alhaisemmat kuin sähköllä, kun käytetään lantapohjaista biometaania. Erityisesti maataloussektorin syötteistä tuotetulla biometaanilla saavutetaan etuja lisäksi maataloudessa, vesistöjen suojelussa, sekä mm. lannoitteiden käytössä.

> Well-to-wheel -elinkaarimallin tai Carbon Correction Factor-mallin käyttö asetuksessa kannustaisi ajoneuvojen valmistajia ja markkinatoimijoita investoimaan vaihtoehtojen kehittämiseen ja infrastruktuurin rakentamiseen. Tällaiset kannustimet edistävät innovointia ja raskaan liikenteen pitkän aikavälin kestävyyttä.

## 3. Pohjoismaiden raskaiden ajoneuvojen ominaispiirteet

On tärkeää huomata, että Pohjoismaissa liikennöivät raskaat ajoneuvot ajavat huomattavan pitkiä etäisyyksiä, ovat tyypillisesti vetäviä yhdistelmäajoneuvoja ja kohtaavat vaihtelevia sääolosuhteita. Vaikka sähköajoneuvot ovat lupaavia päästöjen vähentämisessä, tekniikan nykyrajoituksia näissä olosuhteissa ei voida jättää huomiotta. Sääntely nykymuodossaan poistaa kuorma-autovalmistajilta kannustimia kehittää biometaanikalustoa, joka pystyisi vähentämään liikenteen päästöjä heti erityisesti yli 60 tonnin raskaiden ajoneuvojen osalta.

> Asetuksessa tulisi vähintään harkita poikkeuksen myöntäminen näille kokoluokille mahdollistamaan realistisia päästövähennyksiä ja kuljetusjärjestelmien luotettavaa toimintaa.

## Yhteenveto

EU:n asetusehdotus raskaiden hyötyajoneuvojen päästönormeista osoittaa oikean tasoista sitoutumista ilmastonmuutoksen torjuntaan ja päästöjen vähentämiseen. Sen tulisi kuitenkin tehokkuuden ja oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi ottaa huomioon edellä mainitut näkökohdat. Teknologianeutraali lähestymistapa, jossa keskitytään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen (well-to-wheel), kannustaisi innovaatioihin ja tarjoaisi joustavuutta tuleville edistysaskeleille.

Vaihtoehtoisesti poikkeukset raskaille vetäville ajoneuvoille antaisivat aikaa luotettavien sähkö- tai vetyvaihtoehtojen kehittämiselle. Lopuksi huomioimalla biometaani asetuksessa, voidaan edistää kestäviä vaihtoehtoja, jotka tarjoavat merkittäviä ympäristö- ja luontohyötyjä. Näiden näkökohtien avulla asetuksella voidaan tehokkaasti käsitellä raskaiden ajoneuvojen

päästöjä samalla kun edistetään teknistä kehitystä ja varmistetaan oikeudenmukainen siirtyminen kaikille sidosryhmille.

**Roolimme tieliikenteen toimijana**

Valion toiminnoissa logistiikka koostuu maidon keräilystä maatiloilta Valion tuotantolaitoksiin, raaka-aineiden siirroista tuotantolaitosten välillä sekä valmiiden tuotteiden jakelusta. Kokonaisuudessaan Valion logistiikka kuluttaa noin 160 GWh dieseliä vuosittain. Noin puolet polttoaineesta käytetään raaka-aineiden siirtoon ja tuotteiden jakeluun. Loppuosa menee maidon keräilyyn, jossa Valio hyödyntää LBG:tä nykyisin neljässä maitoautossa. Maitoautot ovat kokonaismassaltaan erittäin suuria ja liikennöivät ympäri vuorokauden, mikä vaikuttaa huomattavasti valittavaan polttoaineeseen. Tavoitteenamme on lisätä kaasukäyttöisen kaluston määrää tulevaisuudessa.

**Lisätietoja**

Anna-Kaisa Auvinen yhteiskuntasuhdejohtaja, Valio
Leena Helminen, liiketoiminnan kehitysjohtaja, Valio