

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon vad gäller utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon vad gäller utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 20 december 2022

Kommunikationsminister Timo Harakka

Specialsakkunning Mari Kaipomäki

20.12.2022

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM TYPGODKÄNNANDE AV MOTORFORDON OCH MOTORER SAMT AV SYSTEM, KOMPONENTER OCH SEPARATA TEKNISKA ENHETER SOM ÄR AV-SEDDA FÖR SÅDANA FORDON VAD GÄLLER UTSLÄPP OCH BATTERIERS HÅLLBARHET (EURO 7) OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNINGARNA (EG) NR 715/2007 OCH (EG) NR 595/2009

1 Bakgrund

Den 10 november 2022 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon vad gäller utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009. Syftet med förslaget är att minska de luftföroreningar som orsakas av nya motorfordon som säljs i EU. På så sätt vill man förverkliga nollföroreningsambitionen i den europeiska gröna given samtidigt som fordonens priser hålls på en rimlig nivå för konsumenterna och konkurrenskraften i Europa främjas.

För nya person- och paketbilar samt tunga fordon har det fastställts bindande gränsvärden för utsläppen i form av så kallade Euro-normer. I en EU-förordning som trädde i kraft 2007 slogs normerna Euro 5 och Euro 6 samman. Senare har motsvarande bestämmelser för tunga fordon utfärdats (Euro VI). Båda förordningarna har preciserats i ett senare skede.

De nya Euro 7-bestämmelserna ska tillämpas på såväl person- och paketbilar som tunga fordon (lastbilar och bussar) som säljs i EU. I förslaget slås de utsläppsnormer som följer på de nuvarande normerna Euro 6 (förordning (EG) nr 715/2007) och Euro VI (förordning (EG) nr 595/2009) samman i en rättsakt. De nya bestämmelserna tar inte hänsyn till vilket bränsle eller vilken teknik som används, utan gränserna är desamma oberoende av om fordonet går på bensin, diesel, el eller alternativa bränslen.

Efter Dieselgate-skandalen 2015, dvs. efter avslöjandet om att Volkswagen hade förvrängt utsläppssiffrorna, har kommissionen infört nya tester för att mäta de faktiska utsläppen under körning (RDE-metoden) och utökat medlemsstaternas och kommissionens befogenheter att övervaka marknaden för att fordonen säkert ska vara så rena som Euro 6- och Euro VI-normerna förutsätter.

Bestämmelserna om utsläpp av föroreningar¹ kompletterar de bestämmelser som ska tillämpas i fråga om koldioxidutsläpp. I detta förslag har man beaktat det avtalade målet om nollutsläpp av koldioxid från person- och paketbilar senast 2035.

¹ Kväveoxider (NO_x), kolmonoxid (CO), partiklar, kolväten, metan och ammoniak; för lastbilar och bussar även formaldehyd och dikväveoxid.

2 Förslagets syfte och huvudsakliga innehåll

Genom förslaget ersätts de tidigare separata utsläppsbestämmelser som tillämpats på person- och paketbilar (Euro 6) respektive lastbilar och bussar (Euro VI). Samtidigt förenklas bestämmelserna. I och med Euro 7-normen samlas alla utsläppsgränser som tillämpas på motorfordon, det vill säga person- och paketbilar, lastbilar och bussar, i ett enda lagstiftningspaket. Euro 7-bestämmelserna är teknik- och bränsleneutrala. Detta innebär att samma utsläppsgränser tillämpas på alla fordon som hör till en och samma klass, oberoende av vilken teknik (t.ex. en vanlig förbränningsmotor, hybrid eller laddhybrid) och vilket bränsle (bensin, diesel eller annat bränsle) som används i dem. De tillämpas även på fordon som är helt utsläppsfria vad gäller koldioxid (el- och bränslecellfordon).

Genom bestämmelserna vill man uppnå följande mål:

Utsläppen av föroreningar från alla nya fordon minskas genom att fler körförhållanden beaktas vid testningen av utsläpp under körning. I testerna är nu de förhållanden under vilka fordon körs i Europa bättre representerade: Temperaturer mellan -10 och +45 grader Celsius samt korta körningar som är typiska för arbetsresor ingår i testerna.

Gränserna för utsläpp av föroreningar uppdateras och skärps. De gränser som tillämpas på lastbilar och bussar skärps, och de lägre gränser som gäller person- och paketbilar tillämpas oberoende av vilket bränsle ett fordon använder. I de nya bestämmelserna omfattar utsläppsgränserna även nya föroreningar, såsom kväveoxider som släpps ut av tunga fordon.

Utsläppen från bromsar och däck begränsas. Euro 7-normen blir den första utsläppsnormen i världen som går längre än att reglera utsläpp av avgaser: Normen innehåller även gränsvärden för utsläpp av partiklar från bromsar och bestämmelser om utsläpp av mikroplaster från däck. Dessa utsläppsgränser tillämpas på alla fordon, inklusive elfordon.

Det säkerställs att nya fordon förblir rena längre. Alla fordon ska följa bestämmelserna under en längre tidsperiod än hittills. För person- och paketbilars del kontrolleras det att de följer bestämmelserna till dess att de har körts 200 000 kilometer och tills de är tio år gamla. Längden på hållbarhetskravet fördubblas således jämfört med situationen i de nuvarande normerna Euro 6 och Euro VI (100 000 körda kilometer och fem års ålder). Motsvarande förlängningar görs även i fråga om bussar och lastbilar.

Ibruktagandet av elfordon stöds genom att det föreskrivs om hållbarheten för batterier som installeras i person- och paketbilar, vilket förbättrar konsumenternas förtroende för elfordon. På så sätt minskas behovet av att byta batteri redan i ett tidigt skede av fordonets livscykel och samtidigt minskas även behovet av nödvändiga, nya och kritiska råvaror som behövs vid tillverkningen av batterier.

De digitala möjligheterna utnyttjas till fullo. Genom Euro 7-bestämmelserna säkerställs det att fordon inte manipuleras och att myndigheterna enkelt kan övervaka utsläppen i och med att utsläppen mäts med hjälp av fordonsmonterade givare under fordonets hela livslängd.

3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritetsprincipen

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt (EUF-fördraget), som säkerställer den inre marknadens funktion. Förslaget antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Enligt kommissionen uppfyller förslaget proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i EU-fördraget. Enligt proportionalitetsprincipen ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen.

Enligt artikel 5.3 i EU-fördraget ska subsidiaritetsprincipen endast tillämpas på områden där unionen och medlemsstaterna har delade befogenheter. Förslaget gäller ett sådant område. Enligt kommissionen uppfyller förslaget subsidiaritetsprincipen eftersom målen inte kan uppnås i tillräcklig utsträckning enbart genom åtgärder i medlemsstaterna. Unionsåtgärder krävs för att undvika att gränser som gäller fordonsindustrin uppkommer på den inre marknaden. Åtgärderna motiveras också av den gränsöverskridande karaktären hos de utsläpp som trafiken orsakar.

Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig. Statsrådet anser också att förslaget uppfyller proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna.

4 Förslagets konsekvenser

4.1 Konsekvenser för lagstiftning och internationella avtal

Europaparlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och genomförs inte separat i nationell lagstiftning. Gällande lagstiftning står inte i strid med den föreslagna förordningen, och något behov av att ändra lagstiftningen finns därför inte.

Förslaget till förordning strider inte mot internationella avtal. Förslaget anses ha positiva konsekvenser för arbetet med att uppnå de internationella klimatmålen.

4.2 Ekonomiska och administrativa konsekvenser

Genom förslaget tas föråldrade tester ur bruk och ersätts med moderna digitala övervakningsredskap, såsom fordonsmonterade instrument för utsläppsmätning. Enligt kommissionen minskar därmed de kostnader och den administrativa börda för fordonsindustrin som tillämpningen av bestämmelserna medför.

Enligt kommissionen har även exportmarknaden nytta av förslaget eftersom många länder utanför EU, till exempel Australien, Brasilien, Kina och Indien, vanligen baserar sina egna bestämmelser på Euro-utsläppsnormerna.

Kommissionen föreslår tillräckligt med tid för industrin, så att den hinner planera nödvändiga anpassningar innan fordon som ska beakta Euro 7-normen börjar produceras. Enligt kommissionen har arbetet med att färdigställa alla nödvändiga genomförandebestämmelser i tid redan inletts.

4.3 Miljökonsekvenser

Motorfordon är en betydande källa till luftföroreningar i städerna, och de står för en stor andel av utsläppen av kväveoxider och partiklar. Kommissionen konstaterar att vägtrafiken 2018 stod för 39 procent av de skadliga kväveoxidutsläppen (NOx) (47 procent av kväveoxidutsläppen i stadsområden) och för 11 procent av de totala utsläppen av PM_{2,5}- och PM₁₀-partiklar.

Enligt kommissionen kommer kväveoxidutsläppen 2035 tack vare Euro 7-normen att ha minskat med 35 procent när det gäller person- och paketbilar och med 56 procent när det gäller bussar och lastbilar jämfört Euro 6-/VI-normerna. Partikelutsläppen från avgaser kommer att minska

med 13 procent när det gäller person- och paketbilar och med 39 procent när det gäller bussar och lastbilar. Partikelutsläppen från personbilarnas bromsar kommer att minska med 27 procent.

Alla Euro 7-fordon ska vara förenliga med de lägre eller nya utsläppsgränserna (även när det gäller föroreningar som inte tidigare har reglerats), och de ska godkännas i tester där fordonet körs på väg under mer representativa körförhållanden samt uppfylla de skärpta hållbarhetskraven. Dessutom minskar Euro 7-bestämmelserna utsläppen från bromsar och däck, som enligt kommissionen snart kommer att vara den största källan till partikelutsläpp från vägtrafiken. Nya digitala metoder, där fordonsmonterade givare mäter utsläppen under ett fordonens hela livslängd, gör det lättare att övervaka att fordonen uppfyller utsläppsbestämmelserna.

5 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik.

6 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och nationell behandling

I rådet behandlas förslaget av arbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon). Arbetsgruppen har redan behandlat förslaget den 21 november 2022 och kommande sammanträdesdatum är 19.12.2022, 17.1.2023, 23.1.2023 och 1.2.2023. Det finns ännu inte någon närmare information om tidsplanen för behandlingen av ärendet i Europaparlamentet.

Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande 9–13.12.2022 inom transportsektionen (EU22) och miljösektionen (EU23), vilka är underställda kommittén för EU-ärenden. Sektionerna lämnade åtta kommentarer om utkastet, vilka huvudsakligen gällde det praktiska genomförandet av de föreslagna bestämmelserna om batteriers hållbarhet och Finlands behov när det gäller särskilt tunga och långa fordonskombinationer. Kommentarererna stödde de ståndpunkter som framförts i utkastet. Utifrån kommentarer gjordes inga ändringar i statsrådets ståndpunkt, eftersom de framförda kommentarer beaktas inom ramen för ståndpunkten.

7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att det är viktigt att åtgärder vidtas på EU-nivå för att minska luftföroreningarna. Målet för det nuvarande förslaget är att minska de luftföroreningar som orsakas av nya fordon som säljs i EU. Statsrådet anser att detta mål är viktigt ur ett miljöperspektiv.

Statsrådet stöder i princip en begränsning av utsläppen från bromsar och däck. I Finland har fordonens avgasutsläpp minskat avsevärt under de senaste årtiondena, men gatudamm och de partiklar som sprids med det försämrar fortfarande luftkvaliteten. Man bör dock undersöka hur de dubb- och friktionsdäck som har tillverkats för finska förhållanden beter sig jämfört med andra däck.

Statsrådet anser att det är ändamålsenligt att stödja ibruktagandet av elfordon genom att föreskriva om hållbarheten hos batterier som monteras i person- och paketbilar. Genom att inkludera batteriernas hållbarhet i regleringen blir tillverkarna skyldiga att påvisa batteriernas hållbarhet, vilket ökar konsumenternas förtroende för elfordon.

Statsrådet förhåller sig i princip positivt till förslagets mål att minska utsläppen av föroreningar från alla nya fordon. Vid den fortsatta behandlingen av förslaget bör man dock utreda om de

föreslagna åtstramningarna av gränsvärdena medför några betydande minskningar av de hälso-skadliga utsläppen jämfört med de tidigare kravnivåerna.

Statsrådet anser att förslaget om att mäta utsläppen med fordonsmonterade givare i princip är bra. Förslaget underlättar och effektiviserar övervakningen och uppföljningen av fordonens utsläpp. Statsrådet anser att man bör fästa uppmärksamhet vid att data som samlas in ska vara användbara, transparenta och kompatibla.

Statsrådet anser i princip att förslagets möjlighet för kommissionen att utfärda genomförande-bestämmelser och delegerade akter som gäller fordonens tekniska utveckling och ändrade krav i samband med den är ändamålsenlig.