

Svar på skriftligt spørgsmål om att undanröja de problem som AdBlue-systemet orsakar för dieselmotorer i Finland

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller överlämnat följande skriftliga spørgsmål SS 224/2024 rd undertecknat av riksdagsledamot Markku Eestilä /saml m.fl.:

Vad ämnar Finlands regering göra för att eliminera de orimliga problem som AdBlue-systemet orsakar för dieselmotorer, särskilt på vintern?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

AdBlue är ett tillsatsämne enligt ISO-standard som används i dieselmotorfordon. Med hjälp av AdBlue-systemet uppfylls kraven i Euro-utsläppsnormerna vid efterbehandling av avgaser från fordon. I avgaserna neutraliseras kväveoxider som är skadliga för människors hälsa med AdBlue-lösning. Systemet är i stor utsträckning etablerat, eftersom nästan alla biltillverkare har kommit fram till denna gemensamma lösning för att sänka utsläppsnivåerna. Euro-utsläppsnormerna är enhetliga med stöd av EU-förordningarna. Nationella bestämmelser om utsläppsgränser eller andra förfaranden får inte utfärdas på ett sätt som avviker från dessa förordningar.

EU-regelverket om euroklasser förpliktar inte användningen av AdBlue-systemet och med tanke på regelverket finns det inget hinder för att släppa ut andra motsvarande lösningar på marknaden. Den nationella eller EU-tilläggsregleringen är således inte det primära sättet att rätta till situationen.

I det skriftliga frågan framförs att isbildningen i AdBlue-systemet orsakar problem i Finlands vinterförhållanden. Eftersom det i regelverket inte finns något hinder till exempel för att släppa ut en köldtåligare lösning på marknaden, bör eventuella metoder hittas i samarbetet mellan tillverkarna. Användningen av en alternativ, köldtåligare lösning förutsätter att lösningens tillverkare har säkerställt att dess egenskaper uppfyller kraven i ISO-standard eller på annat sätt kan försäkra, i första hand fordonstillverkarna, att lösningen fungerar på avsett sätt och får tillverkarens godkännande. Att ansöka om ISO-standard för en ny produkt är en lång process och kräver engagemang. Även i en situation där det finns en ny standard för den alternativa lösningen kan fordonstillverkaren godkänna eller låta bli att godkänna lösningen som ett alternativ till neutralisering av kväveoxider. Det är i regel frivilligt att använda standarderna.

I Finland har standardiseringen ordnats enligt en så kallad decentraliserad modell, där de nationella standardiseringsorganisationerna, SFS Finlands Standarder rf, SESKO rf och Traficom tillsammans med branschorganisationerna ansvarar för standarder som motsvarar behoven på den finländska marknaden. Standarderna utarbetas numera i regel i internationella och europeiska standardiseringsorganisationer, där Finland representeras av nationella standardiseringsorganisationer. I den internationella standardiseringsorganisationen ISO representeras Finland av SFS. Arbets- och näringsministeriet svarar för den allmänna samordningen av standardiseringspolitiken i statsrådet och för det statsunderstöd som beviljas för standardiseringen. I första hand bör utvecklingen av standardiseringen således främjas tillsammans med SFS.

Det är beklagligt att AdBlue-utrustningen går sönder. Vi kommer även i fortsättningen att göra allt vi kan för att hitta en tillfredsställande lösning på situationen i Finland och lyfta fram Finlands särskilda förhållanden på EU-nivå och betona vikten av konsekvensbedömning samt lämna information om de lokala förhållandena till kommissionen. Det finns ingen enkel metod för att bibehålla dieselmotorernas effektivitet och låga kväveoxidutsläpp. AdBlue är den bästa tekniska lösningen hittills.

Helsingfors 25.6.2024

Kommunikationsminister Lulu Ranne