



**AUTOALAN  
KESKUSLIITTO**

**Eduskunta  
Liikenne- ja viestintävaliokunta  
9.2.2023**

**U 94/2022 vp  
EU-komission esitys autojen uudeksi  
pakokaasupäästölainsäädännöksi  
(Euro 7)**

**Hanna Kalenoja  
liikenteen erityisasiantuntija  
Autoalan Keskusliitto**

# Euro 7 –lainsäädännön tärkeimmät muutokset

- euro 7 -päästörajat ovat kaikille polttoaineille ja ajoneuvoteknologioille samat
- kuorma- ja linja-autojen päästörajat alenevat merkittävästi
- kuorma-autoille ja linja-autoille asetetaan päästörajoja useille uusille päästölajeille (mm. dityypiksi, formaldehydi, metaani)
- liikenteessä tehtävän RDE-testin edellytyksiä laajennetaan ja sen korjauskertoimet poistetaan
- akuille asetetaan kestävyysvaatimuksia
- tyyppihyväksyntätestaus tehdään jatkossa myös matalassa lämpötilassa henkilö- ja pakettiautoilta
- jarrujen ja renkaiden päästöille asetetaan erilliset rajat
- haihtumis- ja tankkauspäästörajoja kiristetään
- ajoneuvon ajonaikainen päästöjen seuranta tulee pakolliseksi (on-board monitoring)
- polttoaineenkulutuksen seuranta tulee pakolliseksi kaikilla ajoneuvolajeilla
- autoissa on oltava langaton tiedonsiirtomahdollisuus
- autojen päästövähennyslaitteistojen ja mittarilukemien laitonta manipulointia vähennetään teknisillä ratkaisuilla
- ajoneuvoille luodaan sähköinen tunniste, josta selviää auton ominaispäästöt ja kulutus

# Päästöraja-arvojen muutokset

## Henkilö- ja pakettiautot

| Emission species and limits<br>In mg/km                        | Euro 6 <sup>b</sup>  | Euro 7<br>proposal |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|
| Nitrogen oxides (NO <sub>x</sub> )                             | 60–125               | 60                 |
| Particulate matter (PM)                                        | 4.5                  | 4.5                |
| Particle number (PN <sub>10</sub> ) <sup>a</sup>               | 6.0e11               | 6.0e11             |
| Carbon monoxide (CO)                                           | 500–2,270            | 500                |
| Total hydrocarbons (THC)                                       | 90 <sup>c</sup> –160 | 100                |
| Non-methane hydrocarbons (NMHC)                                | 68–108               | 68                 |
| Ammonia (NH <sub>3</sub> )                                     | N/A                  | 20                 |
| Methane (CH <sub>4</sub> ) + Nitrous oxides (N <sub>2</sub> O) | N/A                  | N/A                |
| Formaldehyde (HCHO)                                            | N/A                  | N/A                |

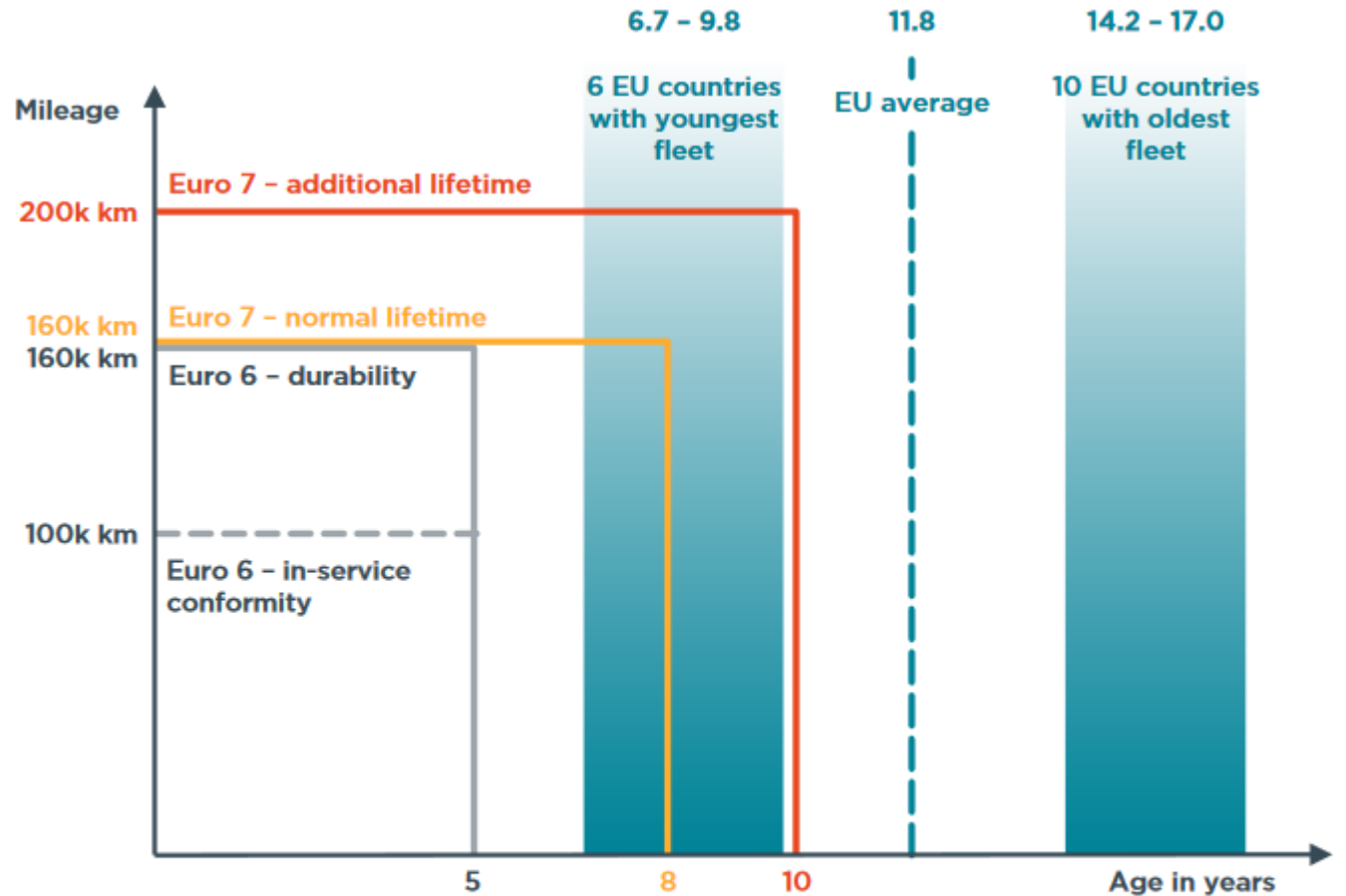
## Kuorma- ja linja-autot

| Emission species and limits<br>In mg/kWh                       | Euro VI <sup>c</sup> | Euro 7<br>proposal |                  |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|------------------|
|                                                                |                      | Cold               | Hot              |
| Nitrogen oxides (NO <sub>x</sub> )                             | 460                  | 350                | 90               |
| Particulate matter (PM)                                        | 10                   | 12                 | 8                |
| Particle number (PN <sub>10</sub> ) <sup>a</sup>               | 6e11                 | 5e11               | 2e11             |
| Carbon monoxide (CO)                                           | 4,000                | 3,500              | 200              |
| Total hydrocarbons (THC)                                       | N/A                  | N/A                | N/A              |
| Non-methane organic gases (NMOG)                               | 160 <sup>d</sup>     | 200                | 50               |
| Ammonia (NH <sub>3</sub> ) <sup>b</sup>                        | 10 ppm               | 65                 | 65               |
| Methane (CH <sub>4</sub> ) + Nitrous oxides (N <sub>2</sub> O) | 500 <sup>e</sup>     | 660 <sup>f</sup>   | 450 <sup>f</sup> |
| Formaldehyde (HCHO)                                            | N/A                  | 30                 | 30               |



# Henkilö- ja pakettiautojen kestävyysvaatimus

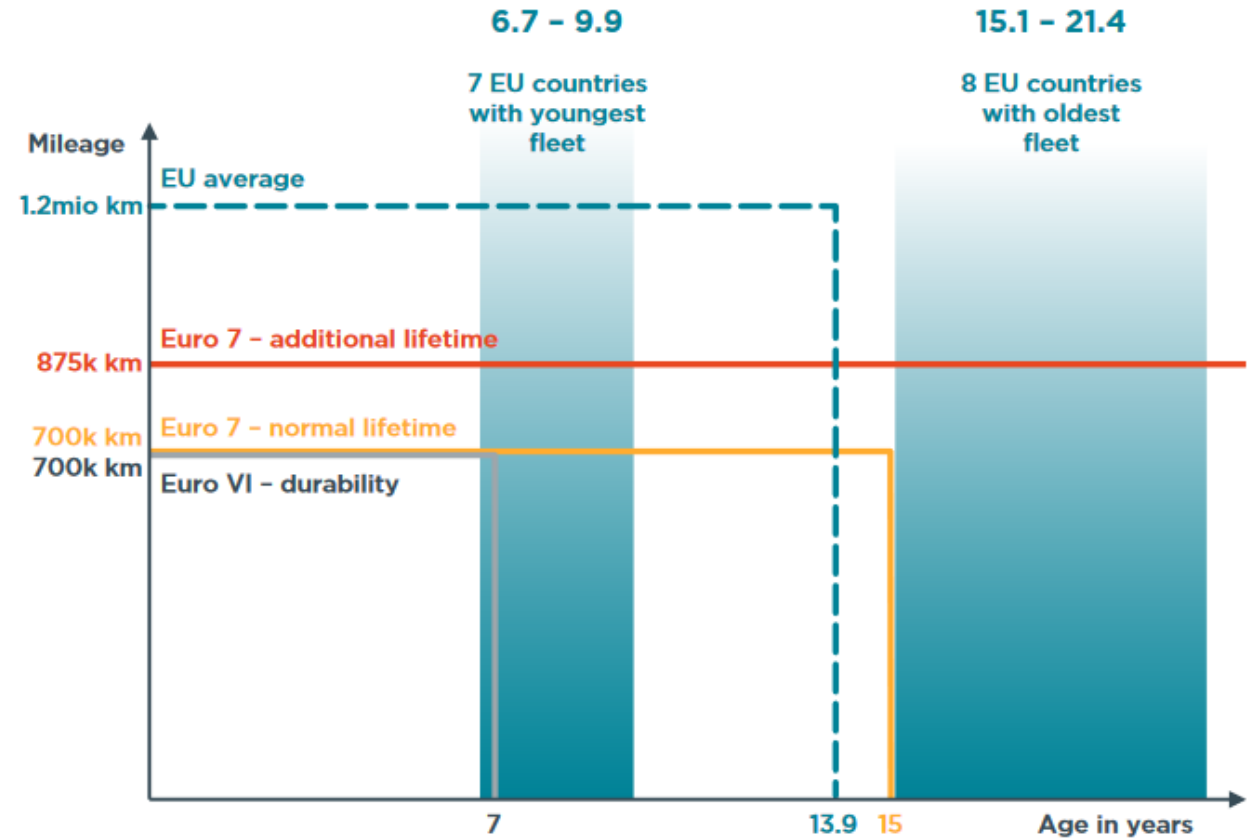
- ehdotus pidentäisi valmistajien vastuuta henkilö- ja pakettiautojen Euro 6:ssa määritellystä viidestä vuodesta kahdeksaan vuoteen
- 160 000 km:n kilometriraja pysyy ennallaan
- uutena elementtinä Euroopan komissio esittää ns. lisäkäyttöikää, jossa sovelletaan 20 % löyhempiä päästörajoja
- lisäkäyttöiän rajana on 200 000 ajokm tai enintään 10 vuoden ikä



**Figure 2.** Euro 6 and Euro 7 durability requirements for light-duty vehicles compared to the average age of EU passenger car fleet. Source: EU passenger car fleet average age information in years in 2020 from ACEA, "Vehicles in Use, Europe 2022," January 2022, <https://www.acea.auto/publication/report-vehiclesin-use-europe-2022/>.

# Kuorma- ja linja-autojen kestävyysvaatimus

- ehdotus pidentäisi valmistajien vastuuta kuorma- ja linja-autoilla 7 vuodesta 15 vuoteen
- Euro VI:n mukaisen 700 000 kilometrin ajokilometrimäärä säilyisi ennallaan
- kevyiden kuorma- ja linja-autojen vastaava ajokilometrimäärä on enintään 875 000 km ilman ikärajaa
- keskikokoisten kuorma-autojen ja linja-autojen ikärajaa nostetaan 8 vuoteen



**Figure 3.** Euro VI and Euro 7 durability requirements for heavy trucks and buses compared to average age of the EU medium and heavy-duty truck fleet. Sources: EU fleet average age of medium and heavy trucks in 2020 in years from ACEA, "Vehicles in Use, Europe 2022." EU fleet average mileage from European Commission, Commission Staff Working Document Impact Assessment- Accompanying the document - Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting CO2 emission performance standards for new heavy-duty vehicles - Part 1/2.

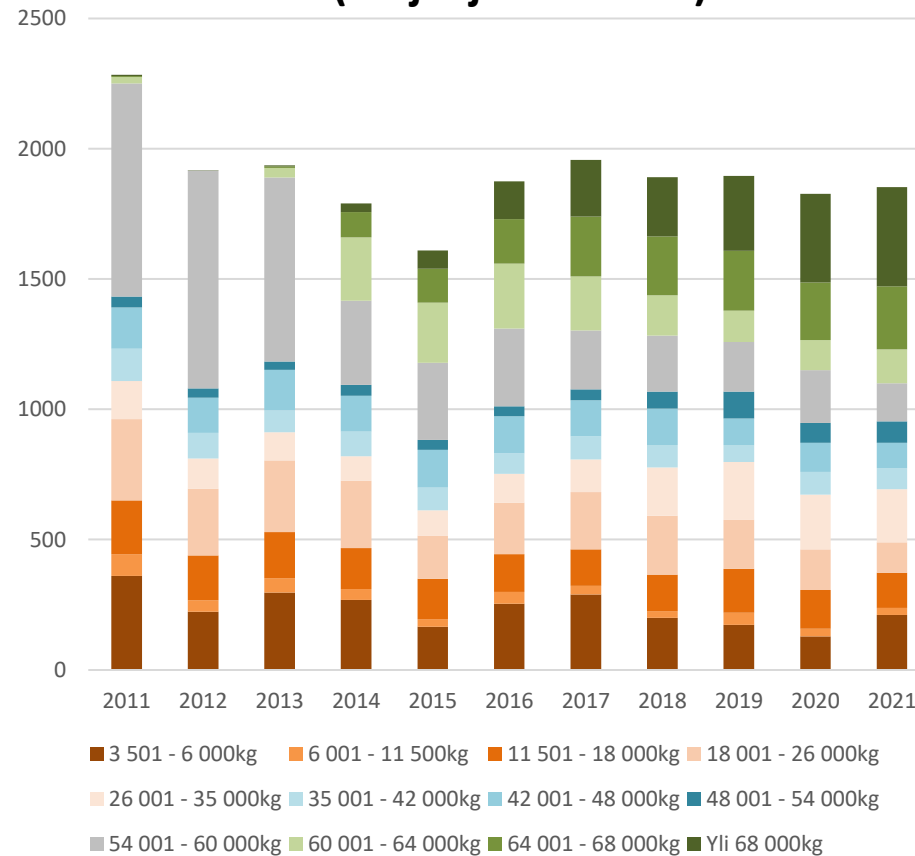
## Suomen erityisolosuhteet ja autojen muutosten huomioon ottaminen

- akkujen elinkaarta koskevissa vaatimuksissa tulisi sallia joustoja, jotka ottavat huomioon poikkeukselliset olosuhteet, esimerkiksi toistuvan käytön poikkeuksellisen kylmissä olosuhteissa
- kestoikävaatimuksissa on tärkeää ottaa huomioon, että autoille tehdään muutoksia ja niihin voidaan asentaa erilaisia tarvikkeosia niiden elinkaaren aikana
- muutokset voivat vaikuttaa esimerkiksi moottorin, renkaiden ja jarrujen päästöihin sekä pakokaasun jälkikäsittelylaitteiden ja akkujen kestoikään
- erilaisten erikoisajoneuvojen ja autoista varusteltavien työkoneiden, esimerkiksi aurauskaluston, päästövaatimuksissa tulisi ottaa huomioon näiden ajoneuvojen poikkeavat käyttötavat
- lainsäädännön ulottaminen renkaiden ja jarrujen päästöjen mittaamiseen on tärkeä kehitysaskel, sillä pakokaasupäästöjen vähentyessä renkaiden ja jarrujen suhteellinen osuus päästöistä on kasvanut - renkaiden päästöjä koskevassa lainsäädännössä on tärkeää ottaa huomioon Pohjoismaiden olosuhteissa käytettävien talvirenkaiden poikkeavat ominaisuudet

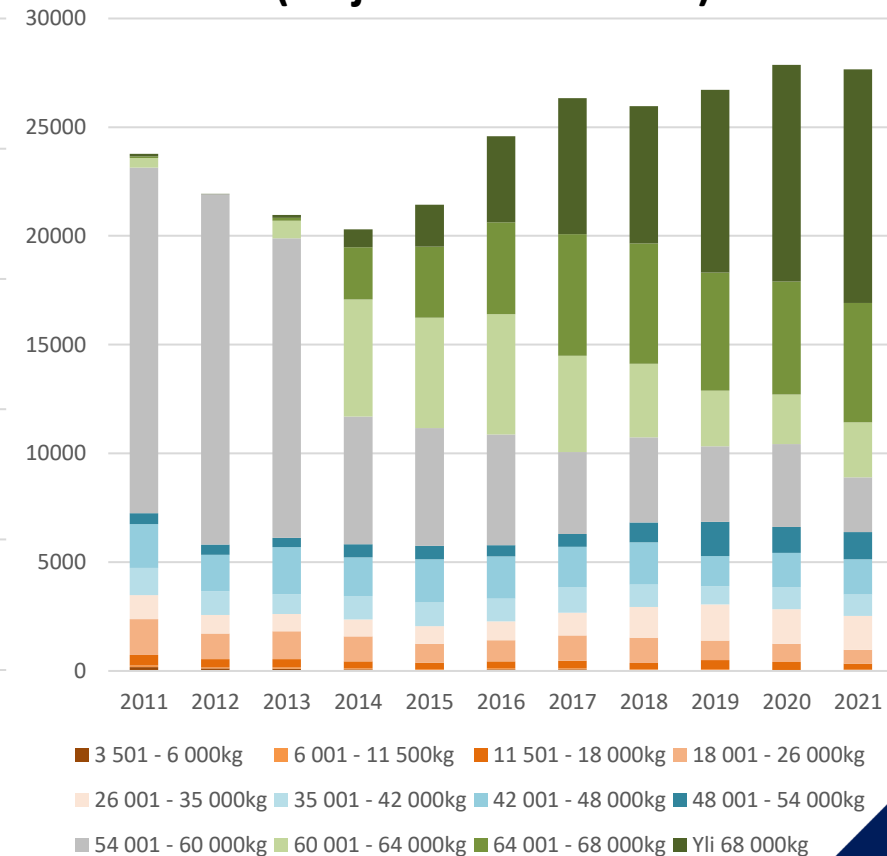
# Suomen logistinen järjestelmä nojaa raskaisiin ajoneuvoyhdistelmiin

- kuorma- ja linja-autojen päästörajoihin esitetään Euro 7 -ehdotuksessa suhteellisesti enemmän kiristyksiä kuin henkilö- ja pakettiautojen
- jatkossakin olisi saatavissa Suomessa käytössä oleville poikkeuksellisen raskaille ja pitkille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa ajoneuvokalustoa, sillä Suomen logistinen järjestelmä nojaa raskaisiin tiekuljetuksiin
- lähes 40 prosenttia kuorma-autojen kuljetussuoritteesta syntyy vähintään 68 tonnin ajoneuvoyhdistelmien liikenteestä

**kuorma-autojen liikennesuorite  
(milj. ajoneuvokm)**



**kuorma-autojen kuljetussuorite  
(milj. tonnikilometriä)**



## Kotimaisen päällirakentamisen edellytysten huomioon ottaminen

- Suomen kuljetuskalusto ja kuorma-autojen päällirakentaminen poikkeavat huomattavasti keski-eurooppalaisista käytännöistä
- Suurin osa ammattimaiseen käyttöön tulevista autoista päällirakennetaan kotimaassa (esimerkiksi kuorma-autot, pikkubussit ja pakettiautot)
- komission esityksen artiklan 9 mukaisesti monivaiheisissa tyyppihyväksynnöissä toisen tai sitä seuraavien vaiheiden valmistajat olisivat vastuussa päästöjen tyyppihyväksynnästä, jos he muuttavat mitä tahansa ajoneuvon osaa siten, että se vaikuttaa auton päästöihin tai akun kestävyYTEEN
- esitys siirtäisi vastuun ajoneuvon päästöjen tyyppihyväksynnästä käytännössä päällirakentajille, jotka ovat pääosin pieniä tai keskisuuria yrityksiä, joilla ei ole mahdollisuutta teettää tyyppihyväksynnässä vaadittavia päästötestejä
- muutos haittaisi merkittävästi päällirakentamisen edellytyksiä ja halvaannuttaisi pahimmillaan kotimaisen päällirakentamisen - uhat päällirakentamisen toimialalle on tunnistettu myös muissa jäsenmaissa