Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
17.09.2019 klo 12:00

Päiväys/Datum
16.9.2019
Dnro/Dnr
TRAFICOM/425908/03.03.01/2019
Viite/Referens
U 5/2019 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (pakokaasupäästöjä koskevan asetuksen muuttaminen RDE-päästötestin suhteen)

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Liikenne- ja viestintäviraston lausuntoa valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle otsikon mukaisesta ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi. Liikenne- ja viestintävirasto kiittää sille varatusta tilaisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Asetusehdotus kytkeytyy niihin toimenpiteisiin, joita komissio on jo vuosia valmistellut autojen päästöjen tyyppihyväksyntätesteissä todettujen epäkohtien korjaamiseksi. Erityisesti dieselkäyttöisten autojen typenoksidien (NOx) päästöjen todettiin olevan todellisessa ajossa (RDE eli Real Driving Emissions) huomattavasti yli sen tason, mitä tyyppihyväksyntää varten laboratoriossa tehtävän päästötestin perusteella oli ennakoitavissa. Tätä tarkoitusta varten lainsäädäntöön kehitettiin vaatimuksia todellisessa ajossa tehtävästä päästötestistä eli RDE-testistä. Sillä pyritään varmistamaan laboratoriotestin tulokset soveltaen raja-arvoihin RDE-testistä johtuvien mittausepävarmuuksien mukaisia kertoimia eli vaatimuksenmukaisuuden tunnuslukuja.

Lainsäädännön toimivaltakysymyksiin liittyen RDE-lainsäädännön kokonaisuudesta kiistanalaiseksi on noussut komission asetus (EU) 646/2016, jossa määriteltiin vaatimuksenmukaisuuden tunnusluvut RDE-testiä varten. Näillä tunnusluvuilla määritellään suurin sallittu NOx-päästöjen taso todellisen ajon testissä verrattuna siihen mitä laboratoriotestissä sallitaan. Esimerkiksi tällä hetkellä henkilöauton laboratoriotestin NOx-rajana sovelletaan 80 mg/km ja RDE-testissä NOx-päästöjä sallitaan tunnusluvun osoittamassa suhteessa siihen nähden eli enintään 2,1-kertaisesti. Myöhemmässä vaiheessa RDE:n NOx-päästöjen tunnuslukua on tarkoitus tiukentaa lukemaan 1,43.

Komission nyt käsiteltävällä ehdotuksella pyritään oikaisemaan Unionin yleisen tuomioistuimen havaitsemia puutteita, joiden mukaan komissio olisi ylittänyt toimivaltuutensa säätäessään RDE-vaatimuksia koskevista tunnusluvuista. Ehdotuksessa annettaisiin sisällöltään pitkälti aiemman mukaiset säännökset parlamentin ja neuvoston asetuksella ja täsmennettäisiin komission valtuuksia antaa aiheeseen liittyviä delegoituja asetuksia. Komissio ehdottaa pidettäväksi RDE-testin vaatimuksen-

mukaisuuden tunnusluvut ennallaan. Muutamat jäsenmaat ovat kannattaneet tunnuslukujen tiukennusta jo tässä yhteydessä. Mainitun ehdotuksen laajemmasta kannatuksesta jäsenmaiden keskuudessa ei vielä ole varmuutta, koska työryhmässä tehty ehdotus on niin tuore.

Asetusehdotuksen käsittely on alkanut EU:ssa neuvoston tekninen harmonisointi –moottoriajoneuvot –ryhmässä ja sitä on käsitelty kokouksissa Suomen puheenjohtajuuden kaudella tähän mennessä kaksi kertaa. Seuraavan kerran asiaa kokoonnutaan käsittelemään 19.9. pidettävässä työryhmän kokouksessa.

Liikenne- ja viestintävirasto yhtyy valtioneuvoston kantaan ja pitää nyt esillä olevaa asetusehdotusta sisällöltään kannatettavana. Ehdotuksen myötä voidaan varmistaa autoille myönnettävien päästöhyväksyntöjen häiriötön jatkuvuus, kun asetuksen sisällölliset muutokset pidetään pieninä. Lisäksi ehdotetulla komission valtuudella antaa tunnuslukuja koskeva delegoitu asetus varmistetaan, että jatkossa komissio voisi edelleen tiukentaa RDE-testin vaatimuksenmukaisuuden tunnuslukuja sitä mukaa kuin mittausmenetelmän ja –laitteistojen tekninen kehitys sen mahdollistaa.

Marko Sinerkari

Yksikönpäällikkö