

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

U 94/2022 vp
Euro 7/VII päästölainsäädäntö
Liikenne- ja viestintävaliokunta 9.2.2023

Markus Markkanen
Tekninen asiantuntija
Autotuojat ja –teollisuus ry



Euro-päästölainsäädäntöön liittyviä huomioita

- Nykyinen Euro 6 (kevyt kalusto) ja Euro VI (raskas kalusto) päästölainsäädäntö alaportaineen on vähentänyt ajoneuvojen säänneltyjä päästöjä hyvin tehokkaasti
- Kehityksen vuoksi ajoneuvon jarruista ja renkaista aiheutuvien hiukkaspäästöjen osuus on jopa merkittävästi moottorin hiukkaspäästöjä suurempi
- Tehokkaimpana keinona säänneltyjen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi olisi ajoneuvokannan nykyistä huomattavasti nopeampi uudistaminen ja sähköistäminen
- Olemassa olevaan tekniikkaan nähden liian tiukat lähipäästörajat voivat nostaa polttoaineenkulutusta ja kasvattaa CO2-päästöjä – Suomella poliittinen linjaus keskittyä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen
- Euro 7:n esitetty 9 artikla voi tiukentaa Suomen päällirakentajien velvoitteita hyvin merkittävästi – tärkeää, että muotoilu on kohtuullinen ja liiketoimintaa voidaan harjoittaa jatkossakin Suomessa

Euroopan tieliikenteen NOx-päästöt 2020-2050 – ilman Euro 7

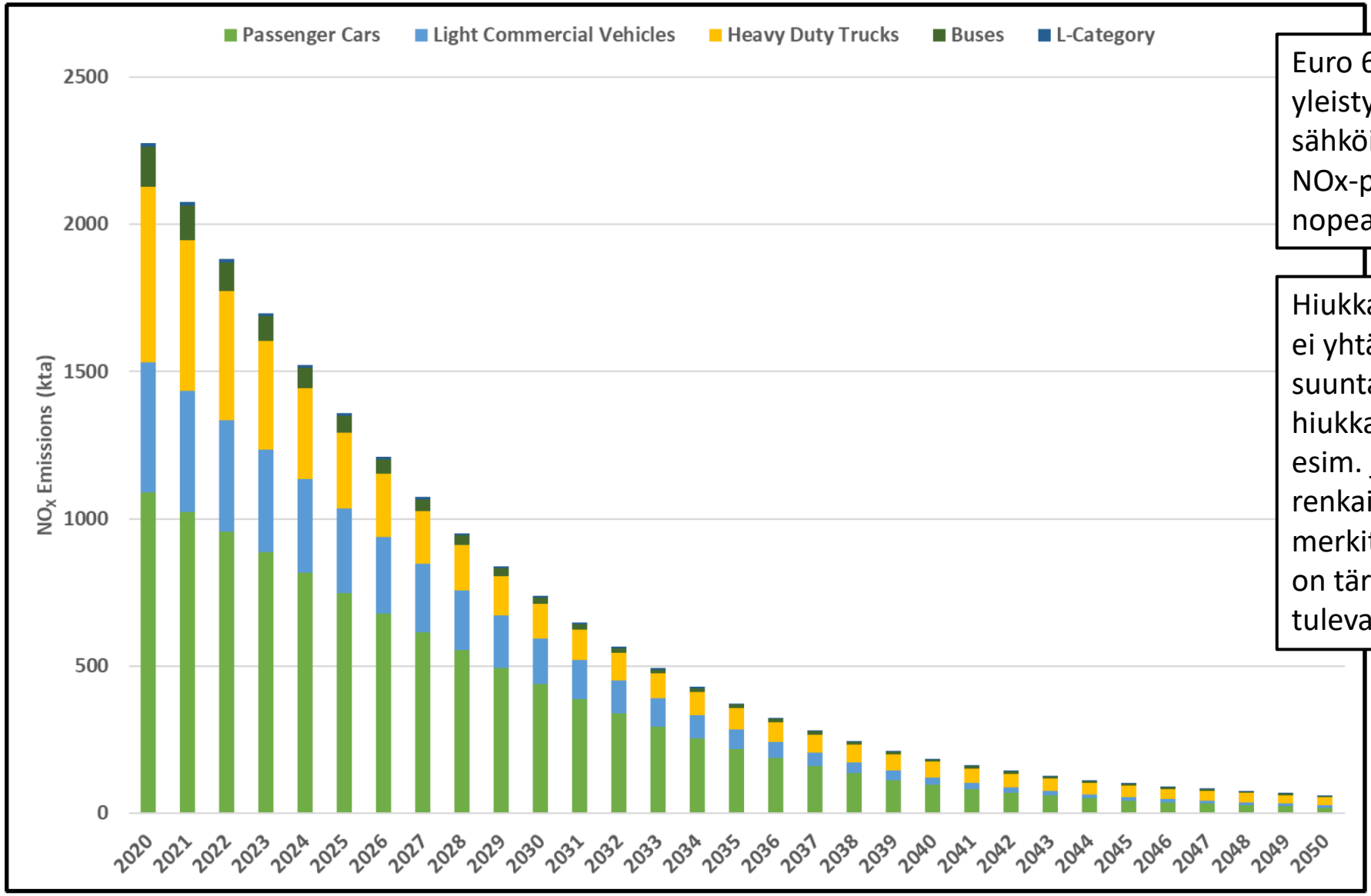
AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Figure A.

Road transport NOx emissions (2020-2050).

Sibyl 2020 updated with ACEA ZEV outlook.

No Euro 7.



Euro 6 –autojen yleistymisen ja sähköistymisen myötä NOx-päästöt laskevat nopeasti autokannassa

Hiukkaspäästöillä lasku ei yhtä jyrkkä, mutta suunta on vastaava – hiukkasissa kuitenkin esim. jarrujen ja renkaiden rooli noussut merkittäväksi eli niitä on tärkeä säännellä tulevaisuudessa

www.acea.auto

Euroopan tieliikenteen NOx-päästöt 2020-2050 – Euro 7 (2025 alkaen kevyt, 2027 raskas)

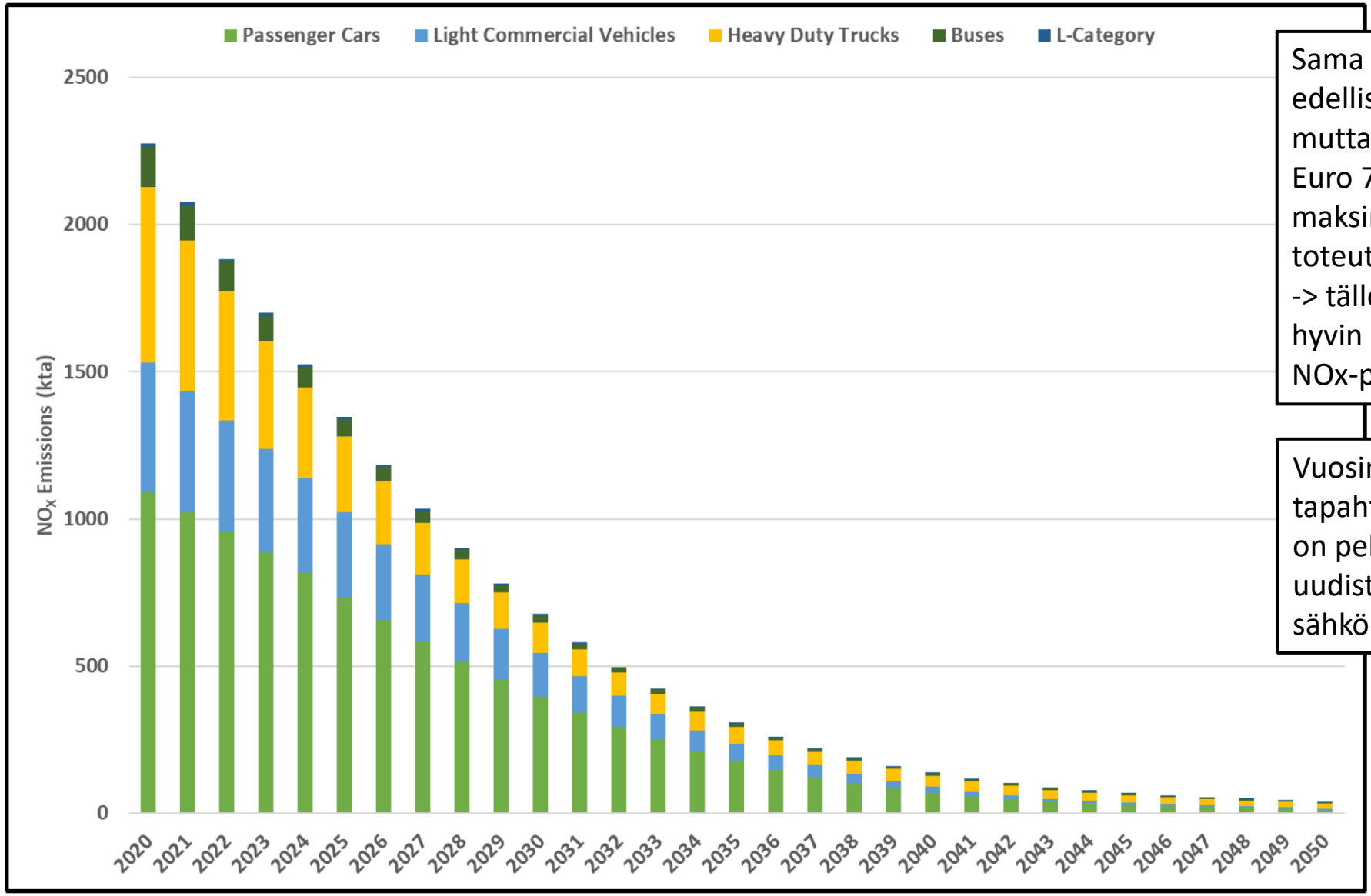
AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Figure B.

Road transport NOx emissions (2020-2050).

Sibyl 2020 updated with ACEA ZEV outlook.

Modelling assumption: Euro 7 would be zero-exhaust emission from 2025 (cars/vans) and zero-exhaust emission from 2027 (HDV).



Sama pohja kuin edellisessä kuvassa, mutta mukaan laskettu Euro 7 koko projektin maksimitasolla (ei toteutumassa)
-> tällöinkin vaikutus hyvin marginaalinen NOx-päästöihin

Vuosina 2020-2025 tapahtuva vähenemä on pelkkää autokannan uudistumista sekä sähköistymistä

www.acea.auto



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Euro 7: henkilöautojen tuotekehityksen resursseissa tulee huomioida päästöttömät autot

- Nopea sähköistyminen laskee uusien henkilöautojen säänneltyjä päästöjä (ja CO2-päästöjä) nopeasti polttomoottoriautojen osuuden vähentyessä
- Autokannassa tehokkain tapa päästöjen vähentämiseen on sen nopea uudistaminen – suurin osa hengitysilmalle haitallisista päästöistä syntyy nyt ja tulevaisuudessa vanhoista autoista
- On tärkeää huomata, että Euro 7 joudutaan käyttämään valmistajien tuotekehitysresursseja – samoista resursseista kilpaillaan myös päästöttömien ja sähköautojen kehityksessä
- Lisäksi polttomoottorihenkilöautojen myynti loppuu alle 10 vuoden kuluttua Euro 7:n voimaantulosta, jolloin se jää lyhyeksi siirtymävaiheeksi
- Ehdotettu jarru- ja rengaspäästöjen mittaaminen on tulevaisuuden kannalta järkevää, sillä moottoreiden tuottamien päästöjen osuus on pienentynyt selvästi
- On kuitenkin tärkeää mitata myös jälkimarkkinan osalta tuotteita (vrt. päästömanipulaatioiden vaikutus) ja huomioida niiden vaikutus valmistajien vaatimuksissa



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Euro VII: voi vaikuttaa Suomeen soveltuviin kuorma-autoihin – tiukennusten vaikutus autokannan päästöihin marginaalinen

- Nykyiset Euro VI -ajoneuvot ovat säännellyiltä päästöiltä hyvin puhtaita ja suurin osa päästöistä aiheutuu vanhemmasta autokalustosta tai päästömanipuloiduista autoista (ajoneuvolain uudistus)
- Ehdotettu Euro VII –lainsäädäntö on teknisesti haastava raskaan kaluston osalta – erityisesti erillinen kylmäkäynnistyksen päästöraja on vaativa
- Euro VII:n käytettävät tuotekehityskustannukset ovat raskaan kaluston puolella pois puhtaiden sähkö- ja vetyautojen tuotekehityksestä
- Suomen maantieliikenteen kuljetustehokkuus perustuu pitkiin ja raskaisiin yhdistelmiin (jopa 34,5 metriä ja 76 tonnia)
- Näihin ajoneuvoihin tarvitaan muuhun Eurooppaan verrattuna keskimääräistä tehokkaampia autoja
- Päästörajoihin pääseminen on todennäköisesti hankalinta tehokkaimmilla ja suurimmilla moottoreilla – raskaan kaluston CO2-tavoitteet lisäävät asian monimutkaisuutta



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Euro VII: voi vaikuttaa Suomeen soveltuviin kuorma-autoihin – tiukennusten vaikutus autokannan päästöihin marginaalinen

- Sekä kulutuksen (eli CO2-päästöjen) että säänneltyjen päästöjen vähentäminen yhtäaikaisesti on haastavaa polttomoottorissa – liian tiukat päästörajat voivat kasvattaa hiilidioksidipäästöjä
- Liian haastavien rajojen seurauksena tehokkaampien ja suurimoottoristen autojen houkuttelevuuteen, hintaan tai saatavuuteen voi tulla muutoksia Euro VII:n myötä
- Huonoimmassa tapauksessa kuljetuksia ajettaisiin Suomessa pidempään vanhemmalla kalustolla tai useammilla pienemmillä yhdistelmillä
- Suomen CO2-tavoitteiden kannalta on erityisen tärkeää, että tehokkaita diesel- ja kaasuautoja on saatavilla kohtuulliseen hintaan myös tulevaisuudessa
- Myös raskaan kaluston puolella jarruihin ja renkaisiin kohdistuvat päästörajat ovat kannatettavia – moottoreiden päästöt on kuitenkin saatu jo aiemman Euro VI:n myötä erittäin pieniksi