

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon för att svara på unionens ökade klimatambition (åtstramning av CO₂-gränsvärdena för person- och paketbilar och fastställande av nya gränsvärden för år 2035)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta fordon för att svara på unionens ökade klimatambition COM (2021) 566 final samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 30 september 2021

Kommunikationsminister Timo Harakka

Specialsakkunnig Niina Honkasalo

KOMMUNIKATIONSMINISTERI- PROMEMORIA EU/2021/0819
ET

30.9.2021

**FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM
ÄNDRING AV FÖRORDNING (EU) 2019/631 OM FASTSTÄLLANDE AV NORMER
FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR NYA PERSONBILAR OCH NYA LÄTTA FORDON
FÖR ATT SVARA PÅ UNIONENS ÖKADE KLIMATAMBITION (ÅTSTRAMNING AV
CO₂-GRÄNSVÄRDENA FÖR PERSON- OCH PAKETBILAR OCH FASTSTÄLLANDE
AV NYA GRÄNSVÄRDEN FÖR ÅR 2035)**

1 Bakgrund

Europeiska kommissionen publicerade den 14 september 2020 ett meddelande om åtstramning av EU:s klimatmål för år 2030¹ med vilket målen ska genomföras som fastställts genom EU:s klimatlag (2021/1119) om att minska EU:s nettoväxthusgasutsläpp med minst 55 % till år 2030 från nivån år 1990 samt om att uppnå klimatneutralitet på EU-nivå före år 2050. Kommissionen offentliggjorde den 14 juli 2021 lagstiftningsförslag (det s.k. 55-beredskapspaketet)² med vilka den strävar efter att säkerställa att Europeiska unionen uppnår det här målet. Som en del av beredskapspaketet föreslår kommissionen åtstramning av de nuvarande koldioxidutsläppsmålen för nya person- och paketbilar och fastställande av nya koldioxidmål genom att ändra den gällande förordningen (den s.k. förordningen om CO₂-gränsvärden). Andra initiativ från kommissionen som inverkar på vägtrafikens utsläpp är bl.a. förslag till ändring av utsläppshandelsdirektivet för att inrätta ett utsläppshandelssystem för uppvärmningen av byggnader och trafiken, förslag till ansvarsfördelningsförordningen, som innefattar ett förslag om att lyfta Finlands landspecifika utsläppsminskningmål till ansvarsfördelningssektorn, förslag till förordning om distributionsinfrastrukturen för alternativ drivkraft, och förslag till ändring av direktivet om förnybar energi som innefattar ett förslag om målet att minska drivkrafternas växthusgasutsläppsintensitet.

Vägtrafiken orsakar närmare 20 procent av växthusgasutsläppen inom hela EU. Förordningen för CO₂-gränsvärdena har en stor betydelse för minskningen av utsläppen i vägtrafiken eftersom person- och paketbilarnas andel av utsläppen i vägtrafiken är cirka 70 procent. Förordningen om CO₂-gränsvärden för nya person- och paketbilar definierar de genomsnittliga koldioxidutsläppsmålen, dvs. gränsvärden som biltillverkarna inte får överskrida, för biltillverkarnas bilar som årligen registreras första gången. Ifall biltillverkarens årliga utsläpp för bilar som registreras första gången överskrider det fastställda gränsvärdet ska tillverkaren betala en avgift för extra utsläpp. Trots att de nuvarande gränsvärdena styr biltillverkarna att tillverka mer energieffektiva fordon är utvecklingen inte tillräckligt snabb för att uppnå EU:s

¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och till regionkommittén: Höjning av Europas klimatambition för 2030 – Investering i en klimatneutral framtid till förmån för våra medborgare, COM/2020/562 final.

² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och till regionkommittén – Fit for 55: Nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet, COM/2021/550 final.

klimatmål utan att ytterligare skärpa gränsvärdena. Därför har kommissionen föreslagit att förordningen om CO₂-gränsvärdet ändras för att säkerställa klimatambitionen.

Enligt statsminister Marins regeringsprogram agerar regeringen på ett sätt som gör Finland koldioxidneutralt år 2035 och koldioxidnegativt snabbt därefter. På nationell nivå har Finland förbundit sig vid att minska på utsläppen från inrikestrafiken i ansvarsfördelningssektorn med minst 50 procent till år 2030. Målet har fastställts år 2016 i statsrådets redogörelse om nationell energi- och klimatstrategi fram till år 2030³, i statsrådets redogörelse om en klimatpolitisk plan på medellång sikt fram till 2030⁴ och i statsminister Antti Rinnes och statsminister Marins regeringsprogram år 2019⁵. Målet har även konstaterats i statsrådets principbeslut som antogs den 6 maj 2020 om minskningen av växthusgasutsläpp från trafiken⁶.

Finland har i sitt påverkande föregripande arbete i olika sammanhang lyft fram att man understöder ambitiösa gränsvärden med beaktande av gasdrivna person- och paketbilar som en egen helhet inom gränsvärdena.

2 Förslagets syfte

Förslagets centrala syfte är att säkerställa att person- och paketbilarnas koldioxidutsläpp minskar på ett sätt som stöder uppnåendet av EU:s klimatmål. EU har förbundit sig vid att uppnå ett minskningsmål för växthusgasutsläpp med minst 55 procent till år 2030 i jämförelse med år 1990 och att vara klimatneutralt före år 2050. Förslagets syfte är att påskynda övergången från vanliga förbränningsmotorfordon till utsläppsfri trafik, vilket innebär renodlade elbilar och vätedrivna bilar med avseende på person- och paketbilar. Dessutom är förslagets syfte att inverka särskilt på städernas luftkvalitet och de totala kostnaderna som användningen av fordonen medför. Syftet är även att påverka priset på utsläppsfria fordon genom att utöka utbudet av dessa. Dessutom är kommissionens mål att påskynda utvecklingen av utsläppsfri teknologi och stärka EU:s internationella ställning inom bilbranschen.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Kommissionen föreslår att det nuvarande gränsvärdet för år 2030 skärps och nya gränsvärden för år 2035. Förslagen gäller tillverkningen av både person- och paketbilar och de bestäms vidare för tillverkarna varje år oberoende av drivkraften på bilarna som registreras första gången. Dessutom föreslår kommissionen att två av elementen enligt den gällande förordningen år 2030 ska slopas: justeringsfaktorn (den s.k. ZLEV-faktorn) och undantaget för små

³ Statsrådets redogörelse om nationell energi- och klimatstrategi fram till år 2030, <https://tem.fi/documents/1410877/3570111/Kansallinen+energia-+ja+ilmastostrategia+vuoteen+2030+24+11+2016+lopull.pdf/a07ba219-f4ef-47f7-ba39-70c9261d2a63/Kansallinen+energia-+ja+ilmastostrategia+vuoteen+2030+24+11+2016+lopull.pdf>.

⁴ Statsrådets redogörelse om en klimatpolitisk plan på medellång sikt fram till år 2030, Miljöministeriets rapporter 21/2017, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80703/YMra_21_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

⁵ Statsminister Sanna Marins regeringsprogram 10.12.2019, Ett inkluderande och kunnigt Finland – ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161931/VN_2019_31.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

⁶ Färdplan för fossilfria transporter – Statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>.

fordonstillverkare. Genom slopandet av ovannämnda element strävar man efter att öka nivån på förordningens klimatambition och förenhetliga bestämmelserna för biltillverkarna. Dessutom innefattar förslaget till förordning förslag till kommissionens rätt att få uppgifter, rapportering, antagande av delegerade akter och antagandet av ett eventuellt nytt ändringsförslag år 2028. Hänvisningarna i förslaget föreslås ändras för att motsvara den gällande lagstiftningen.

Enligt kommissionens förslag ska gränsvärdena för biltillverkarna på EU-nivå skärpas så att från och med år 2030 är gränsvärdet för personbilar en minskning på 55 % från målet år 2021 och gränsvärdet för paketbilar en minskning på 50 procent från målet år 2021. Detta skulle innebära betydande åtstramningar i de gällande gränsvärdena eftersom gränsvärdena för personbilar för år 2030 för närvarande är -37,5 procent och för paketbilar -31 procent. Dessutom föreslår kommissionen nya gränsvärden från och med år 2035 för person- och paketbilar med en minskning på 100 procent från målet år 2021. Gränsvärdet för år 2035 leder i praktiken till att det lönar sig för biltillverkarna att endast tillverka nya renodlade elbilar och vätedrivna bilar år 2035. Det gällande gränsvärdet på -15 procent för år 2025 föreslås inte ändras för att beakta investerings- och produktutvecklingscykeln för bilindustrin.

Slopandet av det första elementet år 2030 gäller justeringsmekanismen för tillverkning av utsläppsfria och utsläppssnåla bilar. Med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon avses fordon vars utsläpp är högst 50 g CO₂/km. Syftet med justeringsmekanismen är att från och med år 2025 uppmuntra biltillverkare att tillverka utsläppsfria och utsläppssnåla bilar till marknaden som överskrider målet, dvs. tröskelvärdet, i förordningen. Om biltillverkaren överskridit tröskelvärdet som fastställts för varje tidpunkt kan tillverkaren få en lättnad på högst fem procent på gränsvärdet enligt förordningen. Enligt den gällande förordningen tas mekanismen i bruk från och med år 2025. Tröskelvärdet för år 2025, dvs. målet, är en 15 procents andel av de utsläppsfria och utsläppssnåla bilarna i ifrågavarande fordonstillverkares årliga fordonspark. Tröskelvärdet för år 2030 är 35 procent för personbilar och 30 procent för paketbilar. Kommissionen anser inte att den separata justeringsmekanismen är nödvändig från år 2030 framåt eftersom de föreslagna åtstramningarna på gränsvärdena i sig leder till tillverkning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Eftersom biltillverkarna via justeringsmekanismen får lättnader i sina gränsvärden skulle slopandet av den enligt kommissionen minska risken för att misslyckas med att uppnå målen i förordningen. Dessutom förenklar slopandet av ifrågavarande element lagstiftningen.

Slopandet av det andra elementet för år 2030 gäller små biltillverkare. Små biltillverkare har enligt den gällande förordningen kunnat få lättnader i gränsvärdena som beräknats enligt förordningen. Enligt kommissionens förslag gäller lättnaden endast de allra minsta biltillverkarna efter år 2030, dvs. tillverkare med under 1000 nya person- och paketbilar per år. Kommissionen föreslår att de biltillverkare som under ett kalenderår tillverkar 1000 - 10 000 nya personbilar eller 1000 - 22 000 nya paketbilar från och med år 2030 ska tillämpa samma bestämmelser för utsläppsbegränsningarna som för övriga biltillverkare. Enligt kommissionen är klimatkonsekvenserna för slopandet av elementet små men säkerställer jämlika konkurrensförhållanden för vägtransporten.

Kommissionen föreslår dessutom att de kan anta delegerade akter för att ändra beräkningsformlerna i vissa situationer för typgodkännande av paketbilar. Situationerna gäller ett så kallat etappvis typgodkännande, där flera biltillverkare tillverkar en paketbil varmed koldioxidutsläppen enligt förordningen riktas till tillverkaren av grundfordonet, dvs. chassit. Kommissionen kan anta delegerade akter för att ändra formeln då det är nödvändigt för att definiera utsläppsminskningens målet för varje tillverkare i situationer som hänför sig till det etappvisa typgodkännandet av paketbilar. Dessutom föreslår kommissionen som precisering att den vid behov kan be om uppföljningsuppgifter i enlighet med förordningen från den

levererande myndigheten och biltillverkaren i situationer med felaktiga övervakningsuppgifter, i vilka det enligt den nuvarande lagstiftningen inte är möjligt. Dessutom föreslår den tekniska ändringar i förordningen så att hänvisningarna till det gamla ramdirektivet 2007/46/EG samt dess definitioner ska ändras så det motsvarar den gällande förordningen om typgodkännande (EU) 2018/858.

Kommissionen föreslår att den från slutet av år 2025 och därefter med två års mellanrum rapporterar om utvecklingen av den utsläppsfria trafiken. I rapporten bedöms särskilt behovet av nya åtgärder för att påskynda övergången. Rapporten ska innefatta uppgifter om bland annat antalet utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, utvecklingen av målen för laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alternativa bränslen och om konsekvenserna för konsumenterna. På grundval av rapporten kan kommissionen ge ett nytt ändringsförslag till förordningen om CO₂-gränsvärden år 2028.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

Förslagets rättsliga grund är artikel 191.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF). Enligt punkt 1 i artikeln i fråga ska man med unionens miljöpolitik bidra till att främja bland annat följande mål: bevara, skydda och förbättra miljön (1 ledet) samt att främja sådana åtgärder med vilka man ingriper på regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen (4 ledet). Förslaget godkänns i vanligt lagstiftningsförfarande i enlighet med artikel 192.1 i FEUF. Förslagets centrala mål är miljöskydd och bekämpning av klimatförändringarna. Europeiska unionen har redan tidigare reglerat CO₂-gränsvärdena för person- och pakettbilar genom förordningarna (EU) 443/2009 och (EU) 510/2019 som upphävdes och ersattes av den gällande förordningen (EU) 2019/631 som trädde i kraft den 1 januari 2020. Kommissionen har föreslagit samma artiklar som rättslig grund i det här förslaget som i den gällande förslaget (EU) 2019/631. Nu föreslår kommissionen att den gällande förordningen ändras så att klimatmålen i förslaget förblir de samma.

Enligt kommissionen är förslaget förenligt med proportionalitetsprincipen som fastställts i artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen (EUF) Enligt principen ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Kommissionen anser att de föreslagna åtgärderna är nödvändiga för att uppnå EU:s klimatmål samt för att främja jämlika konkurrensförhållanden för vägtrafiken.

Subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5.3 i EUF tillämpas endast på områden där unionen och medlemsstaterna har delade befogenheter. Förslaget gäller ett sådant område. Enligt kommissionen är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen eftersom klimatförändringen till sin natur är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas endast med nationella eller lokala åtgärder. Genom Europeiska unionens åtgärder effektiviseras klimatåtgärderna samt kompletteras och stärks de nationella och lokala åtgärderna. Samordningen av klimatåtgärderna är nödvändig på EU-nivå.

Kommissionen föreslår att befogenhet enligt artikel 290 i FEUF delegeras till kommissionen enligt vilken kommissionen kan anta delegerade akter för att ändra förslagen till förordning. Utöver befogenheterna enligt den gällande förordningen föreslår kommissionen att en ny delegering läggs till så att den kan anta delegerade akter för att ändra beräkningsformlerna i vissa situationer för typgodkännande av pakettbilar. Situationerna gäller ett så kallat etappvis typgodkännande, där flera biltillverkare tillverkar en pakettbil varmed koldioxidutsläppen enligt förordningen riktas till tillverkaren av grundfordonet. Kommissionen kan anta delegerade akter för att ändra formerna då det är nödvändigt för att definiera utsläppsminskningsmålet för varje

tillverkare i situationer som hänför sig till det etappvisa typgodkännandet av paketbilar. Den föreslagna delegeringen gäller komplettering av bestämmelserna i förordningen senare om behovet så kräver och därmed är motiverat. Nu är de exakt formulerade och är därmed förenliga med proportionalitetsprincipen.

Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund för förordningen är korrekt. Statsrådet anser att förslaget även är förenligt med proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för lagstiftning och internationella avtal

Europaparlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och verkställs inte separat i den nationella lagstiftningen. Den gällande lagstiftningen står inte i strid med den föreslagna förordningen och behov att ändra lagstiftningen uppstår därför inte.

Förslaget till förordning strider inte mot internationella avtal. Förslaget till förordning anses ha positiva effekter för uppnåendet av de internationella klimatmålen.

5.2 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för marknaden

Kommissionen har omfattande bedömt konsekvenserna av de skärpta gränsvärdena på en generell nivå. De föreslagna gränsvärdena har stor inverkan på fordonsurvalet. Enligt kommissionens bedömning kommer tillverkningen av person- och paketbilar som drivs med förbränningsmotor, dvs bensin- eller dieseldrivna bilar, i och med de föreslagna gränsvärdena att upphöra i praktiken år 2035. Även tillverkningen av gasdrivna bilar och hybrider upphör år 2035. Enligt kommissionens bedömningar kommer tillverkningsandelen av ovan nämnda fordon att minska betydligt redan under det här årtiondet. Andelen utsläppsfria fordon enligt förordningen, dvs. renodlade elfordon eller gasdrivna fordon, av de nya tillverkade bilarna kommer å sin sida att öka då gränsvärdena skärps så att i praktiken alla person- och paketbilar som registreras första gången år 2035 är renodlade elbilar eller vätedrivna bilar.

Enligt bedömningen ökar kostnaderna för tillverkningen av nya person- och paketbilar i och med de nya gränsvärdena. Före år 2030 bedöms tillverkningskostnaderna för personbilar som registreras första gången öka med cirka 300 - 550 euro och för paketbilarna med cirka 450 - 940 euro. Före år 2040 bedöms tillverkningskostnaderna för personbilar som registreras första gången å sin sida öka med 1400 - 1700 euro och för paketbilarna med cirka 2300 - 2700 euro.

Enligt kommissionens bedömning kommer konsumenterna att ha nytta av de nya gränsvärdena då de totala kostnaderna för ägandet och driften av fordonet bedöms. Fordonets inköpspris ökar i och med att tillverkningskostnaderna ökar, men ökningen är mindre än nyttan för konsumenten för de totala driftskostnaderna för fordonet. Det uppskattas att livscykelkostnadsbesparingarna för anskaffning och drift av person- och paketbilar för en förstagångs användare uppgår till 330 - 600 euro för personbilar fram till år 2030. Fram till år 2040 uppskattas det att livscykelkostnadsbesparingarna för anskaffning och drift av personbilar uppgår till 2800 - 3100 euro och 5200 - 5500 för paketbilar. Förutom för bilköparen, dvs. den första ägaren, förväntas även de totala kostnaderna för person- och paketbilar minska för köpare av begagnade bilar, dvs. den andra ägaren till följd av de skärpta gränsvärdena.

Enligt kommissionens bedömning kommer de kumulativa besparingarna i användningen av bensin och diesel vara 913 - 1100 megaton åren 2030 - 2050. Förslagets konsekvenser för oljeraffineringen och oljeförsäljningen är negativa. Enligt kommissionens bedömning kommer

skatteinkomsterna för medlemsländernas beskattning av trafikbränslen att minska med 0,01 % år 2030 på EU-nivå.

Förslaget till förordning bedöms bidra till en global konkurrenskraft för EU:s bilindustri. Det ökar även förutsägbarheten för verksamhetsmiljön och investeringar. Då tillverkningen av vanliga motorer minskar antas även arbetsplatserna för ifrågavarande arbetsuppgifter minska.

Då andelen renodlade elbilar och vätedrivna bilar ökar behövs tilläggsinvesteringar i distributionsinfrastrukturen för dessa i medlemsländerna.

5.3 Konsekvenser för miljön

Enligt kommissionens bedömning har förslaget positiva konsekvenser för miljön. De föreslagna gränsvärdena minskar betydligt koldioxidutsläppen från person- och paketbilarna och hjälper på så sätt medlemsstaterna att uppnå sina utsläppsminskningmål. Enligt kommissionens bedömning minskar koldioxidutsläppen från person- och paketbilarna på EU-nivå med 32-33 procent år 2030, med 56-66 procent år 2035 och med 83-89 procent år 2040 i jämförelse med nivåerna år 2005. De skärpta gränsvärdena förbättrar fordonens energieffektivitet och minskar på så sätt den totala energiförbrukningen. Dessutom minskar förslaget andra luftföroreningar. Av ansvarsfordelningssektorns utsläpp utgör trafiken en betydande utsläppskälla och utsläppsminskningssåtgärderna för trafiken har en viktig roll i uppnåendet av EU:s mål.

5.4 Administrativa konsekvenser

Enligt kommissionens bedömning har förslaget inga konsekvenser för de nationella myndigheternas verksamhet.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Regleringen bedöms inte ha några betydande konsekvenser med avseende på grundlagen eller de grundläggande och mänskliga rättigheterna.

Det centrala målet för förslaget till förordning är att minska utsläppen från vägtrafiken och på så sätt förhindra klimatförändringen samt de relaterade extrema väderfenomenen. Genom den ökade mängden renodlade elbilar och vätedrivna bilar kan man även minska utsläppen av småpartiklar och andra utsläpp relaterade till luftkvaliteten och därmed människornas hälsa i särskilt städerna. På så sätt kan man anse att förslaget till förordning i viss mån främjar människornas säkerhet och en hälsosam livsmiljö. Samtidigt genomförs skyldigheten som fastställs för den offentliga makten i 20 § 2 mom. i grundlagen om att sträva efter att alla tillförsäkras en sund miljö.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i ärenden som hänför sig till vägtrafiken och enligt 10 punkten i nämnda paragraf i ärenden om bl.a. miljöskydd.

Förordningens mål om att minska koldioxidutsläpp är i första hand miljöskyddsmässigt men fastställandet av gränsvärden för nya person- och paketbilar gäller framför allt tillverkarna av trafikfordon. På så sätt anses förslaget höra till landskapets behörighet samt i enlighet med 18 § 10 punkten om miljöskydd och 18 § 21 punkten om vägtrafik i självstyrelselagen för Åland.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens organ och den nationella behandlingen

I rådet svarar miljöarbetsgruppen för behandlingen av förslaget. Kommissionen presenterade förslaget till förordning första gången på miljöarbetsgruppens möte den 23 juli 2021. Nästa gång behandlades förslaget i miljöarbetsgruppens möte den 14 september 2021.

Det finns ingen information om Europaparlamentets ansvariga utskott än.

De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts i kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och arbets- och näringsministeriet. I beredningen av statsrådets skrivelse har man dessutom använt transport- och kommunikationsverkets bakgrundsutredningar och sakkunnigutlåtanden.

Ett skriftligt förfarande om beredskapspaketets alla förslag ordnades den 15.7 - 12.8 för de relevanta avdelningarna (miljö, energi, jordbruk- och livsmedel, skog, trafik, budget och beskattning). Förslagen behandlades i avdelningarnas gemensamma möte den 11 augusti 2021. Med avseende på U-skrivelsen om förordningen för CO₂-gränsvärdena ordnades ett skriftligt förfarande för trafik- och miljösektionen den 25 - 26.8.2021. U-skrivelsen behandlades vid EU-ministerutskottet den 24 september 2021.

10 Statsrådets ståndpunkt

Kommissionens meddelande om 55-beredningspaketet i samband med behandlingen av e-brevet markerade EU-ministerutskottet (3.9.2021) att Finland är en del av Paris klimatavtal som förbinder Europeiska unionen. Målet förutsätter uppbyggnad av långsiktiga klimatåtgärder så att EU:s koldioxidneutralitet uppnås socialt, ekonomiskt och ekologiskt på ett hållbart sätt före år 2050. Som en del av det här målet anser statsrådet att det är viktigt att klimatmålet på minst 55 % som fastställts för år 2030, och som även kan överskridas, uppnås som resultat av förhandlingarna om 55-beredskapspaketet som helhet.

Förslagen i beredskapspaketet har flera korsvisa effekter och statsrådet betonar att upprätthållandet av beredskapspaketets ambitionsnivå ska säkerställas som helhet.

Statsrådet anser det viktigt att förhandlingarna framskrider raskt så att det finns tillräckligt med tid för åtgärderna. Samtidigt betonar statsrådet att 55-beredskapspaketet även styr EU:s övergång mot en klimatneutral ekonomi. Övergången ska genomföras socialt, ekonomiskt och ekologiskt på ett hållbart, effektivt och kostnadseffektivt sätt med beaktande av aspekter relaterade till förhindrande av förlusten av biologisk mångfald, digitalisering samt en rättvis övergång.

Statsrådet bedömer förslagen ur en övergripande nationell och europeisk synvinkel. Vid sidan av klimateffekterna ska förslagen mångsidigt beakta effekterna för bland annat konkurrensen, statens totalinkomst och Finlands betalningar till EU. Dessutom är det viktigt att systematiskt bedöma beslutens effekter för medborgarnas välbefinnande.

Statsrådet understöder i princip de föreslagna gränsvärdena för åren 2030 och 2035. Statsrådet betonar att de ambitiösa gränsvärdena bidrar till tillverkningen av utsläppsfria fordon och på så sätt förbättra modellutbudet samt tillgången även i Finland. På så sätt främjar förslaget även

förnyelsen av den nationella fordonsparken och uppnåendet av Finlands nationella koldioxidneutralitetsmål fram till år 2035. I den fortsatta behandlingen kan Finland även understöda kommissionens förslag om mer ambitiösa gränsvärden och en linjär stig mellan framtida gränsvärden. Det bör dock beaktas att förordningens klimatambitiösa nivå förutom på de föreslagna gränsvärdena även inverkar på förordningens övriga detaljer. Med avseende på den fortsatta beredningen är Finland primära mål att säkerställa tillräckligheten för förslagets ambitiösa nivå i förhållande till medlemsländernas mål för ansvarsdelningssektorn år 2030 samt uppnåendet av EU:s klimatneutralitetsmål för år 2050.

I kommissionens förslag till förordning beaktas inte gasdrivna person- och paketbilar som en egen helhet trots Finlands föregripande påverkande arbete. En utmaning är att andelen naturgas och biogas inte kan särskiljas med avseende på biltillverkningen och naturgasens andel av trafikgasen som används är väldigt hög i EU. Biogas är dock med beaktande av dess livscykelutsläpp ett miljövänligt alternativ och främjar den cirkulära ekonomin. På så sätt anser statsrådet att man i de fortsatta förhandlingarna i olika sammanhang ska sträva efter att påverka att användningen av biogas i trafiken främjas och att det skapas förutsättningar för utbyggnaden av distributionsinfrastrukturen för biogas vid sidan av andra alternativa bränslen. Statsrådet anser dessutom att man i den fortsatta behandlingen av förordningen ska sträva efter att påverka att tillverkningen av gasdrivna person- och paketbilar ska fortsätta utan att pruta på de föreslagna ambitiösa gränsvärdena.

Statsrådet understöder slopandet av justeringsmekanismen eftersom mekanismen kan leda till att förordningens klimatambition sänks. Statsrådet anser att det är ändamålsenligt, men inte nödvändigt, att undantaget för små fordonstillverkare slopas för att säkerställa jämlika marknadsförhållanden. I den fortsatta behandlingen ska man dock bedöma proportionaliteten på kraven som riktas till små fordonstillverkare i förhållande till nyttan som slopandet av elementet medför.

Statsrådet anser att kommissionens förslag om att delegera befogenhet till kommissionen är ändamålsenligt. På grundval av befogenheten kan kommissionen anta delegerade akter för att ändra beräkningsformlerna i vissa situationer avseende det etappvisa typgodkännandet av paketbilar där det är nödvändigt för att definiera ovannämnda fordons utsläppsminskningsmål.

Statsrådet anser att kommissionens rapporteringsskyldighet samt möjligheten att föreslå ändring av förordningen år 2028 i princip är ändamålsenlig.

Förslaget främjar avsevärt Finlands mål att halvera trafikutsläppen fram till år 2030 och uppnå en fossilfri trafik år 2045. Presentation av mer detaljerade ståndpunkter förutsätter ytterligare uppgifter om kommissionens förslag och om samverkan med andra förslag i beredskapspaketet.