

Svar på skriftligt spörsmål SSS 280/2024 rd

Svar på skriftligt spörsmål om konflikten mellan skrivningarna om utsläppsmanipulation i fordonslagen, tolkningen av lagen och Europeiska unionens gruppundantagsförordning

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 280/2024 rd undertecknat av riksdagsledamot Juha Mäenpää/saf:

Hur ämnar ministeriet lösa konflikten mellan Europeiska unionens gruppundantagsförordning och den finska fordonslagen samt myndighetens tolkning,

kan representanten för tillverkaren montera eller godkänna tillhörande delar, t.ex. partikelfilter, vid kontrollbesiktningen,

hur förhåller ministeriet sig till vilka effekter den oroväckande informationen om de skadliga effekterna av skrivningarna om utsläppsmanipulationerna i tolkningen av fordonslagen kommer att ha på den oberoende verkstadsbranschen,

använder Tyskland ett TUV-godkännande för programmeringen av styrenheter,

hur kan polisen bedöma att utsläppsmanipulation har utförts, om Finland inte har förmåga att fastställa utsläppsmanipulation,

är det möjligt att fel på fordonet som inträffat på vägen eller dålig tillgång till reservdelar kunde tolkas som utsläppsmanipulation, även om det inte har utförts någon egentlig manipulation,

gäller fordonsförseelsen enligt 194 § i fordonslagen endast Euro VI-klassificeringen som nämns i lagen,

gäller utsläppskraven (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009) om man har en bil med årsmodellen 2016 eller 2021 med 720 000 körkilometer,

är det ens lagligt att misstänka utsläppsmanipulation om det ena av de ovannämnda villkoren uppfylls,

Europeiska kommissionen har i sitt svar 27.5.2024 till frågan (P-001106/2024) hänvisat till den finska utredningen om justeringar av efterbehandlingsystem som orsakas av låga temperaturförhållanden i fordonen enligt Euro 6-kraven. Har ministeriet eller myndigheten överlämnat utredningen till kommissionen,

och om inte, när kan utredningen överlämnas,

hur ämnar ministeriet och myndigheterna säkerställa försörjningsberedskapen för energi- och livsmedelstransporter under kalla köldperioder och

bör tillämpningen av lagen i anknytning till utsläppsmanipulationen i fordonslagen avbrytas tills det finns mätanordningar med vilka polisen kan fastställa eventuella manipulationer?

Som svar på detta spørsmål anför jag följande:

Fordonslagen ändrades våren 2023 så att regleringen av utsläppsmanipulationer av fordon har förtydligats. Ändringarna har trätt i kraft i juni i år. Såsom det framgår av frågan kan utsläppsmanipulationer utföras på olika sätt. Med utsläppsmanipulation avses en sådan avsiktlig ändring av ett system för avgasefterbehandling eller för motorkontroll i ett fordon som gör att fordonet till sina miljöegenskaper inte längre uppfyller de krav som gäller avgasutsläpp. Förutom fysiska ändringar som görs i systemen för avgasefterbehandling avses med utsläppsmanipulation även programändringar.

Det finns orsak att beakta att utsläppsmanipulationerna kan anses vara förbjudna redan före ändringen av fordonslagen. Trots detta utförs utsläppsmanipulationer medvetet och med olika motiv. Utsläppsmanipulationstjänster för fordon har även marknadsförts öppet och professionellt. Det här ville man ingripa i med lagändringarna. Utsläppsmanipulationerna orsakar lokala utsläpp som är skadliga för både miljön och människans hälsa (särskilt kväveoxider (Nox) och partikelutsläpp (PM)). Utsläppsmanipulationerna orsakar särskilt även orättvis konkurrens mellan transportföretag och inverkar således på transportmarknaden, eftersom transportföretagen kan få en betydande ekonomisk fördel med hjälp av avsiktliga utsläppsmanipulationer.

Syftet med fordonslagen är att ingripa i både de företags verksamhet som erbjuder utsläppsmanipulationstjänster och de fordon i vägtrafiken på vilka utsläppsmanipulation utförts. Ändringarna förtydligade regleringen av utsläppsmanipulationer så att utsläppsmanipulationerna uttryckligen förbjöds och tydliga påföljder ålades dem. Genom ändringarna har man ingripit i tillhandahållandet av förbjudna utsläppsmanipulationstjänster, men inte i den så kallade normala och tillåtna service- och reparationsverksamheten av fordon eller i var och med vilka reservdelar man kan

reparera och serva fordon. I den utsträckning som det är fråga om restaurering av ett fordon på vilket förbjuden utsläppsmanipulation utförts, har så kallade oberoende bilverkstäder motsvarande möjligheter att reparera och serva fordon som märkesverkstäder, om de har tillgång bland annat till nödvändig expertis och utrustning. Den som utför reparationen ska se till att slutresultatet överensstämmer med det ursprungliga utsläppsgodkännandet. På marknaden finns även tillhörande delar som hänvisats till i frågan och som har godkänts och lämpar sig för fordon. Deras användning är inte förbjuden. Besiktaren ska utgående från framlagda redogörelser se till att fordonet uppfyller kraven, till exempel vad gäller utsläpp. Således kan ändringarna av fordonslagen som gäller utsläppsmanipulationer inte anses ha lett till en konflikt med EU:s konkurrenslagstiftning (gruppundantagsförordningen som man hänvisat till i frågan). Kommunikationsministeriet följer upp att bestämmelserna överensstämmer med EU:s konkurrenslagstiftning och om man i framtiden med anledning av EU:s rättspraxis påträffar konflikter, ska de utredas och lösas som en del av tjänstemannaberedning som hänför sig till fordonslagen.

I allmänhet anser kommunikationsministeriet att det är mycket viktigt att verksamhets- och konkurrensförutsättningarna för oberoende reparations- och serviceverkstäder tryggas. Sund konkurrens gynnar även konsumenterna. Regleringen av fordon härstammar för det mesta från EU, och Finland strävar efter att främja konkurrensförutsättningarna för oberoende aktörer även på EU-nivå. Den nya regleringen syftar till att även främja jämlik och sund konkurrens mellan transportföretagen genom att man ingriper i transportföretagens möjligheter att få en orättvis ekonomisk fördel med hjälp av förbjudna utsläppsmanipulationer och således snedvrider konkurrensen på transportmarknaden.

Ministeriet eller Transport- och kommunikationsverket Traficom har inte kännedom om huruvida Tyskland använder det TUV-godkännande för programmeringen av styranordningar som nämnts i frågan. Ministeriet och Transport- och kommunikationsverket Traficom utreder ärendet.

I regeringens proposition om ändring av fordonslagen (RP 291/2022 rd) har man tagit upp att polisens kompetens och utrustning för att upptäcka manipulation av tunga fordon har förbättrats under de senaste åren. Polisens kompetens och den utrustning som används för att upptäcka utsläppsmanipulationer kommer att utvecklas även efter lagens ikraftträdande. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering är säkerställandet av tillräckliga resurser för polisen ett av regeringens mål. Kommunikationsministeriet följer upp utvecklingen av polisens kompetens och tillräckligheten av utrustningen tillsammans med polisen. Det är också viktigt att beakta att man särskilt har strävat efter en förebyggande effekt genom att uttryckligen förbjuda manipulationer och föreskriva påföljder. Med regleringen strävar man framför allt efter att ingripa i skadlig utsläppsmanipulation och förebygga kringgåendet av bestämmelserna om utsläppsmanipulation.

Europaparlamentets och rådets förordning nr 595/2009 tillämpas i enlighet med förordningens tillämpningsområde. Det kilometerantal som man kört med fordonet undanröjer inte skyldigheten att uppfylla utsläppskraven för fordonet.

I den utsträckning som man hänvisar till vissa situationer och frågar om deras straffbarhet i frågan, konstaterar jag att tolkningen av enstaka situationer är uppgiften för den som tillämpar lagen. I fordonslagen har man tydligt strävat efter att definiera vilka slags ändringar man avser med utsläppsmanipulationen. Att manipulera utsläppen från fordon på ett sätt med vilket de tillåtna utsläppsgrensarna överskrids med syfte att nå en ekonomisk fördel eller för att öka fordonets prestanda är klandervärt och sanktionerna syftar till att ingripa i detta.

Kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket Traficom har inte utarbetat någon sådan utredning om hur arktiska förhållanden påverkar efterbehandlingssystemen som frågan hänvisar till (Europeiska kommissionens svar 27.5.2024 på skriftligt spörsmål P-001106/2024). En sådan utredning har inte begärts från myndigheterna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och man håller inte heller på att bereda en sådan utredning. Det är troligen fråga om en utredning som har utarbetats av någon annan aktör inom fordonsbranschen än myndigheten. Vinterförhållandena och AdBlue-systemet har behandlats mer ingående i det svar som jag gett 25.6.2024 på skriftligt spörsmål SSS 224/2024 rd. Såsom jag har konstaterat i detta svar, tar vi ärendet på stort allvar och kommer att även i fortsättningen lyfta fram frågans betydelse för Finland. Kommunikationsministeriet bedriver nära samarbete med de övriga förvaltningsområdena och den privata sektorn för att upprätthålla och stärka försörjningsberedskapen. Den bästa lösningen med tanke på AdBlue-systemet är att det införs ersättande tillsatssämnen som bättre tål de arktiska förhållandena på marknaden.

Ytterligare bör betonas att man har ansett att det finns vägande skäl för att förbjuda utsläppsmanipulationer. Lagändringarna i anknytning till dem har nyligen trätt i kraft. Tillämpningen av lagen bör fortgå och det är motiverat att noga uppfölja de praktiska erfarenheterna och konsekvenserna till följd av den. På en allmän nivå konstateras ytterligare att kommunikationsministeriet har beredskap att inleda och bereda lagändringar, om de anses nödvändiga utifrån konsekvensbedömningarna och att de förbättrar till exempel försörjningsberedskapen, säkerheten eller verksamhetsförutsättningarna för företagen.

Helsingfors 19.7.2024

Kommunikationsminister Lulu Ranne