

U 17/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (koldioxidutsläppsklasser för tunga fordon med släpfordon)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen för kännedom Europeiska kommissionens förslag av den 4 maj 2023 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon.

Helsingfors den 29 juni 2023

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Ledande sakkunnig Juha Tervonen

29.6.2023

EUROPEISKA KOMMISSIONENS FÖRSLAG OM ÄNDRING AV EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 1999/62/EG, RÅDETS DIREKTIV 1999/37/EG OCH DIREKTIV (EU) 2019/520 VAD GÄLLER KOLDIOXIDUTSLÄPPSKLASSEN FÖR TUNGA FORDON MED SLÄPFORDON**1 Bakgrund**

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 4 maj 2023 ett förslag COM (2023) 189 final om ändring av direktiv 1999/62/EG, direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon. Förslaget innebär även en ändring av bestämmelserna i direktiv (EU) 2022/362 avseende differentieringen av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna för tunga fordon beroende på deras koldioxidutsläpp.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹ (nedan ”eurovinjettdirektivet”) finns bestämmelser om uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer. Eurovinjettdirektivet har setts över flera gånger vad gäller principerna för fastställandet av avgifter och minimibelopp i euro. Direktivet har ändrats avsevärt genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362² bland annat genom att göra det obligatoriskt att differentiera vägavgifterna för tunga fordon och fordonskombinationer beroende på koldioxidutsläpp eller tillämpa en separat avgift för externa kostnader samt genom att fastställa exakta regler och referensvärden för alternativen (eller deras samtidiga användning). Beslut om uttag av avgifter för användningen av vissa infrastrukturer kan fattas nationellt.

Kommissionens förslag grundar sig på uppmaningen till kommissionen i skäl 31 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG att inkludera släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen (CO₂) från kombinationer av tunga godsfordon vid fastställandet av nedsättningen av vägavgifterna och vägtullarna så snart lagstiftningsramen för släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon, dvs. de lagenligt certifierade värdena, finns tillgängliga. Villkoret uppfylldes genom antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (nedan ”utsläppscertifieringsförordningen”, dvs. en genomförandeförordning som fastställer ett simuleringsverktyg för utsläpp från tunga fordon).³

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer.

³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683.

I rådets direktiv 1999/37/EG⁴ (nedan ”registreringsbevisdirektivet”) finns bestämmelser om registreringsbevis för fordon för att säkerställa den inre marknadens funktion. I kommissionens förslag ska bilaga I (innehållet i del 1 i registreringsbeviset) till direktivet ändras för att ge medlemsstaterna möjlighet att lägga till släpfordonens effektivitetsförhållande och deras släpfordonsklass på registreringsbeviset.

I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520⁵ (nedan ”EETS-direktivet”) finns bestämmelser om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen. I kommissionens förslag ska bilaga I (informationselement som söks automatiskt) till direktivet ändras för att lägga till uppgifter om släpfordon för att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Om kommissionens förslag hölls inget offentligt samråd. Kommissionen ordnade riktade samråd med särskilda berörda parter och specialister inom ramen för beredningen av förslaget. Nio intervjuer genomfördes med företrädare för medlemsstaternas transportministerier, transportörer, företrädare för godkännandemyndigheter, leverantörer och tillverkare av vägtullsystem samt standardiseringsorgan. Enligt kommissionen ansåg de berörda parterna att det var tekniskt genomförbart att inkludera släpfordon i differentieringen av vägavgifter och vägtullar baserade på koldioxidutsläpp men att det eventuella genomförandet bör förenklas.

Kommissionen lämnade den 14 februari 2023 ett förslag (COM/2023/88 final) om nya CO₂-gränsvärden för nya tunga fordon från och med 2030. De nuvarande målen för CO₂-gränsvärden för tunga fordon är från 2019. Enligt kommissionens förslag ska tillämpningsområdet för förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon inkludera även släpfordon, och för nya släpfordon som släpps ut på EU:s marknad ska fastställas mål för att förbättra energieffektiviteten från och med 2030.

Kommissionen har inlett en revidering av mått- och viktdirektivet 96/53/EG i syfte att harmonisera dimensionerna och vikterna för tunga fordonskombinationer inom EU. Lagstiftningsförslaget lämnas inom ramen för det gröna fraktpaketet sommaren 2023.

De eventuella revideringarna av förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon och mått- och viktdirektivet hänför sig till kommissionens aktuella förslag i form av åtgärder som styr släpfordons och fordonskombinationers egenskaper. Förordningen om gränsvärden främjar införandet av effektiva släpfordon på marknaden, och genom att genomföra kommissionens förslag kan den beaktas i vägavgifterna. Mått- och viktdirektivet anger bestämmelser om egenskaper som gäller fordonskombinationers storlek och energiförbrukning, vilka i sin tur påverkar de vägavgifter som tas ut för dem.

2 Förslagets syfte

Förslaget om ändring av direktivet hänför sig till unionens mål om att alla trafikformer bör bli hållbarare med tanke på miljön. Kommissionen ser betydande potential att minska koldioxidut-

⁴ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

släppen från kombinationer av tunga godsfordon genom incitament till att börja använda effektivare släpfordon med stöd av åtgärder som minskar driftskostnaderna för mer energieffektiva släpfordon inom ramen för vägavgifterna enligt eurovinjettdirektivet.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Syftet med de direktivändringar som kommissionen föreslår är att fastställa regler för att inkludera släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon i system med differentierade, nedsatta vägavgifter och vägtullar baserade på fordonens koldioxidutsläpp. En förutsättning för uttag av differentierade vägavgifter är att uppgifterna om släpfordons effektiva egenskaper ingår i prissättningsreglerna enligt eurovinjettdirektivet, registreringsbevisen för tunga fordonskombinationer och i de elektroniska systemen för vägavgifter och vägtullar.

I kommissionens förslag ingår bilaga VIII till eurovinjettdirektivet 1999/62/EG, där det på ett förenklat sätt fastställs tre släpfordonsklasser som grundar sig på tröskelvärden för effektivitetsförhållandet. För varje släpfordonsklass anges det hur differentieringen av koldioxidutsläppsklassen för motorfordonet påverkar fordonskombinationens koldioxidutsläppsklass. Därtill ändras och harmoniseras definitionerna i direktiv 1999/62/EG i enlighet med den reviderade förordningen (EU) 2019/1242, och direktivets detaljerade regler om differentierade avgifter för tunga fordon preciseras för att beakta släpfordons betydelse. Ändringen av regleringen ska träda i kraft med bindande verkan den 1 juli 2030.

I förslaget ska artikel 2 (bilaga I) i EETS-direktivet (EU) 2019/520 ändras för att lägga till uppgifter om släpfordon för att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

I förslaget ändras artikel 3 (bilaga I) i registreringsbevisdirektivet för att ge medlemsstaterna möjlighet att lägga till släpfordonens effektivitetsförhållande och deras släpfordonsklass på registreringsbeviset.

Med tanke på efterlevnadskontrollen ändras genom förslaget artikel 7 j i eurovinjettdirektivet genom införandet av ett krav på att föraren eller, i tillämpliga fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS) ska styrka släpfordonets egenskaper för kontrolltjänstemännen. För att säkerställa att ett släpfordons effektivitet är densamma som det typgodkända fordonets kommer ett certifieringsmärke att fästas på släpfordonets framsida med en förteckning över de aerodynamiska anordningar som har monterats på släpfordonet i enlighet med punkterna 1.8 och 1.9 i tillägg 3 till bilaga V till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.

Enligt förslaget bör kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att ändra eurovinjettdirektivet vad gäller EURO-utsläppsgränsvärdena i bilaga 0 och formlerna och beloppen i bilagorna III a–c i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen samt tröskelvärdena för effektivitetsförhållandet i tabellen i bilaga VIII för att bestämma dem eller anpassa dem till den tekniska utvecklingen.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen

Förslagets rättsliga grund är för direktiv 1999/62/EG artiklarna 71 och 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, vilka nu motsvaras av artiklarna 91 och 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). De bestämmelser i direktivet som påverkas av förslaget är de som avser vägavgifter och vägtullar för fordon, ett område som i kommissionens förslag omfattas av nuvarande artikel 91.

Artikel 91 i EUF-fördraget gäller trafikfrågor om vilka Europaparlamentet och rådet fattar beslut i ett medbeslutandeförfarande där det räcker med kvalificerad majoritet för att rådet ska bilda en ståndpunkt. Enligt artikeln ska parlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, åtgärder för att förbättra transportsäkerheten samt alla andra lämpliga bestämmelser. Artikel 113 i EUF-fördraget gäller i sin tur skattefrågor i vilka det för att fatta beslut krävs enhällighet bland alla medlemsstater. Enligt artikeln ska rådet enhälligt i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande och efter att ha hört Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén anta bestämmelser om harmonisering av lagstiftningen om omsättningsskatter, punktskatter och andra indirekta skatter eller avgifter, i den mån en sådan harmonisering är nödvändig för att säkerställa att den inre marknaden upprättas och fungerar och för att undvika snedvridning av konkurrensen.

I samband med behandlingen av direktiv 2022/362/EU om ändring av direktiv 1999/62/EG ansåg rådets rättstjänst att den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG i fråga om bestämmelserna om vägavgifter är artikel 91 i EUF-fördraget medan bestämmelserna om fordonsskatt omfattas av artikel 113 i EUF-fördraget. Kommissionens aktuella förslag COM(2023) 189 final gäller en ändring av direktivets vägavgiftsbestämmelser. Därför ska artikel 91 i EUF-fördraget tillämpas på behandlingen av ärendet.

Den rättsliga grunden för direktiv 1999/37/EG och (EU) 2019/520 är artikel 91 i EUF-fördraget (tidigare artikel 71 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen). Rådet fattar beslut i ärendet med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

I fråga om subsidiariteten har EU delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Förslaget omfattas således av subsidiaritetsprincipen. Kommissionen konstaterar att en anpassning av de befintliga bestämmelserna dock endast kan göras av EU själv. Utvidgningen av EU:s regler så att de även omfattar släpfordon motiveras av fordonskombinationernas inverkan på klimatförändringarna, eftersom dessa fordon använder samma väginfrastruktur och bidrar till koldioxidutsläppen.

Klimatförändringen är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas enbart med nationella eller lokala åtgärder. Klimatåtgärderna måste samordnas inom EU och om möjligt på global nivå. Även om det inte direkt hänvisas till detta i kommissionens förslag, kan bakgrunden till

förslaget anses ligga i den europeiska klimatlagen⁶, där EU:s åtagande att uppnå klimatneutralitet senast 2050 fastställs och det mellanliggande målet höjs genom att sätta som mål att senast 2030 minska nettoutsläppen med minst 55 procent jämfört med 1990. Kommissionen har i andra sammanhang konstaterat att utan extra åtgärder kan transportsektorn inte tillräckligt främja klimat- och nollföroreningsmålen för 2030 och 2050 och inte hjälpa EU att minska energiberoendet.

Genom kommissionens förslag strävar man efter att effektivisera eurovinjettdirektivets genomslagskraft för att minska utsläppen från tunga fordon genom att uppmuntra till användning av mer energieffektiva släpfordon. Det sker genom att minska driftskostnaderna för energieffektiva släpfordon. Detta mål kan inte tillräckligt främjas på medlemsstatsnivå eftersom det i många fall handlar om gränsöverskridande transporter. Genom direktivet kan i detta avseende skapas ett regelverk som beaktar rättvisa konkurrensförhållanden och ger incitament till att börja använda energieffektiva släpfordon. Ett enhetligt EU-regelverk bidrar även till en bättre utveckling av utbudet av energieffektiva släpfordon.

Kommissionen anser att förslagen även är förenliga med proportionalitetsprincipen, eftersom de åtgärder som föreslås bidrar endast till uppnåendet av redan fastställda mål, framför allt en konsekvent tillämpning av principerna om ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet.

Eftersom en lastbil och dess släp med tanke på prissättningen av utsläpp från tunga fordon kan anses bilda en helhet är det naturligt och nödvändigt att bestämmelserna om bägge fordon sammanställs i eurovinjettdirektivet om vägavgifter. Vid bedömning av proportionalitetsprincipen bör man samtidigt observera att det i eurovinjettdirektivet inte förutsätts att medlemsstaterna ska ta ut vägavgifter och därmed inte heller att de prissätter släpfordon på förslaget sätt. Förslaget leder inte heller till en höjning av de avgifter som tas ut för närvarande. Man har strävat efter att förbättra de föreslagna bestämmelsernas proportionalitet utifrån kommissionens samråd genom att förenkla prissättningsgrunderna för släpfordon.

Statsrådet anser att den rättsliga grunden till förslaget är korrekt. Statsrådet anser även att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

I Finland finns ingen lagstiftning om vägavgifter eller vägavgifter. Eurovinjettdirektivet har genomförts nationellt i fråga om bilaga I till direktivet. I bilagan fastställs miniminivåer för den drivkraftsskatt för tunga fordon med en högsta vikt på över 12 ton som fastställs i fordonsskattelagen (1281/2003). Om vägavgifter införs i Finland i vägnät av samma omfattning som i Europa bör de regleras genom nationell lag, om vilken kommissionen ska notifieras minst sex månader före införandet. I dokumentet Ett starkt och engagerat Finland, Förhandlingsresultat

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag).

om regeringsprogrammet 16.6.2023 föreslås det att en vinjettavgift införs i fråga om tunga gods-transporter. Kommissionens förslag kommer att ha relevans för genomförandet av vinjettavgiften till den del som gäller koldioxidbaserad differentiering av avgifter.

Förslaget har senare inverkan på innehållet i de periodiska provningarna av släpfordon. Kommissionen ska ges befogenhet att anta en delegerad akt i syfte att fastställa en metod för att bestämma tilldelningen av en släpfordonsklass till släpfordon som har eftermonterad utrustning som förbättrar deras energieffektivitet. Montering av utrustningen ska konstateras vid den periodiska provningen och uppgifterna ska registreras under Övriga uppgifter i det trafiksäkerhetsintyg som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU. Nationella bestämmelser om periodisk besiktning finns i fordonslagen 82/2021 och om besiktningsintygets innehåll i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om bedömningsgrunder vid periodisk besiktning av fordon (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020).

Bestämmelser om vilka uppgifter som ska antecknas i registreringsintyget för fordon finns i 97 § i fordonslagen (82/2021). Enligt lagrummet i fråga ska registreringsintyget uppfylla kraven enligt rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon, som enligt förslaget ska kompletteras med de nya uppgifterna ”effektivitetsförhållande” och släpfordonsklass.

För ett nationellt genomförande av förslagen om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg-tullsystem förutsätts att lagen om genomförande av det så kallade EETS-direktivet (887/2021) ((EU) 2019/520) ses över. Enligt förslaget ska de uppgifter som enligt EETS-direktivet ska lämnas om fordon till följd av automatisk sökning kompletteras med uppgifter om släpfordons effektivitetsförhållande. Ändringarna av uppgifterna ska beaktas även i de nationella bestämmelserna.

5.2 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för marknaden

Kommissionens förslag ökar rent allmänt beaktandet av släpfordons och tunga fordonskombinationers effektivitet i Europa. Enligt kommissionen är det kostnadseffektivt med tanke på minskade utsläpp, och åtgärden främjar även konkurrensen. I kommissionens konsekvensbedömning har de ekonomiska konsekvenserna av den förbättrade effektiviteten bedömts kalkylmässigt på olika fordonsenheters nivå. Det anges att nettobesparingarna under fordonets livstid ur ett samhällsperspektiv varierar från nästan 11 500 euro när det gäller släpvagnar med dragsång för kyltransport till över 42 500 euro för en genomsnittlig påhängsvagn med lådkonstruktion. Kommissionen gör inte en uppskattning av spridningen av effektivare släpfordon och hur transportarbetena med dem kommer att öka. Ändringen av eurovinjettdirektivet ska träda i kraft den 1 juli 2030.

Eftersom det inte finns vägavgifter i Finland har förslaget inte samma direkta incitamenteffekter för efterfrågan på effektiva släpfordon och minskandet av de samhällsekonomiska livscykelkostnaderna för fordonskombinationer som i de länder där man i bred utsträckning tillämpar vägavgifter för tunga fordon som kan differentieras beroende på koldioxidutsläpp. Ett incitament till effektivare släpfordon kan indirekt främja effektiviteten för de släpfordon och fordonskombinationer som används i Finland via marknaden för tunga fordon i Europa. I Finland skiljer sig marknaden för tunga fordon och släpfordon i fråga om högsta tillåtna mått och vikter delvis jämfört med övriga medlemsstater, vilket begränsar de eventuella indirekta konsekvenserna av kommissionens förslag. Därtill kan transportkostnaderna för finländska export- och importprodukter minska marginellt i de europeiska vägnäten om effektiva fordon används för transporter.

Om man i Finland inför en allmän vägavgift för tunga fordon eller en annan vägavgift enligt eurovinjettdirektivet, bör avgiften inkludera de differentieringar eller extra avgifter som beror

på koldioxidutsläpp och som krävs enligt eurovinjettdirektivet. Då vore det möjligt att beakta effektivare släpfordon och fordonskombinationer i avgifterna. Konsekvenserna av incitamentet till effektivare släpfordon kan dock inte uppskattas utan att man först fastställer ett vägavgiftssystem som regleras av direktivet och bedömer hur vägavgiften som helhet skulle styra utvecklingen av tunga vägtransporter i Finland tillsammans med utvecklingen av efterfrågan på transporter. Rent allmänt kan man dock utgå ifrån att det vore lönsamt att uppmuntra till effektiva släpfordon inom ett eventuellt vägavgiftssystem både med tanke på utsläpp och logistikens kostnadseffektivitet.

5.3 Sociala konsekvenser

De sociala konsekvenserna av kommissionens förslag hänför sig på EU-nivå till miljökonsekvenserna av tunga vägtransporter och minskandet av dem med hjälp av incitamentet i ändringen av direktivet. I Finland finns inga vägavgifter för tunga fordon och inte heller incitament för dem. Konsekvenser kommer att uppkomma i det fall att en vinjettavgift införs i Finland.

5.4 Miljökonsekvenser

Vad gäller bedömningen av förslaget miljökonsekvenser stöder sig kommissionen på den konsekvensbedömning⁷ som utfördes i samband med översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och enligt vilken släpfordons energieffektivitet på EU-nivå har en betydande potential för förbättringar och att det skulle minska koldioxidutsläpp från tunga fordon. I förslaget presenteras siffror på energieffektivitetspotentialen för olika typer av släpfordon.

Eftersom Finland saknar vägavgifter har förslaget inte de direkta incitamenteffekter som kommissionen för fram när det gäller efterfrågan på och användningen av effektiva släpfordon och fordonskombinationers utsläpp i Finland. Indirekta effekter kan uppstå via den europeiska fordonsmarknaden. Om en vinjettavgift införs i Finland kommer förslaget att ha miljökonsekvenser via det nationella styrmedlet.

5.5 Administrativa konsekvenser

Förslaget omfattar särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna när det gäller differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter beroende på fordonens miljöprestanda. Eftersom inga vägavgifter tas ut i Finland följer inga omedelbara rapporteringskrav av förslaget och inte heller några konsekvenser för lagstiftningen om vägavgifter och genomförandet av den. Om däremot en vinjettavgift införs i Finland, kommer förslaget att ha konsekvenser för Finland i fråga om genomförandet och rapporteringen av avgifterna.

För transport- och kommunikationsverket orsakas i måttlig grad utvecklingsuppgifter när det gäller att lägga till uppgifter om effektivitetsförhållandet och släpfordonsklass på släpfordons registreringsintyg, införandet av uppgifterna i det internationella informationsutbytet av fordonsuppgifter inom EETS-tjänsterna och eventuella ändringar av de föreskrifter som gäller besiktning.

⁷ Impact Assessment Report Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation (EU) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt till grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter

Ett centralt mål med förordningsförslaget är att minska utsläppen från vägtransporter och på så vis bekämpa klimatförändringen. Genom att förbättra fordons effektivitet kan man även minska utsläppen av småpartiklar och andra utsläpp som påverkar luftkvaliteten och därigenom människornas hälsa i synnerhet i städerna. Därför kan det anses att förslaget främjar den grundläggande rättigheten i anslutning till miljö och var och ens rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Det kan anses att förslaget respekterar de grundläggande rättigheterna i enlighet med EU:s stadga och främjar i synnerhet målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands behörighet

Förslaget gäller vägtrafiken, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Kommissionens förslag presenterades för rådets arbetsgrupp för landtransporter den 17 maj 2023. De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända. Ett schema för den fortsatta behandlingen har ännu inte slagits fast.

Behandlingen i Europaparlamentet har ännu inte inletts.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. I beredningen har därtill hörts sakkunnigperspektiv vid Transport- och kommunikationsverket och finansministeriet.

Utkastet till U-skrivelse behandlades den 30–31 maj 2023 i ett skriftligt förfarande i EU-transportsektionen (EU 22) och EU-sektionen för skatter (EU 9), som är underställda kommittén för EU-ärenden.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet har tidigare tagit ställning till revideringen av eurovinjettdirektivet i U-skrivelsen U 38/2017 rd och i den kompletterande U-skrivelsen UKU 45/2020 rd. Statsrådet har även tidigare tagit ställning till en ändring av förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon i U-skrivelsen U 128/2022 rd. Finlands föregripande inflytande över den av kommissionen föreslagna översynen av direktivet om vikter och dimensioner för tunga fordon har behandlats i E-brevet E 71/2022 rd.

Statsrådet stöder det allmänna målet i kommissionens förslag om att minska koldioxidutsläpp från tunga vägtransporter.

Statsrådet anser att det är viktigt att förslagets förenlighet med den övriga EU-lagstiftning och utsläppscertifiering för släpfordon som styr utsläpp och bereds för närvarande bedöms noggrant under förhandlingarnas gång.

Statsrådet anser det viktigt att alternativa drivkrafter behandlas jämlikt vid klassificeringen av fordonskombinationers och släpfordons effektivitet och att även stora fordonsdimensioner och laststorlekar beaktas.

Statsrådet anser att det är viktigt att de administrativa förfarandena förblir enkla i synnerhet med tanke på näringslivet.

Statsrådet anser att det är nödvändigt att förtydliga och harmonisera regleringen av gränsöverskridande transporter.

Statsrådet anser att den föreslagna delegeringen av befogenheter till Europeiska kommissionen är ändamålsenlig och lämpligt avgränsad.