

9.3.2021

VN/6348/2020

Lausuntoyhteenveto arviomuistiosta koskien ajoneuvojen päästömanipulaatioita Suomessa

Yleistä lausuntopyynnöstä

Arviomuistio oli lausuntokierroksella 1.12.2020–1.2.2021 [lausuntopalvelu.fi -palvelussa](https://lausuntopalvelu.fi-palvelussa). Lausuntoja saatiin yhteensä 24 kappaletta. Lausunnon antoivat seuraavat tahot: sisäministeriön poliisiosasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Poliisihallitus, Itä-Uudenmaan poliisilaitos, Pohjanmaan poliisilaitos, A-Katsastus Oy, K1-Katsastajat Oy, Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto YKL ry, Tampereen yliopisto, Pegasor Oy, Diagno Finland Oy, Suomen Työkalu Oy, Erikoismoottori Airaksinen Ky, Linja-autoliitto ry, Motorbit Oy, CDI Tuikka Oy sekä neljä yksityishenkilöä. Oikeusministeriö ja Taksiliitto ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa tässä vaiheessa.

Tiivistelmä saaduista lausunnoista

Kaikki lausunnonantajat keskittyivät nimenomaan hiukkaspäästöihin (PM) ja niiden vähentämiseen tähtäävään jälkikäsitteleteknologiaan. Vain muutama lausunnonantaja mainitsi typen oksidit (NOx) ja lähinnä siinä mielessä, että niihin liittyvä tutkimus ja teknologia olisi tällä hetkellä riittämätöntä.

Suurin osa lausunnonantajista piti katsastusta parhaana keinona puuttua päästömanipulaatioihin. Monet korostivat, että tehokas katsastustoiminta vie kysynnän manipulaatio-markkinoilta. Lisäksi jotkut lausunnonantajat toivat esille, että markkinatoimijoihin kohdistettu valvonta ja sanktiointi saattaisi pahimmassa tapauksessa johtaa alan siirtymiseen pimeille markkinoille, ulkomaille ja harmaan talouden piiriin. Toisaalta jotkut lausunnonantajat korostivat nimenomaan markkinoiden tiukkaa valvontaa ja sanktiointia ensisijaisena keinona manipulaatioihin puuttumiseen. Osa lausunnonantajista piti monien arviomuistiossakin mainittujen keinojen yhteisvaikutusta parhaana mahdollisena keinona.

Lausunnonantajat olivat melko yksimielisiä siitä, että katsastuksissa käytettäviä hiukkaspäästöjä mittaavia välineitä ja tekniikoita olisi syytä kehittää. Tämä aiheuttaisi lausunnonantajien mielestä lähes poikkeuksetta lisäkustannuksia katsastajille. Lausunnonantajat olivat osittain eri mieltä näiden kustannusten määrästä sekä tarvittavan teknologian ja tietotaidon tarkemmista yksityiskohdista. Melko yhteinen näkemys kuitenkin oli, että nykyisten OBD-testien lisäksi manipulaatioiden tunnistamisessa tarvittaisiin uudenlaisia pakoputkesta otettavia mittauksia. Joidenkin lausunnonantajien mielestä tähän tarkoitukseen soveltuvaa teknologiaa on jo olemassa ja osittain käytössä joissakin Euroopan maissa.

Suurin osa lausunnonantajista oli sitä mieltä, että valvonnassa ja sanktioinnissa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Loput keskittyisivät ensisijaisesti raskaisiin ajoneuvoihin, sillä niiden käyttömäärä ja päästöt ovat huomattavan suuret ja manipulaatio väärentää kilpailua ja lisää harmaata taloutta. Muutama lausunnonantaja nosti myös esille erilaisiin työkoneisiin ja traktoreihin liittyvät päästömanipulaatiot.

Osa lausunnonantajista toi esiin huolen siitä, että tarkoituksellisten manipulaatioiden lisäksi Suomessa on mahdollisesti huomattava määrä autoja, joiden jälkikäsitteletyjärjestelmät eivät vain yksinkertaisesti toimi. Tämä koskee etenkin vanhoja autoja. Monien mielestä myös uusissa autoissa jälkikäsitteletyjärjestelmät on tehty kohtuuttoman kestävämmiksi ja ongelman parantamiseksi autonvalmistajat tulisi velvoittaa rakentamaan kestävämpiä järjestelmiä.

Lausunnonantajakohtainen yhteenveto

Oikeusministeriö

Oikeusministeriö ei antanut asiasta lausuntoa tässä käsittelyvaiheessa.

Sisäministeriön poliisiosasto

Sisäministeriön poliisiosasto korosti lausunnossaan monien eri keinojen yhteisvaikutusta päästömanipulaatioiden ehkäisyssä. Erillisistä keinoista mainittiin markkinavalvonta, katsastus, tienvarsitarkastukset ja hallinnolliset maksut manipulaatioita tarjoaville markkinatoimijoille. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin. Lausunnossa korostettiin mahdollisuutta pakkokeinolain mukaisesti toimiin tienvarsitarkastusten tehostamiseksi. Lisäksi tuotiin esille muita mahdollisia keinoja manipuloituilla ajoneuvoilla liikkumisen estämiseksi. Näihin keinoihin voisi saada mallia ylikuormamaksusta annetun lain 10 §:stä ja merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 6 pykälästä.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ensisijainen keino päästömanipulaatioiden ehkäisyyn olisi markkinavalvonta, mutta paras lopputulos saavutettaisiin eri keinojen yhteisvaikutuksella. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin. Liikenne- ja viestintävirasto toi myös esille mahdollisten lisäresurssien tarpeen siinä tilanteessa, että valvonnan tehostaminen toisi sille uusia tehtäviä. Lisäksi lausunnossa mainittiin, että kuljetusyritysten tekemät manipulaatiot voisivat ns. ERRU-rikkomuksen kautta vaikuttaa yrityksen maineeseen kansainvälisellä tasolla.

Poliisihallitus

Poliisihallitus toi lausunnossaan esille Oulun poliisilaitoksen alueella viime vuonna tehdyt testausluonteiset päästömittaukset, joissa 112:sta kuorma-autosta 39 (33%) ei läpäissyt testin päästöarvoja. Poliisihallitus ehdotti päästömanipulaatioiden ehkäisyyn ensisijaisesti tehokkaita tienvarsitarkastuksia ja toissijaisesti ajon määräämistä keskeytettäväksi ja ajoneuvon määräämistä valvontakatsastukseen rekisteröintikatsastuksen laajuudessa. Lisäksi katsastustoimintaa ja tienvarsitarkastuksia tulisi kehittää ja valvontaviranomaisilla tulisi olla pakkokeinolain mukaiset ja muut tehokkaat keinot puuttua manipulaatioihin. Markkinavalvonnassa pitäisi selkeästi kieltää päästömanipuloinnissa käytettävien tuotteiden markkinointi, myynti ja asentaminen. Poliisihallitus ehdotti päästömanipuloinnin sanktioksi hallinnollista maksua sekä liikenteenharjoittajalle että kuljettajalle. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä ensisijaisesti raskaisiin ajoneuvoihin, sillä Poliisihallitus piti näiden päästöjä merkittävimpinä. Valvonta ja sanktiointi tulisi myös kohdistaa ensisijaisesti liikenteenharjoittajiin, sillä ne saavat päästömanipulaatiosta oikeudetonta hyötyä ja kilpailuetua. Koko toimintaketjuun kohdistettu valvonta ja sanktiointi olisi kuitenkin kaikista tehokkainta.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos

Itä-Uudenmaan poliisilaitos korosti lausunnossaan monien eri keinojen yhteisvaikutusta päästömanipulaatioiden ehkäisyyn. Päästömanipulaatiopalveluiden tarjoaminen tulisi kriminalisoida ja manipuloimisesta tulisi seurata tuntuvat sakot ja hallinnolliset maksut manipulaatioiden tarjoajille ja ajoneuvojen omistajille. Katsastustoimintaa ja tienvarsitarkastuksia tulisi kehittää. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin.

Pohjanmaan poliisilaitos

Pohjanmaan poliisilaitos toi esille, että euro 4 ja 5 luokan raskaan liikenteen ajoneuvoihin tehdyt manipulaatiot ovat vähentyneet tehostuneen valvonnan seurauksena. Euro 6 luokassa manipulaatioita

arvioidaan olevan vielä paljon ja poliisilla ei tällä hetkellä ole riittävää tietoa, taitoa tai välineitä tämän luokan ajoneuvoihin tehtyjen manipulaatioiden havaitsemiseksi. Näitä resursseja Pohjanmaan poliisilaitos toivoi lausunnossaan lisää. Ensisijaisesti pitäisi keskittyä raskaisiin ajoneuvoihin ja vasta sen jälkeen kevyisiin. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin.

A-Katsastus Oy

A-Katsastus Oy arvioi manipulaatioita tekevien yritysten mainonnan perusteella, että manipuloiteja on tehty tuhansittain. Ensisijaiseksi keinoksi manipulaatioiden ehkäisemiseen A-Katsastus Oy ehdotti lakisääteistä katsastusta sekä poliisin tekemän valvonnan tehostamista. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin.

K1-Katsastajat Oy

K1-Katsastajat Oy arvioi manipulaatioita tekevien yritysten mainonnan perusteella, että manipuloiteja on tehty tuhansittain. Ensisijaisena keinona manipulaatioihin puuttumiseen nähdään katsastajien ja poliisin suorittama liikennekelpoisuuden valvonta. Koska katsastustoiminta olisi aiempaa laajempaa, se aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia kuluttajille katsastushintojen nousun myötä. Lisääntynyt koulutuksen tarve ja merkkikohtaisten ohjelmistolisenssien hankintakulut nostaisivat kustannuksia. K1-Katsastajat Oy näkee viimesijaiseksi puuttumiskeinoksi markkinavalvonnan ja Traficomien valvontaresurssien kasvattamisen. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Valvonta tulisi lisäksi keskittää nimenomaan ajoneuvojen käyttäjiin, jolloin käyttäjien kiinnijäämisen riski poistaisi markkinan manipuloijilta. Mikäli valvonta keskittyisi manipulaatioiden tekijöihin, manipuloiti voisi valua esimerkiksi Viroon tai manipuloijat voisivat esimerkiksi kiertää kieltoja ilmoittamalla tekevänsä manipuloiteja vain ei tieliikennekäyttöön tarkoitettuihin autoihin. K1-Katsastajat Oy korosti lausunnossaan mahdollista suurta kynnystä siirtyä katsastuksissa aikaa vievään ja kustannuksia lisäävään auton rakenteiden purkamiseen ja katsastajien mahdollisesti tarvitsemaan laajempaan tietotaitoon ja yhteistyöhön autonvalmistajien kanssa.

Autotuoajat ja -teollisuus ry

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n jäsenten arvion mukaan jopa 30 - 50% kuorma-autoista olisi jollain tavoin päästömanipuloituja kolmannen osapuolen toimesta. Lausunnossa korostetaan monien eri keinojen yhteisvaikutusta manipulaatioiden ehkäisemisessä. Keinoista mainitaan tehokkaat tienvartitarkastukset, tehokas viestintä ja tietoisuuden lisääminen, ajokielto ja valvontatarkastus, markkinavalvonta, katsastus sekä ajoneuvon valmistajan hyväksymän korjaamon todistus tieliikennekelpoisuudesta. Katsastusta tulisi kehittää tehokkaampien valvontatekniikoiden ja -käytänteiden osalta. Autotuoajat ja -teollisuus ry toi myös esille, että ajoneuvon valmistajan edustajan korjaamalla tai maahantuojan valtuuttamalla korjaamalla olisi käytännössä parhaat edellytykset ja ammattitaito tutkia ajoneuvon järjestelmien toimivuus. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin. Autotuoajat ja -teollisuus ry toi myös esille erilaisiin työkoneisiin ja traktoreihin liittyvät päästömanipulaatiot. Lausunnossa mainittiin myös autokaupan kuluttajariitoihin liittyvät haasteet. Jos esimerkiksi autoliikkeeseen toimitetaan vaihtoautona manipuloitu ajoneuvo, kustannukset sen tieliikennekelpoiseksi saattamisesta jäävät tyypillisesti ajoneuvon eteenpäin myyvälle liikkeelle.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SKAL ry:n mukaan markkinavalvonta on tehokkain keino puuttua päästömanipulaatioon. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Lisäksi valvonta ja sanktiointi tulisi keskittää ensisijaisesti manipulaatioiden tekijöihin. SKAL ry tuo myös esille, että päästömanipulaatiot vääristävät kilpailua ja ovat osa harmaata taloutta. SKAL ry korosti autonvalmistajien vastuuta asiassa. Monesti motivaationa manipuloinneille ovat lyhytikäiset jälkikäsitteilyjärjestelmät. Tästä syystä pitäisi pyrkiä vaikuttamaan EU-tasoiseen sääntelyyn niin, että

autonvalmistajilta edellytettäisiin pitempiä takuuajkoja järjestelmilleen, mikä loisi intressin valmistaa kestävämpiä järjestelmiä.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto YKL ry

YKL ry arvioi, että manipuloituja autoja olisi Suomessa kymmeniä tuhansia. Lausunnon mukaan ensisijainen keino manipulaatioiden estämiseksi olisi katsastus ja sen kehittäminen. Päästömittausta olisi kehitettävä niin OBD-testauksen kuin varsinaisen päästömittauksen osalta. Mittausta olisi syytä kehittää mahdollisimman kustannustehokkaaksi ja vikaantumisherkkyydeltään alhaiseksi, sekä yhtenäiseksi koko Euroopassa. Viimesijaisena keinona YKL ry näkee korjaamoiden myöntämät todistukset, jotka tosin ovat ongelmallisia epäluotettavuutensa vuoksi. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Toimenpiteiden kohdistamisessa tulisi käyttää hyöty-kustannusanalyysia. Valvonnassa ja sanktioinnissa tulisi keskittyä sekä manipulaatioiden tekijöihin, että ajoneuvojen käyttäjiin. YKL ry otti lausunnossaan kantaa myös varsinaisen asian lisäksi katsastuksen nykykäytäntöihin ja katsastusdirektiiviin. Lausunnon mukaan muualla kuin katsastustoimipaikoilla tehtävät katsastuksen osat eivät aina täytä katsastusdirektiivin edellyttämiä standardeja koulutuksen ja laadun osalta.

Tampereen yliopisto

Tampereen yliopisto korosti heti lausuntonsa alussa, että pakokaasuissa on laaja kirjo terveydelle haitallisia hiukkasmaisia ja kaasumaisia komponentteja, joita kaikkia ei edes valvota ja tarkasteta. Valvonnassa pitäisi keskittyä tahallisen manipuloinnin lisäksi tahattomasti epäkunnossa oleviin jälkikäsitteilyjärjestelmiin. Tampereen yliopiston mittausten mukaan diesel-auto, josta on poistettu DPF-suodatin, aiheuttaa 100 - 1000 kertaiset pienhiukkaspäästöt toimivaan autoon verrattuna. Tampereen yliopiston käsityksen mukaan pienhiukkaspäästöjen mittaaminen on mittausproseduurin ja -laitteiden näkökulmasta mahdollista tuoda katsastukseen. Sen sijaan typen oksidien (NOx) mittaaminen ja niihin liittyvä yleinen tutkimus ja tietämys ovat tällä hetkellä puutteellisia. Pienhiukkassuodattimen suorituskykyä tulisi mitata pakoputken päästä tehtävällä mittauksella; pelkkä OBD-testi ei riitä. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Valvonta tulisi lisäksi keskittää nimenomaan ajoneuvojen käyttäjiin. Lausuntonsa lopussa Tampereen yliopisto toi vielä esille, että sillä on mahdollisuus tehdä laboratoriotestejä moottorioptimointien ja jälkikäsitteilyjärjestelmien muokkausten vaikutuksista.

Pegasor Oy

Lausuntonsa alussa Pegasor Oy toi esille huolen hiukkassuodattimien lähtökohtaisesta kestävydestä. Ongelmaan pitäisi puuttua sen juurisyyistä alkaen, eli autonvalmistajien tasolla. Katsastus ja tienvartitarkastukset olisivat ensisijainen keino manipulaatioiden ehkäisyyn. Pegasor Oy korosti, että tehostunut markkinavalvonta saattaisi pahimmillaan johtaa toiminnan siirtymiseen näkymättömiin. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Lausunnossa tuodaan ilmi, että raskaaseen kalustoon kohdistuvien tienvartitarkastusten ja sanktioiden tulisi olla tehokkaita, sillä muuten liikenteenharjoittajilla voisi olla intressi purkaa manipulaatiot aina väliaikaisesti vuosittaisia katsastuksia varten. Valvonta ja sanktiointi tulisi keskittää käyttäjiin.

Diagno Finland Oy

Diagno Finland Oy arvioi, että pelkästään viallisella tai puuttuvalla hiukkassuodattimella varustettua euro 5 ja euro 6- dieselhenkilöautoja voisi olla Suomessa liikenteessä 40 000 - 50 000 kappaletta. Tämän lisäksi SCR-manipuloituja ajoneuvoja lienee tuhansia. Katsastus olisi ensisijainen keino puuttua manipulaatioihin. Diagno Finland Oy avaa lausunnossaan pienhiukkasten mittausprosessia. Sekä katsastajat että autokorjaamot voisivat tehdä luotettavasti pienhiukkasten määrään liittyviä mittauksia hyödyntämällä CPC-tekniikkaa tai DC-menetelmää. Lausunnon mukaan partikkelien lukumäärää mittaavat laitteistot olisivat suurin piirtein samassa hintaluokassa, kuin nykyisin käytössä olevat nelikaasu- ja opasiteettimittarit. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin.

Suomen Työkalu Oy

Suomen Työkalu Oy arvioi, että Suomessa on tuhansia manipuloituja ajoneuvoja. Katsastus olisi ensisijainen keino puuttua manipulaatioihin. Suomen Työkalu Oy avasi lausunnossaan pienhiukkasmittaukseen liittyvä teknisiä ja lakitekniisiä yksityiskohtia. Lausunnossa tuotiin myös esille, että typen oksidien (NOx) mittaaminen on tällä hetkellä haastavaa, sillä se vaatisi erityisiä laitteita, joita ei voida kohtuudella edellyttää katsastusasemilta. Lausunnon mukaan PM-massavirran mittaamiseen tarvittavat laitteistot ovat edullisia ja niiden mittatarkkuus on riittävä. Sen sijaan CPC-teknologiassa laitteiden anturit ovat erittäin kalliita ja herkkiä, joten niiden huoltotarve on suurempi ja kustannukset korkeammat. Kyseinen teknologia voi olla Suomen Työkalu Oy:n mielestä jopa liian tarkka ja vikaherkkä käytännön tarkastuksiin. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin. Lisäksi tulisi keskittyä ajoneuvojen käyttäjiin.

Erikoismoottori Airaksinen Ky

Lausunnon mukaan katsastus olisi ensisijainen keino puuttua manipulaatioihin. Erikoismoottori Airaksinen Ky:n mielestä on ongelmallista, mikäli kaikki moottorinohjauslaitteeseen (ECU) tehdyt, myös asianmukaiset muutokset rinnastettaisiin manipulaatioihin. Päästömanipulaatio käsitteenä tulisi rajata koskemaan ainoastaan EGR-, DPF-, OPF- ja SCR-järjestelmiin tehtäviä suoria päästömanipulaatioita. Erikoismoottori Airaksinen Ky pitäisi ongelmallisena sitä, jos manipulaatioiden tarjoaminen kieltäisi Suomessa. Tämä ei estäisi manipulaatioiden tekemistä, sillä ulkomaiset toimijat voisivat vielä käytännössä kaupata manipulaatio-välineitä postimyynnillä. Tämän sijaan manipulaatioiden ostaminen tulisi kieltää, sillä tämä kohdistuisi tasaisesti kotimaisiin ja ulkomaisiin markkinatoimijoihin. Lausunnon mukaan viimesijaisena keinona manipulaatioiden ehkäisyyn olisi kaikkien muokkauksien täydellinen kieltäminen. Tämä olisi kuitenkin täysin kohtuutonta, sillä se vaikuttaisi alalla asiallisesti toimivien yrittäjien elinkeinonharjoitukseen. Valvonnan ja sanktioinnin tulisi kohdistua ensisijaisesti raskaaseen kalustoon suuresta käytöstä ja kulutuksesta johtuen. Lisäksi lausunnossa muistutetaan työkoneisiin liittyvistä manipulaatioista. Valvonnan ja sanktioinnin tulisi kohdistua ajoneuvojen käyttäjiin.

Linja-autoliitto ry

Linja-autoliitto ry mainitsee lausunnossaan markkina- ja valvonnan, määräaikaikatsastukset ja tienvarsitarkastukset keinoina puuttua manipulaatioihin. Ilmiötä pitäisi ennaltaehkäistä sanktioinnin sijaan.

Motorbit Oy

Lausunnon mukaan Suomessa tehdään vuosittain tuhansia manipulointeja. Motorbit Oy:n mukaan tehokas markkina- ja valvonta ja sanktioiminen olisi paras keino puuttua manipulaatioihin. Viimesijaisena keinona manipulaatioiden ehkäisyyn olisi kaiken moottorioptimoinnin kieltäminen. Tämä olisi haitaksi alalla toimiville vastuullisille yrittäjille, joiden liiketoiminta ei sisällä päästömanipulointeja. Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä kevyisiin että raskaisiin ajoneuvoihin, ja sekä manipulaatioiden tekijöihin että ajoneuvojen käyttäjiin. Vaadittavien laiteinvestointien ja koulutuksen kustannusten vuoksi Motorbit Oy suhtautui skeptisesti hiukkasmittausten tehostamiseen katsastuksissa lähitulevaisuudessa. Tilanne kuitenkin tulee todennäköisesti muuttumaan uusien laitteiden ja tekniikoiden myötä. Lausuntonsa lopussa Motorbit Oy korosti sitä, että mahdollisessa uudessa sääntelyssä tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kaikki moottorioptimointi ei lisää haitallisia päästöjä.

CDI Tuikka Oy

CDI Tuikka Oy toi esille, että johtuen Suomen autokannan ikärakenteesta, hyvin monet autot eivät täytä vaadittavia päästöstandardeja, vaikka niitä ei olisi manipuloitu millään tavalla. Vasta uudemmissa, euro 6-luokan autoissa on sellaisia elementtejä käyttöjärjestelmissä, jotka pystyvät tunnistamaan vialliset jälkikäsitteilytekniikat. Katsastus olisi ensisijainen keino manipulaatioiden ehkäisyssä. Ajoneuvojen käyttäjiin kohdistetut sanktiot eivät olisi oikea vaihtoehto, sillä ne olisivat kohtuuttomia edellä mainittuun autokannan ikärakenne huomioiden. Lausunnossa korostetaan, että taloudellinen hyöty ei olisi

ensisijainen motiivi manipulaatioille. Sen sijaan motiivina olisivat lähtökohtaisesti huonosti suunnitellut ja toimimattomat laitteet. Lausunnon lopussa avattiin suodattimiin liittyviä teknisiä yksityiskohtia.

Suomen Taksiliitto ry

Suomen Taksiliitto ry:llä ei ollut asiaan lausuttavaa.

Yksityishenkilöiden antamat lausunnot

Eräs lausunnonantaja arvioi henkilöautojen manipulaatioiden liikkuvan tuhansissa. Ensisijainen keino manipulaatioiden ehkäisemiseen olisi katsastuksissa tehtävä OBD-tarkistus ja silmämääräinen tarkistus. Viimesijainen keino olisi manipulaatioiden kriminalisoiminen, mikä voisi tosin johtaa alan siirtymiseen harmaan talouden piiriin. Launnossa korostettiin myös sitä, että monesti vioittuneiden jälkikäsitteilyjärjestelmien korjauskustannukset ylittäisivät usein koko auton myyntihinnan, mistä syystä usein päädytään jälkikäsitteilyjärjestelmän poistamiseen.

Toisen lausunnonantajan mielestä päästömanipulaatiot ovat Suomessa vähäisiä. Ensisijainen keino manipulaatioiden ehkäisemiseksi olisi autokannan uudistaminen ja viimesijainen keino sanktiot. Lausunnonantajan mukaan päästömanipulaatiot eivät ole ongelma.

Kolmannen lausunnonantajan mielestä manipulaatioiden vaikutukset olisivat hyvin pieniä ja niistä saatavat hyödyt selvästi suurempia, kuin niistä aiheutuvat haitat. Manipulaatioihin ei tulisi puuttua, mikäli normaalissa pakokaasumittauksessa ei esiinny poikkeamaa sallituista arvoista. Sakkorangaistusta manipuloidun ajoneuvon omistajalle ei tulisi missään nimessä edes harkita. Valvontaa ei tulisi tehostaa nykyisestä. Launnossa tuodaan vielä esille, että moottorioptimointi parantaisi lähes aina ajoneuvon kestävyyttä ja laskisi polttoaine- ja huoltokustannuksia sekä todellisia päästöjä.

Neljannen lausunnonantajan mielestä kyse olisi marginaali-ilmiöstä, jonka päästöjä lisäävästä vaikutuksesta ei olisi mitään näyttöä. Ensisijaisesti viranomaisten tulisi vain tutkia ilmiötä ja keskittyä autokannan uudistamiseen. Mikäli tutkimusten perusteella päädyttäisiin kiristyneeseen valvontaan ja sanktiointiin, tulisi lähtökohtaisesti keskittyä raskaisiin ajoneuvoihin sekä manipulaatioiden tekijöihin ja ajoneuvojen käyttäjiin. Lausunnonantaja myös korostaa, että asiantuntevasti tehty moottorioptimointi saattaisi itseasiassa vähentää vanhojen autojen päästöjä.