

Asia: VN/6348/2020

Arviomuistio: ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa

Kysymykset lausunnonantajille

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa

Arviomuistion mukaan poliisin raskaalle kalustolle suorittamissa tienvarsitarkastuksissa havaittiin vuonna 2019 yli 200 manipulaatiotapausta. Vaikka poliisin osaaminen ja siihen käytettävä laitteisto raskaan kaluston manipulointien havaitsemiseksi on parantunut viime vuosina, SKAL pitää todennäköisenä, että tienvarsitarkastuksissa havaitut ovat vain osa manipulaatioiden kokonaismäärästä.

Mikä olisi ensisijainen keino, jolla päästömanipulaatioihin kannattaisi puuttua? Miksi?

Arviomuistion näkemyksen mukaisesti SKAL katsoo, että päästömanipulaatioihin voidaan tehokkaammin puuttua markkinavalvonnalla. Laissa on selkeästi kiellettävä päästömanipulaatioihin liittyvien tuotteiden markkinointi, myynti ja asentaminen myös muutoin kuin tieliikennekäyttöön. Tällöin liikenne- ja viestintävirasto voisi kohdistaa valvontatoimenpiteitä ja sanktioita suoraan toimijoihin eli ongelman aiheuttajiin, jotka myyvät päästömanipulaatioihin liittyviä tuotteita ja palveluita ajoneuvolain poikkeussäännöksen nojalla. Kiellon rikkomisesta tulee säätää riittävä sanktio ja kiellon noudattamisen valvontaan tulee varata riittävästi resursseja.

Myös teknistä tienvarsivalvontaa varten olisi valvontaviranomaisia edelleen koulutettava ja hankittava tarvittavia laitteistoja valvonnan toteuttamiseksi.

Mikä olisi viimesijainen keino, jolla päästömanipulaatioihin kannattaisi puuttua? Miksi?

Viimesijaisen keinon valinta tulee eteen vasta, jos havaitaan, että edellä kuvatut keinot eivät riittäisi. Tällaisessa epätoivottavassa tilanteessa tulisi pohdittavaksi sanktioiden kiristäminen. Tällöin pitää kuitenkin varmistaa, että sanktiot ovat oikeasuhtaiset teon vakavuuteen nähden.

Tulisiko päästömanipulaatioiden valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa keskittyä ensisijaisesti raskaiden vai kevyiden ajoneuvojen päästömanipulaatioihin vai molempiin? Miksi?

SKAL katsoo, että valvonnan ja sanktioinnin tehostaminen tulee kohdistaa tasapuolisesti raskaiden ja kevyiden ajoneuvojen päästömanipulaatioihin.

Tulisiko päästömanipulaatioiden valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa keskittyä ensisijaisesti manipulointien tekijöihin vai ajoneuvojen käyttäjiin? Miksi?

Valvontaa ja sanktioita ei tule kohdistaa pelkästään ajoneuvon käyttäjiin. Kuten ensisijaista keinoa koskevassa vastauksessa esitimme, päästömanipulaatioiden valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulee keskittyä ensisijaisesti manipulointien tekijöihin. Päästömanipulaatioita tehdään ja niitä markkinoidaan varsin avoimesti ja ammattimaisesti. Myös niiden valvonta on ollut aiemmin vähäistä, eikä valvontaa tai sanktioita ole kohdistettu päästömanipulaatioiden myyjiin, koska arviomuistiossa kerrotun mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolla ei juurikaan ole ollut mahdollisuuksia tai toimivaltaa markkinavalvonnassa puuttua tällaisten tuotteiden ja palveluiden myyntiin. Edellä kerrottu on jopa luonut käyttäjille harhaanjohtavan näkemyksen manipulaation lainmukaisuudesta.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

SKAL haluaa kiinnittää huomioita manipulaatiolla saavutettavaan kilpailuetuun niihin toimijoihin nähden, jotka pitävät ajoneuvonsa lainsäädännön vaatimassa kunnossa. Päästömanipulaatiot siis vääristävät kilpailutilannetta ja ovat osa harmaata taloutta.

Ajoneuvojen valmistajat antavat pääsääntöisesti yhden vuoden takuun pakokaasujen käsittelyjärjestelmille ja tulevat ehkä toisen vuoden ajan vielä jollakin tavalla kustannuksissa vastaan, jos laitteet lakkaavat toimimasta. Nämä pakokaasujen käsittelyjärjestelmät ovat nykyään yksi yleisimmistä syistä, minkä vuoksi kuorma-auto joutuu korjattavaksi ja korjaukset ovat myös kalliita, kuten arviomuistiossakin on todettu. Tämä ongelma on saatava korjattua, ja näin vähennettyä tarvetta päästömanipulaatioiden tekemiseen.

SKAL esittääkin, että pyritään vaikuttamaan EU-lainsäädäntöön siten, että valmistajan tulisi antaa pitempiä takuuajoja päästöihin vaikuttaviin laitteisiin ja järjestelmiin. Silloin valmistajilla olisi intressi tehdä niistä kestävämpiä, kun eivät voisi siirtää kustannuksia käyttäjien maksettavaksi. Esimerkiksi 4 vuotta tai 500 000 km, voisi olla sellainen käyttöikä, jonka tällaisille ajoneuvon kannalta olennaisille järjestelmille pitäisi pystyä valmistajan lupaamaan ja takaamaan.

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry