

Asia: VN/6348/2020

## **Arviomuistio: ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa**

### **Kysymykset lausunnonantajille**

#### **Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa**

Suuruusluokkaa on lähes mahdoton arvioida. Arvauspohjalta muutoksia päästölaitteisiin tehdään luultavasti joitakin tuhansia vuosittain. Jos tämä suhteutetaan vuotuisten ensirekisteröintien määrään, joka on noin 100 000 autoa vuodessa, ei manipuloitujen autojen suhteellinen osuus voi olla kovin suuri. Tyypillisesti auto on jo melko vanha, kun sen omistajalle tulee eteen tilanne, jossa auton korjaaminen asianmukaisesti voisi muodostaa lähes sen jäljellä olevaa arvoa vastaavan kustannuksen. Siinä kohdassa manipulointia pidetään vaihtoehtona.

Manipuloituja autoja myös poistuu liikenteestä jatkuvasti.

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

Katsastusvalvota on loogisesti oikea paikka. Siinä tutkitaan muutoinkin auton liikennekelpoisuus ja määräystenmukaisuus. Yksinkertaisimmillaan esimerkiksi hiukkassuodattimen (DPF) poiston huomaa pakoputken päästä katsomalla. Suodattimellisissa autoissa pakoputki on puhdas, manipuloituissa musta. Katsastustoimialan tulee kehittyä ajoneuvotekniikan kehittyessä. Ellei esimerkiksi typen oksidien ja hiukkaspäästöjen mittaamiseen ole vielä markkinoilla kohtuullisen hintaisia mittalaitteita, tilanne varmastikin muuttuu tulevaisuudessa. Tässä yhteydessä on tarpeellista myös pohtia vastaavatko esimerkiksi 10-vuotiaan ja 400 000 km ajatun auton päästöt muutoinkaan uuden auton päästöjä. Lisäksi on huomioitava, että esimerkiksi verotuksen kannalta autotehtailla on ollut kaupallinen intressi painaa päästölukemat mahdollisimman alas. Käytettyä autoa jälkikäteen mitaten ilmoitettuihin arvoihin pääseminen voi olla mahdottomuus.

Lain tulee olla selkeä siitä mikä on päästömanipulaatio ja minkä päästoluokan ajoneuvoja mahdollinen kielto koskisi. Päästölaitteita on myös vanhoissa autoissa, joissa niitä ei välttämättä ole edellytetty olevan. Arviomuistiossa moottorinohjainlaitteen (ECU) muutokset on suoraan rinnastettu päästömanipulointiin. Pidän sitä erittäin ongelmallisena, koska silloin myös asianmukaisesti tehdyt viritykset katsotaan päästömanipuloinniksi. Päästömanipulaatio käsitteenä tulisi rajata koskemaan ainoastaan suoria päästömanipulaatioita autojen EGR/DPF/OPF/SCR -järjestelmiin liittyen.

Myös autovalmistajat tuottavat itse jälkiasennettavaksi virityksiä myymiinsä autoihin. Tällaisia ovat esimerkiksi Volvo Polestar -paketit sekä BMW M Performance Power Kit -viritykset. Autotehtaat ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana muutenkin siirtyneet toimintatapaan, jossa mekaanisesti identtisestä moottorista tuotetaan eri tehoversioita markkinointilähtöisistä syistä. Näiden autojen käytännön päästöissä ei ole eroja kuten ei myöskään ammattitaitoisesti tuotetuissa kolmannen osapuolen virityksissä. Suorat päästölaitemuutokset eivät missään nimessä ole tarpeen virityksen yhteydessä.

Samalla tulee huomata, että kyseisiä palveluita tarjotaan myös etäkauppana siten, että postitetulla laitteistolla loppuasiakas voi itse ohjelmoida autonsa. Palveluntarjoaja voi olla ulkomailta. Myyntikiellolla kotimainen elinkeinonharjoittaminen asetettaisiin eriarvoiseen asemaan ulkomaisten toimijoiden kanssa. Vaikka mahdolliset kiellot koskisivat myös ulkomaisia toimijoita, olisi niiden valvonta ja Suomeen käytävän kaupan estäminen käytännössä mahdotonta. Kieltoja harkitessa tältä kannalta ajateltuna pelkästään ostamisen kieltäminen ei muodostaisi syrjivää asetelmaa kotimaisen ja muiden toimijoiden väliin.

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

Kieltämällä autojen muuttaminen sen kaikilta osiltaan mukaanlukien moottorinohjainlaitteen sisältö. Tämä toimisi varmasti, mutta olisi täysin kohtuuton. Samalla vietäisiin alalla asiallisesti toimivilta yrittäjiltä elinkeino ja heijastusvaikutus olisi suuri myös autojen kaikenlaisen jälkivarustelun markkinoilla.

Moottorinohjainlaitteen viritysten kieltämisen näen olevan ristiriidassa perustuslaissa määritellyn elinkeinonvapauden kanssa. Olen käyttänyt suuren osan elämästäni aiheen opiskeluun. Huonosti kirjoitetun lain kautta elämäntyöni saattaa saada saman statuksen kuin esimerkiksi huumekauppa.

Moottoriajoneuvoja on aina viritetty ja uskallan väittää, että niitä tullaan aina virittämään. Kaupallisen toiminnan kieltäminen ja sanktiointi luultavasti käytännössä siirtäisi saman tapahtumaan maan alla harrastajien toimesta.

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

Ympäristövaikutuksen kannalta ajateltuna raskas kalusto on merkittävämmässä roolissa. Kuorma-autoilla ja raskailla yhdistelmillä ajetaan jatkuvasti ja niiden polttoainekulutus/km ja sitä kautta myös käytännön päästöt ovat jopa kymmenkertaiset kevyeen kalustoon verrattuna. Arviomuistio ottaa kantaa myös kilpailuedun tavoitteluun, joka on selkeässä roolissa vain raskaan kaluston puolella.

Muistiossa on jätetty huomiotta kokonaan työkoneet, joissa on nykyään autokalustoa vastaavat päästönhallintalaitteet.

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

Ajoneuvon kunnon ja määräystenmukaisuuden tulee lähtökohtaisesti olla sen haltijan vastuulla kuten nykyäänkin.

Asiaan on helppo keksiä lukemattomasti analogioita, kuten: Tulisiko rengasliikettä pystyä sanktioimaan, mikäli se myy tai asentaa ajoneuvoon määräysten vastaiset pyörät? Tulisiko metsästysaseen myyjää pystyä sanktioimaan, mikäli aseella tehdään henkirikos tai ryöstö? Tuleeko päivittäistavarakauppiasta sanktioida, jos sama tehdään keittiöveitsellä? Tuleeko autokauppiasta sanktioida, jos autolla tehdään liikennerikos?

Katsastusala ei välttämättä vielä ole valmis teknisesti nykyistä kattavampaan valvontaan, vaikka se onkin loogisesti oikea paikka. Arvioin vaadittavan laitteiston olevan nykyisellään hinnaltaan ja ylläpidoltaan sellainen, että se ajaisi pienempiä katsastusyriytyksiä ahdinkoon. Muistiossakin viitattu tienvarsivalvonta on varmasti jatkossakin osaltaan toimiva menettely ja tarkemman mittauskaluston hankinta saattaisi olla mahdollista jo nykyään.

## **Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?**

Kategorisesti kaikenlainen moottorihjainlaitteen (ECU) ohjelmointikielto olisi ongelmallinen. Nykyäänkin voidaan laillisesti muuttaa vanhempaa autokalustoa tehokkaammaksi, vaihtaa moottoreita yms. Moottorihjainlaitteen muutos tai vaihto liittyy läheisesti ko. toimintaan. Uudella tiukalla lainsäädännöllä käytännössä kiellettäisiin suuri osa autoharrastuksesta ja sillä olisi vaikutusta myös moottoriturheiluun, jos muutokset kiellettäisiin myös tieliikennekäytön ulkopuolella käytettävissä ajoneuvoissa.

Asialla olisi vaikutusta elinkeinotoiminnalle ja myös valtiolle/kunnille verotuksen kaikissa portaissa myös moottorihjainlaitteita tarjoavien yritysten ulkopuolella. Näitä ovat esimerkiksi mekaanisia viritys- ja kilpaosia myyvät yritykset, joita on maassamme huomattava määrä.

Kieltämällä ohjainlaitemuutokset samalla kiellettäisiin myös polttoainekonversiot uusiutuviin polttoaineisiin eli käytännössä E85-muutokset, joita nykyään kannustetaan tekemään. Traficomilta on niihin haettavissa rahallista tukea. Markkinoilla on tähän tarkoitukseen tarjolla useita jälkiasenteisia lisäohjainlaitteita, joilla käytännössä vain vääristellään moottorihjainlaitteen signaaleita. Paljon parempaan lopputulokseen päästään, kun alkuperäistä ohjaninlaitetta muutetaan ammattitaitoisesti polttoainejärjestelmän kapasiteetti huomioiden.

Moottoreiden virityksiä tehdään myös vastaavilla anturitietoja huijaavilla laitteilla ja niitä käyttämällä pidän negatiivisia päästövaikutuksia itsestään selvänä. Tämä koskee myös E85-muutoksissa käytettyjä lisäohjaimia. Asiaa ei ole huomioitu muusiossa.

Mielestäni valmisteltavan lain on oltava erittäin selkeä siinä mikä on päästömanipulointia ja minkä päästönormin kalustoa mahdollinen kielto koskisi. Esimerkiksi E85-muunnoksia koskee erilaiset vaatimukset Euro4-normista (1.1.2007) alkaen ja määräys auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta (TRAFI/66404/03.04.03.00/2015) antaa selkeitä vapauksia auton rakenteluun ennen Euro3/III luokitusta. Määräyksen korvaava 1.3.2021 voimaan tuleva määräys (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019) noudattelee samaa linjaa. Lisäksi uudessa määräyksessä on kohdassa 4.3.2 kielletty päästömanipulointi yksiselitteisesti. Ohjelmallinen ja muu virittäminen on tietyin edellytyksin edelleen sallittu.

Arviomuistiossa ei ole huomioitu mitenkään vanhempaa autokantaa sekä kilpa- ja harrasteautoja. Muistiossa ei myöskään huomioida mitenkään tulevaisuutta. Myös sähköautoissa on ohjainlaitteita ja epäilemättä niitäkin voidaan tulevaisuudessa virittää. Mikä on sähköauton ECU-virittämisen ympäristövaikutus ja miten se voidaan katsoa päästömanipuloinniksi?

Airaksinen Petri  
Erikoismoottori Airaksinen Ky