

Asia: VN/6348/2020

Arviomuistio: ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa

Kysymykset lausunnonantajille

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa liikenteen päästöjen vähentämistä. Tukemalla ajoneuvojen vähäpäästöisen teknologian käyttöönottoa ja ajoneuvojen oikeaa käyttöä valvomalla liikenteen päästöt vähenevät ja päästöjen sekä kansainvälisten että kansallisten alentamistavoitteiden saavuttaminen on mahdollista.

Päästömanipulaatioiden suuruusluokkaa Suomessa on vaikea arvioida. Suurinta osaa tehdyistä manipulaatioista on lähes mahdotonta havaita esimerkiksi määräaikaikatsastuksissa. Tämä perustuu siihen, että nykylainsäädännön mahdollistamat/hyväksymät tekniset mittalaitteet eivät pysty havaitsemaan päästömanipulaatioita autoista.

Hieman paremmat valmiudet päästömanipulaatioiden paljastamiseen on raskaan liikenteen tienvarsitarkastuksissa, joissa valvontaviranomaisen käyttämä tekninen mittalaitteisto on erilaista kuin määräaikaikatsastuksissa, sekä heidän oma lainsäädäntönsä mahdollistaa tarkempien tutkinnallisten toimenpiteiden suorittamisen kuin määräaikaikatsastuksissa.

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

Päästömanipulaatioiden tehokas ehkäiseminen sekä vähentäminen on monen pienemmän asian summa, joiden yhteisvaikutuksella saavutettaisiin paras lopputulos.

Laitteistoiden markkinointi, myynti ja asentaminen on tällä hetkellä varsin helppoa ja halpaa. Ensisijaisena keinona tulisi puuttua näiden palvelujen tarjoamiseen.

Jo asennettujen laitteistojen havaitsemista sekä määräaikaikatsastuksissa että tienvarsitarkastuksissa voisi tehostaa muuttamalla Suomen kansallista katsastuslainsäädäntöä niin, että se mahdollistaisi esim. uusilla laitehankinnoilla partikkelien lukumäärämittauksen määräaikaikatsastuksissa ja teknisissä tienvarsitarkastuksissa.

Riittävän vaikutuksen luomiseksi olisi syytä myös tarkastella päästömanipulaatiosta määrättäviä rangaistuksia ja muita sanktioita sekä niiden rahallista suuruusluokkaa, jotta laitteistojen manipulointi ei olisi enää taloudellisesti kannattavaa suhteessa kiinnijäämisriskiin ja kiinnijäämisen seuraamuksiin.

Samalla voisi myös tarkastella valvontaviranomaisen käytössä olevia omia rikosoikeuteen pohjautuvia tutkintakeinoja, joissa ei ole samanlaisia rajoitteita kuin määräaikaikatsastuksia ja tienvarsitarkastuksia säätelevässä kansallisessa- ja kansainvälisessä lainsäädännössä.

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

On vaikea nimetä yhtä yksittäistä keinoa, koska vaikuttavuus saavutetaan usean eri keinon yhteisvaikutuksella. Tärkeintä on löytää yksinkertainen ja helposti toimeenpantava kokonaisuus.

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

Sekä kevyen- että raskaan kaluston päästömanipulaatioiden valvontaa ja sanktiointia tulisi tehostaa. Molempien osalta on selvitettävä tehokkaat puuttumisen keinot, koska valvonnan haasteet ovat näissä erilaisia. Haasteista mainittakoon kevyen kaluston osalta määräaikaikatsastuksen suorittaminen, raskaan kaluston osalta tienvarsitarkastukset sekä määräaikaikatsastukset. Molempien osalta yhtenevä ongelma löytyy päästömanipulaatiolaitteistojen myynnistä, markkinoinnista ja asentamisesta.

Valvonta ja sen mukana kasvanut kiinnijäämisriski edesauttavat estämään päästömanipulaatioita. Sanktiointi olisi hyvä ulottaa ajoneuvon kuljettajan lisäksi myös manipuloinnin tekijään sekä ammattiliikenteessä vastuulliseen kuljetusyrytykseen.

Raskaan kaluston osalta manipuloinnit lisäävät sekä harmaata taloutta että epätervettä kilpailua. Ero kustannuksellisesti on hyvin merkittävä tilanteessa, jossa päästölaitteistoja/-tekniikkaa on manipuloitu.

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

Molempiin, mikäli halutaan saavuttaa tehokkain mahdollinen päästömanipuloiteja vähentävä lopputulos.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

Mikäli valvonnan tehostaminen toisi Traficomille uusia tehtäviä, tämä vaatisi lisäresursseja sekä osaamisen kasvattamista.

Lisäksi olisi vaikutettava kansainvälisen yhteistyön kautta niin, että kuljetusyrityksen hyvämaineisuuteen liittyvässä sääntelyssä kyseinen rikkomus vaikuttaisi ns. ERRU-rikkomusten kautta myös yrityksen maineeseen. Tämä olisi osa kuljetusyrityksen riskiluokitusta ja voisi johtaa maineen menetykseen, liikenneluvan peruuttamiseen ja sitä kautta puuttumiseen yritykseen oikeuteen toimia.

Aholammi Erno
Liikenne- ja viestintävirasto