

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitysluonnoksen yhtenä tavoitteena on päästömanipuloinnin kitkeminen. Esityksestä on vaikea saada käsitystä siitä, miten yleistä päästömanipulaatio on ja mikä sen merkitys ajoneuvokannan kokonaispäästöjen osalta on. Esityksessä on esitetty vain pintapuolisia ja ylimalkaisia arvioita siitä, minkä verran päästömanipulaatiota raskaissa ajoneuvoissa esiintyy ja päästömanipulaation vaikutuksista ajoneuvokannan kokonaispäästöihin ei ole arvioitu. Joitakin ”pahin tilanne” arvioita on esitetty pienhiukkasten osalta.

Esityksessä on mainittu, että ajoneuvojen sallitut muutokset ovat hyvin rajallisia jo nykyisen ajoneuvolain puitteissa ja niitä säätelevät ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimukset ja niiden mukaiset päästövaatimukset. Esityksessä on myös arvioitu, että päästömanipulointi on jo nykyisen ajoneuvolain puitteissa kielletty.

Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen kiellettäisiin ja ko. toiminnasta voitaisiin määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Toimijalle voitaisiin määrätä jopa 30 000 euron suuruinen, ajoneuvon kuljettajalle 300 euron ja omistajalle tai haltijalle 3 000 euron suuruinen liikennevirhemaksu.

Keskeinen päästömanipulaation määritelmä esityksessä on: Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Toimijan tulisi itse osoittaa se, että myymänsä tuotteen asentaminen ajoneuvoon ei aiheuttaisi sitä, että ajoneuvo ei enää täyttäisi vaatimuksia. Toimijalla olisi siis käänteinen näyttötaakka ajoneuvolain muihin näyttövelvoitteisiin nähden.

Esityksessä on todettu, että päästömanipulointiin käytettävien laitteiden markkinoinnin kieltäminen ei onnistu, koska kiellettyä laitetta ei voida määritellä ja kiellettyvyys liitettäisiinkin nimenomaan ajoneuvon käyttöön. Esityksessä ei siten nimenomaisesti puututa päästömanipulaatiolaitteiden, kuten ohjelmistojen tai koodien, markkinointiin. Kuitenkin esityksessä ehdotetaan, että päästömanipulaatioiden myynti ja asentaminen olisivat kiellettyä toimintaa. Myynnin ja asentamisen kiellon tarkoituksena olisi puuttua myös päästömanipulaatiopalveluita tarjoavien yritysten markkinointiin välillisesti.

Edellä mainitun perusteella on epävarmaa vähentäisikö esityksen mukainen päästömanipulaation kiello ko. palvelua tarjoavien yritysten markkinointia.

Koska päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi sanktioitu, sanktioiden perusteet tulee olla selkeästi määritelty. Esityksen määritelmä päästömanipulaatiosta on sinänsä selkeä, mutta päästömanipulaation toteen näyttäminen määritelmän perusteella on kaikkea muuta kuin selkeää ja yksiselitteistä. Esityksessä on mm. todettu, että päästömanipulaation toteamiseen tarvittavia mittalaitteita ei ole katsastustoimijoilla käytössä. Tietojemme mukaan Suomessa ei ole yhtään päästömittaustapausta, jolla voisi mitata moottoripyörien päästönormien mukaiset päästöt. Kyseisen mittauksen kustannus olisi tuhansia euroja. Pitäisikö epäilyssä päästömanipulointitapauksessa talouden toimijan omin mittauksin todistaa, että muutettu ajoneuvo edelleen täyttää kaikki päästövaatimukset? Millä tavalla päästömanipulointi todettaisiin, jos sitä ei voida mittaamalla todeta?

Talouden toimijalle esityksessä asetettu käänteinen todistustaakka vaikuttaa kohtuuttomalta. Tämä asettaa myös haasteita päästömanipuloinnin toteamisen arvioijalle, koska mahdollisella väärällä arviolla voisi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia toimijalle. Suomen Motoristit ry esittää, että päästömanipuloinnin toteamisen tulisi olla toimivaltaisen viranomaisen vastuulla.

Esityksestä ei selviä mitä sanktiota päästömanipuloinnista ensisijaisesti käytettäisiin ja millä tavalla estettäisiin useamman sanktion määrääminen samasta asiasta. Sanktioiden osalta esitys vaikuttaa keskeneräiseltä.

Esityksessä on todettu EU:n tarkastelevan parhaillaan katsastusdirektiiviä ja päästömittausten tekemistä katsastuksessa. Esityksen mukaan yhtenä vaihtoehtona olisi siten, että kansallisesti ei vielä tehtäisi ollenkaan uutta sääntelyä koskien päästömanipulaatioita, sillä riskinä olisi ristiriitainen kansallinen sääntely kansainvälisen sääntelyn kanssa.

Suomen Motoristit ry kannattaa ajoneuvojen päästömanipuloinnin estämistä, mutta katsoo lakiesityksen mukaisen päästömanipuloinnin kiellon olevan hankalasti valvottava ja sen sanktioiden sisältävän useita oikeudellisia ongelmia. Edellä mainitun perusteella tulisi harkita esityksen

muokkaamista siten, että siinä keskityttäisiin sanktioimaan pelkästään selkeästi teknisesti todettavia tai mitattavia päästömanipulointeja.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia siten, että ajoneuvon käyttövoimien muutokset (konversiot) sallittaisiin kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Jatkossa ajoneuvon käyttövoiman muuttaminen olisi sallittua myös sellaisessa tilanteessa, jossa ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täyttäisi sitä koskevia ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia kuitenkin edellyttäen, että muutoksen jälkeen ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus olisi kokonaisuutena arvioituna pienempi kuin ennen muutosta.

Suomen Motoristit ry kannattaa ajoneuvon käyttövoiman muutosten sallimista kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin.

Suomen Motoristit ry

Jari Kielinen

Puheenjohtaja

Kielinen Jari
Suomen Motoristit ry