

Asia: VN/6348/2020

Arviomuistio: ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa

Kysymykset lausunnonantajille

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa

Yritysten jotka tekevät kyseisiä muutoksia, ilmoittavat tehneensä muutoksia tuhansia (perustuu nettisivujen mainontaan).

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

Liikennekelpoisuuden valvonta joka tehdään katsastajien toimesta tai poliisin suorittamana. Katsastajien suorittama valvonta olisi laajuudeltaan kattavampaa, mutta aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia kuluttajille katsastushintojen nousuna. Syy hinnan nousuun olisi lisääntynyt koulutuksen tarve sekä ohjelmistolisenssien hankintakulut. Nykyisillä OBD ohjelmistoilla ei pysty havaitsemaan manipulointeja. Ohjelmistot tulisi hankkia merkkikohtaisesti ja se nostaa merkittävästi katsastajien kuluja. Poliisin valvonta olisi enemmän pitokoe luontoista varsinkin kevyellä ajoneuvokalustolla ja vaikuttavuus voi jäädä pieneksi.

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

Liikennetarvike kaupan valvonta. Traficomien resurssien lisäys valvonnan kattamiseksi olisi merkittävä.

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

Molempiin. Nyt uusien kevyiden autojen käyttöikä on noin 19 vuotta. Niiden tuleva ajosuorite on suuri ja tuleva päästökuorma merkittävä. Nykyisten uusien autojen ikääntyessä päästömanipulaation houkuttelevuus lisääntyy autojen arvon alentuessa. DPF laitteiston kunnostamisen hinnat ovat 2000€:n luokassa ja manipulaation saat nyt 490€:lla. Kun uusien autojen ikä ylittää 6 vuotta niiden huollot alkavat siirtyä merkkiorganisaatioiden ulkopuolelle, jolloin manipulaatioiden määrä alkaa lisääntyä. (merkkiorganisaatio tarkastaa huollonyhteydessä ohjelmisto päivitykset, jolloin manipulaatio purkautuu). Raskaan kaluston valvonta on jo pelkästään kilpailun vääristymisen kannalta tärkeää. Lisäksi niiden päästömäärä / km on suurempi kuin henkilöautojen vaikka kaluston määrä on paljon pienempi.

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

Valvonta tulisi keskittää ajoneuvoihin ja sitä kautta käyttäjiin. Jos valvotaan tekijöitä valuu manipulointi esimerkiksi Viroon. Lisäksi manipulointia suorittavat yritykset pystyisivät helposti kiertämään valvontaa ilmoittamalla, että manipulointeja tehdään vain ei liikennekäyttöön tarkoitetuille autoille. Vain käyttäjien kiinni jäämisen riskin kasvattaminen poistaa markkinan manipulaatioilta.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

Jotta lainsäädännöstä saataisiin oikeasti vaikuttava on monia perusteellisia katsastuksen liittyviä määräyksiä ja lakeja uudistettava. Osa muutoksista on varmasti haastavia toteuttaa. Esim katsastaja ei pura ajoneuvoa on vahva toiminta malli ja kantava ajatus katsastus toiminnassa. Kuka on valmis maksamaan auton purkamisen ja kasauksen kesto 30 min. Jos määräaikaikatsastus nyt kestää 20 min on hinnankorotuspaine yli tuplat tällaisten ajoneuvojen osalta. Mutta monia manipulaatio asioita ei pysty havaitsemaan purkamatta ajoneuvon pakoputkiston suojarakenteita tai muita päästöihin vaikuttavien osien suoja. Lisäksi katsastajat tarkastelevat pelkästään EOBD järjestelmän vikakoodeja. Jos manipulaatio halutaan löytää tulisi katsastajalla olla yhteys ajoneuvonvalmistajan tietokantaan. Tätä varten tarvittaisiin säädökset, että katsastusyritysten on pakko hankkia yhteydet. Yhteyksien kuukausi kulu on merkittävä. Lisäksi katsastajilta puuttuu osaaminen merkkikohtaisten ohjelmistojen käyttöön.

Ojala Timo
K1 Katsastajat oy