

08.01.2021

POL-2020-79412

Liikenne- ja viestintäministeriö

VN/6348/2020

Lausunto ajoneuvojen päästömanipulaatiosta Suomessa

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa?

Poliisin toimesta on nyt havaittu vasta ns. jäävuoren huippu.

Poliisi on suorittanut valvontaa pääosin vain kuorma-autoihin, henkilö- ja pakettiautot ovat jääneet tältä osin ilman valvontaa.

Tähän mennessä poliisin toimesta on pystytty puuttumaan lähinnä erilaisten emulaattorien löytämiseen ja joihinkin takaisinkierrätysjärjestelmien poistoihin. Moottorinohjauksyksikköihin (ECU) tehtyihin muutoksiin poliisin valvonnassa ei ole juurikaan puututtu.

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

Päästömanipulointipalvelujen tarjoaminen tulisi kriminalisoida ja manipuloimisesta tulisi seurata tuntuvat sakot tai hallinnolliset maksut, niin asentajille kuin ajoneuvojen omistajille.

Päästöjen valvontaan katsastusasemilla tulisi kehittää ja hankkia sellaisia laitteita, joilla pystyttäisiin tunnistamaan liian suuret päästöt.

Myös tien päällä tapahtuvaa valvontaa tulisi kehittää, siten että valvoja tunnistaisi erilaisia signaaleja, joiden perusteella se pystyisi määräämään ajoneuvon valvontakatsastukseen.

Ulkomaisten ajoneuvojen maasta poistuminen ennen sakon tai hallinnollisen maksun suorittamista tulisi estää.

Nykytilanteessa katsastusasemat eivät pysty suorittamaan manipulointiin liittyvä valvontaa tehokkaasti, koska heiltä puuttuvat siihen tarvittavat laitteet. He suorittavat valvontaa visuaalisin perustein ja lukemalla ajoneuvon OBD-järjestelmästä vikakoodit. Nämä vikakoodit yleensä poistetaan ajoneuvon moottorinohjauksyksikön uudelleen ohjelmoinnilla.

Poliisin valvonta on tähän mennessä keskittynyt lähinnä erilaisten emulaattoreiden löytymiseen. Nyt on kuitenkin siirrytty enemmän ajoneuvon ECU:n ohjelmointiin, NOX-antureiden manipulointiin ja emulaattoreiden parempaan kätkemiseen rakenteisiin. Näistä osaa on saatu paljastettua käyttämällä Autocom-diagnostiikkaohjelmaa, jolla on päästy tutkimaan moottorinohjauksyksikön tietoja.

Ulkomaisten ajoneuvon omistajaa ei nykytilanteessa pystytä rankaisemaan, vaan rangaistus kohdistuu pelkästään kuljettajaan.

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

Valvonnan jättäminen suoritettavaksi ainoastaan teknisten tienvarsitarkastusten yhteydessä.

Poliisin suorittama raskaan liikenteen valvonta on vähentynyt koko ajan. Poliisi ei pysty keskittymään pelkästään raskaan liikenteen valvontaan ja opiskelemaan tarpeeksi saavuttaakseen tarpeellisin ammattitaidon pystyäkseen paljastamaan erilaiset manipuloinnit.

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

Valvonnassa tulisi keskittyä kaikkiin ajoneuvoluokkiin. Jos keskitytään vain raskaaseen kalustoon, silloin muiden ajoneuvojen käyttäjät helposti ajattelevat, että manipulointi on sallittua, koska siihen ei

kohdisteta valvontaa. Kaikki ajoneuvot tulisi tarkastaa hiukkaspäästöjen osalta määräaikaikatsastuksissa.

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

Jos halutaan kitkeä manipulointi pois, tulisi keksittyä koko ketjuun.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

Ajoneuvojen moottorinohjausyksiköiden erilaiset päivitykset ovat hyvin yleisiä Suomessa. Yleensä ohjausyksikköä päivitetään moottoritehon nostamisen yhteydessä, tällöin myös päästöt kasvavat. Usein myös muutoskatsastus jää suorittamatta.

Apulaispoliisipäällikkö

Ari Karvonen

Komisario

Asko Sartanen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 08.01.2021 klo 09:49. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Liitteet

<Kirjoita tähän>

Jakelu

<Kirjoita tähän tai kaksoisnapsauta>

Tiedoksi

<Kirjoita tähän tai kaksoisnapsauta>