



Liikenne- ja viestintäministeriö
Lausuntopyyntönumeron diaarinumero: VN/6348/2020
kirjaamo@lvm.fi

29.1.2021

Lausunto ajoneuvojen päästömanipulaatioiden valvontaa ja sanktiointia koskeva arviomuistioon

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta tutustua Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistioon ajoneuvojen päästömanipulointien valvontaa ja sanktiointia koskien. Pidämme hanketta yleisesti hyvin kannatettavana ja haluamme esittää siihen seuraavia huomioita.

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa?

Päästömanipulointi on valitettavan yleistä myös Suomessa. Alalla on kymmeniä toimijoita, jotka mainostavat päästömanipulointeja lehdissä, sosiaalisessa mediassa ja verkkosivuilla. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n jäsenten arvion perusteella jopa 30–50 prosenttia kuorma-autoista on jollain tavoin päästömanipuloituja kolmannen osapuolen toimesta. Nämä ajoneuvot eivät enää täytä niille asetettuja tiukkoja päästövaatimuksia. Valvonnan tehostamisella ja näiden autojen kuntoon saattamisella olisi huomattava vaikutus lähipäästöjen vähentämiseen erityisesti kaupunkialueilla. Päästömanipulointiin ja niiden määrään liittyviä ongelmia on pidetty vuosien ajan aktiivisesti esillä autoalan puolelta esimerkiksi Traficomin työryhmissä.

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

Keinovalikoiman tulisi selvästi nykyistä laajempi ja manipulointien ehkäisyä tulisi lähestyä monesta eri suunnasta.

Tienvarsitarkastuksia tulisi järjestää nykyistä aktiivisemmin ja laajemmin. Niiden avulla puututaan tehokkaasti päästömanipuloituja ajoneuvoja käyttäviin osapuoliin. Lisäksi päästömanipuloinneista, tienvarsitarkastuksista sekä niiden tuloksista tulisi tiedottaa viranomaispuolelta säännöllisesti ja aktiivisesti. Viestinnällä ja tietoisuuden lisäämisellä olisi selvä ennaltaehkäisevä vaikutus päästömanipulointeihin. Autotuoajat on nostanut tiedotuksen tarvetta esille Traficom ja poliisin kanssa aiemmin käydyissä keskusteluissa. Tarkastusten sisällön ajanmukaisuus, keinojen päivittäminen ja koulutus vaativat viranomaisten ja autoalan välistä yhteistyötä myös jatkossa.

Mikäli päästömanipulaatio havaitaan tai sitä epäillään, siitä seuraava ajokielto ja valvontakatsastus ovat tehokkaita toimenpiteitä. Päästömanipulaatiota epäiltäessä olisi tärkeää, että viranomaisilla olisi toimivalta purkaa ajoneuvoa manipulaation löytämiseksi. Olisi tärkeää luoda vastaavanlainen oikeus kuin tutkanpaljastimien ja paljastinlaitteiden tapauksessa (24.7.1997/546, 7 §). Vastaavasti esimerkiksi ajoneuvopiirturin häirintään tarkoitettu laite on katsottu tässä laissa tarkoitetuksi paljastinlaitteeksi. Myös sanktiointi Tanskan tapaan olisi tehokas keino lisätä valvonnan pelotevaikutusta. Sanktio voitaisiin asettaa tapauksen mukaan joko auton kuljettajalle, omistajalle tai kuljetusyritykselle.

Tienvarsitarkastusten lisäksi tulisi mahdollistaa päästömanipulointeihin puuttuminen Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvonnan kautta. Ajoneuvoon tehtävien päästömanipulaatioiden ja kolmannen osapuolen tekemien moottorihjelmointien myynti, markkinointi ja asentaminen tulisi kieltää ja tehdä rangaistavaksi ilman nykyistä poikkeussäännöstä. Tämä laajentaisi merkittävästi päästömanipulaatioiden ehkäisyyn käytettävää keinovalikoimaa. Poikkeuksena tästä olisivat autonvalmistajan hyväksymät ja autoon tyyppihyväksytyt ohjelmistomuutokset.

Katsastuksissa auton liikennekelpoisuutta olisi mahdollista tarkastella esimerkiksi nykyistä tarkemmilla päästömittauksilla, moottorinohjauksen versiota tarkastelemalla, SCR-järjestelmän ja AdBlue-lisäaineen toimintaa seuraamalla sekä esimerkiksi pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteiston visuaalisella tarkastuksella (onko merkkejä manipuloinnista tai purkamisesta). Kuten arviomuistiossa on esitetty, näitä ei kuitenkaan välttämättä voida havaita tehokkaasti katsastuksessa olevilla laitteilla tai ilman automallikohtaista tietämystä.

Kokonaisuutta ja kustannuksia arvioitaessa ajoneuvon valmistajan edustajan korjaamolla tai maahantuojan valtuuttamalla korjaamolla olisi käytännössä parhaat edellytykset ja ammattitaito tutkia ajoneuvon järjestelmien toimivuus. Merkkikorjaamon suorittaman tutkimuksen tai huollon pohjalta voitaisiin kirjoittaa todistus ajoneuvon liikennekelpoisuudesta. Tämän avulla voitaisiin varmistua parhaalla mahdollisella tavalla siitä, että auto on todellisuudessa liikennekelpoinen.

Myös tilaajat voivat edellyttää kuljetusyrityksiltä tarkempaa selontekoa kuljetuksista. Näitä voivat olla esimerkiksi valmistajan hyväksymän korjaamon kirjoittama todistus auton laitteiden toiminnasta ja auton liikennekelpoisuudesta sekä AdBlue-lisäaineen kulutuksen seuranta polttoaineen lisäksi. Tämä parantaisi kuljetusten ympäristöystävällisyyttä, lisäksi tietoisuutta manipuloinnin ehkäisystä ja laajentaisi hyviä toimintatapoja.

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

Korjaamoille ei tule asettaa velvollisuutta ilmoittaa havaitusta päästömanipulaatiosta viranomaisille. Tämä lisäisi todennäköisesti harmaan talouden toimintaa korjaamoilla ja antaisi kilpailuetua korjaamoille, jotka eivät noudata määräyksiä ja yhteisiä pelisääntöjä.

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

Valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa tulisi keskittyä sekä raskaisiin että kevyisiin ajoneuvoihin. Päästömanipuloiteja tehdään tällä hetkellä laajamittaisesti molempiin ajoneuvotyyppiin. Kuten arviomuistiossa mainitaan, pääasiallisina syinä ovat taloudelliset edut sekä ajoneuvon suorituskyvyn kasvattaminen. Tulevassa sääntelyssä tulisi huomioida myös työkoneet ja traktorit, joille tehdään vastaavaa päästömanipulaatiota, mutta joiden valvonta on tällä hetkellä käytännössä olematonta.

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

Mikäli päästömanipulaatioita halutaan kitkeä tehokkaasti, sekä manipulaatioiden tekijöihin että manipuloituja ajoneuvoja käyttäviin osapuoliin tulee kiinnittää huomiota.

Yhdymme arviomuistion näkemykseen siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston markkinavalvonnalla tulisi voida kohdistaa valvontatoimenpiteitä toimijoihin, jotka myyvät päästömanipulaatioihin liittyviä tuotteita ja palveluita ajoneuvolain 79 §:n 2 momentin poikkeussäännöksen nojalla. Tällä hetkellä manipuloituja autoja käytetään lähes poikkeuksetta tieliikenteessä ja poikkeussäännös toimii manipulaation tekijälle vain vastuusta vapauttavana mainintana. Näkemyksemme mukaan päästömanipulaatiot vähenisivät selvästi, mikäli laissa kielletäisiin päästömanipulaatioihin liittyvien tuotteiden markkinointi, myynti ja asentaminen myös muutoin kuin tieliikennekäyttöön.

Ajoneuvon käyttäjällä on kuitenkin aina lopullinen vastuu ajoneuvon käytöstä tiellä. Tämän vuoksi sanktioinnin, valvontakatsastusten ja tienvarsitarkastusten rooli on yhtä lailla tärkeä. Lisäksi tienvarsitarkastukset ovat tällä hetkellä ainoa toimenpide, jolla voidaan vaikuttaa muista maista Suomeen saapuvan kuljetuskaluston kiinnijäämisriskiin.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

Autonvalmistajat ovat panostaneet viimeisten vuosikymmenien aikana hyvin merkittävästi lähipäästöjen pienentämiseen sekä liikenteen ilmastohaittojen minimoimiseen. Terveydelle haitallisia lähipäästöjä ovat erityisesti typenoksidit ja hiukkaspäästöt. Näiden päästöjen vähentämistä on ohjattu yhteisesti Euro-päästöluokituksen kautta erikseen kevyille (henkilö- ja pakettiautot) sekä raskaille ajoneuvoille (kuorma- ja linja-autot). Uusin Euro 6/VI-päästöluokka alaluokkineen edellyttää ajoneuvolta pitkälle kehittyntä pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmää.

Autonvalmistajat pyrkivät optimoimaan ajoneuvojensa moottorit huomioon ottaen niiden taloudellisuuden (polttoaineenkulutus), tehon ja lähipäästöt. Tyypillisesti näiden kolmen ominaisuuden väliltä haetaan kompromissia, sillä yhden ominaisuuden korostaminen heikentää muita. Esimerkiksi ajoneuvojen moottoritehon nostaminen ja taloudellisuuden parantaminen aiheuttaa tyypillisesti haasteita lähipäästöjen määrässä.

Autonvalmistajat noudattavat niille asetettuja tiukkoja päästövaatimuksia. Kokonaisuutta katsottaessa onkin hyvin valitettavaa, että kolmannen osapuolen toimijat voivat tällä hetkellä käytännössä vapaasti markkinoida, myydä ja asentaa erilaisia päästöjärjestelmät ohittavia ja moottoritehoon vaikuttavia järjestelmiä. Näitä toteutetaan autoihin jopa heti käyttöönoton jälkeen. Osassa tapauksista päästömanipuloinnin yhteydessä auton pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmät, kuten hiukkassuodatin, SCR-katalysaattori tai EGR-järjestelmä, ohitetaan tai poistetaan kokonaan. Tämän seurauksena auton hiukkas- ja typenoksidipäästöt voivat kasvaa yli kymmenkertaisiksi.

Raskaan kaluston puolella kolmannen osapuolen järjestelmiä markkinoidaan usein nimellä ”optimointi”, mutta todellisuudessa järjestelmissä keskitytään tyypillisesti moottoritehon kasvattamiseen säänneltyjen päästöjen kustannuksella. Muutokset ajoneuvoon aiheuttavat sen, ettei ajoneuvon valmistaja voi enää taata vaadittavan päästöluokan täyttymistä. Esimerkiksi nykyaikaisessa kuorma-autossa ajoneuvon päästöluokka putoaa usein kahdesta kolmeen päästöluokkaa alemmalle tasolle. Käytännössä tämä tarkoittaa pudotusta tasolta Euro VI tasolle Euro III-IV, joista molemmat ovat yli 15 vuotta vanhojen ajoneuvojen päästöluokituksia.

Erityisesti raskaan kaluston puolella laittoman päästömanipuloinnin taustalla on usein pyrkimys kustannusten pienentämiseen. Säästöjä syntyy, kun pakokaasun jälkikäsittelylaitteita ei huolleta tai autossa ei enää käytetä SCR-laitteiston edellyttämää AdBlue-lisäainetta. Tämän seurauksena nykytilanteen puutteellisen lainsäädännön ja valvonnan vuoksi päästömanipuloidulla ja tieliikennekelpottomalla ajoneuvolla ajava toimija on osa harmaata taloutta. Toimija saa laittomalla toiminnallaan merkittävää kilpailuetua lakia noudattaviin alan toimijoihin verrattuna. Kaikella päästömanipulaatioihin liittyvällä toiminnalla on oma negatiivinen vaikutuksensa kuorma-autoliikenteen imagoon. Kaikkien alan toimijoiden, koko logistiikkaketjun osalta, tulisi kantaa huolta kuorma-autoliikenteen imagosta ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona.

Päästömanipulointi on huomattava ongelma myös muualla Euroopassa sekä rajat ylittävissä liikenteessä. Tulevan sääntelyn avulla tulee huolehtia siitä, että pelote- ja kiinnijäämisriski on tarpeeksi merkittävä myös muista maista Suomeen saapuvalla kuljetuskalustolle. Tätä voidaan ylläpitää esimerkiksi tehokkaiden tienvarsitarkastusten ja tarpeeksi suuren, oikein kohdistuvan sanktioinnin avulla. Asiaa tulisi kehittää tältä osin myös EU-sääntelyn puolelta tulevaisuudessa.

Nykytilanne aiheuttaa haasteita myös autokaupan kuluttajariitojen kannalta. Esimerkiksi vaihtoautona autoliikkeeseen voidaan toimittaa päästömanipuloitu ajoneuvo ilman, että asiasta kerrotaan myyjäliikkeelle. Kustannukset ajoneuvon tieliikennekelpoiseksi saattamisesta jäävät tyypillisesti auton eteenpäin myyvälle liikkeelle.

Kunnioitavasti,

Markus Markkanen
Tekninen asiantuntija
Autotuojat ja -teollisuus ry