

**From:** Bjorn Ziessler <bjorn.ziessler@yklry.fi>  
**Sent:** 28. tammikuuta 2021 11:43  
**To:** Kirjaamo LVM  
**Subject:** YKL ry lausunto asiassa VN/6348/2020  
**Attachments:** YKL päästömanipulaatiot lausunto.pdf

Hei,

Ohessa Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry:n lausunto asiassa VN/6348/2020.

Kunnioittavasti

Björn Ziessler  
Toiminnanjohtaja

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry) Rahakamarinportti 3 A 1  
00240 HELSINKI  
bjorn.ziessler@yklry.fi  
www.yklry.fi  
GSM +358 50 5013443



## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön 1.12.2020 päiväämään lausuntopyyntöön koskien arviomuistiota päästömanipulaatioista Suomessa Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry (YKL) esittää kunnioittavasti seuraavaa:

### Yleistä

YKL ry pitää hyvänä, että LVM on aloittanut asiassa hankkeen. Lausunnolla olevassa arviomuistiossa on monipuolisesti mutta silti tiiviisti kerätty keskeisimpiä asiaan liittyviä vaikutusmekanismeja. Täydellisesti päästömanipulaatiot estävää valvontajärjestelmää ei ole kustannussyistä mielekästä rakentaa. Silti nykyisen järjestelmän kehittäminen on syytä tehdä, jotta uusien testausmenetelmien mahdollistamat hyödyt saataisiin käyttöön, ja liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia pienennettyä.

Päästömanipulaatioihin liittyy myös paljon harmaata taloutta, koska usein päästömanipulaation kautta saatu taloudellinen hyöty niin tekijöiden kuin tilaajien puolella ei päädy viralliseen kirjanpitoon.

### Katsastusdirektiivin vaatimukset

Arviomuistiossa on todettu katsastusta tehtävän katsastusdirektiiviin 2014/45 edellyttämällä tavalla. Päästömittauksen kehittämisen osalta muistiossa on viitattu muiden kuin katsastajien tekemiin mittauksiin, ja päästömittauspaikkoja on todettu olevan noin 4000. Katsastustoimipisteitä Suomessa on kuitenkin selvästi vähemmän, vain noin 550. Muistiossa on pohdittu päästömittausten tekemisen rajoittamista pelkästään katsastustoimipaikoilla, mutta rajoittamisella on esitetty olevan vaikutuksia tarkastuksia tekevien toimijoiden elinkeinonharjoittamiseen.

Nähdäksemme Suomen lainsäädäntö ei katsastuksen osana tehtävien päästömittausten osalta nykyisellään ole linjassa katsastusdirektiivin kanssa. Katsastusdirektiivi edellyttää katsastusta tekeviltä toimijoilta direktiivin mukaista koulutusta sekä laatuun liittyviä menettelyitä. Niiltä osin, kuin katsastuksen osia tehdään muualla kuin katsastustoimipaikoilla, eivät vaatimukset täyty. Nähdäksemme toteutettaessa tämän hankkeen myötä päästömanipulaatioita estäviä toimenpiteitä, tulisi samassa yhteydessä katsastuksen päästömittausten parantamisen kanssa myös siirtyä Suomessa katsastusdirektiivin edellyttämään toimintamalliin. Katsastuksia ei saisi tehdä sellaisten henkilöiden ja toimijoiden toimesta, jotka eivät vaatimuksia täytä.

### Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset

#### *Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa?*

YKL Ry:n jäsenistölleen esittämään kyselyyn suuruusluokkaa koskien on vastattu esim. seuraavalla tavoin: ”jokaisella konttorilla muutama auto päivässä on sellainen, jossa on hyvin vahva tuntuma jonkinlaisista kepulikonsteista, vaikkei katsastuksen puitteissa tehtävillä mittauksilla mitään ole havaittavissa”. Myös muussa saamassamme palautteessa annetaan saman tyyppisiä vastauksia. Käytännössä puhutaan kuitenkin kymmenistä tuhansista autoista. Monimutkaisilla puhdistuslaitteistoilla varustettujen autojen osuus kasvaa koko ajan ja samalla ne myöskin ikääntyvät. Ikääntymisen myötä niiden hinta alenee ja korjauskustannukset suhteessa auton arvoon nousevat. Tämä on omiaan lisäämään houkutusta päästömanipulaatioon. Suuruusluokka on siis koko ajan kasvava.



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

Koska tarkastus tulisi tehdä kolmannen osapuolen toimesta olosuhteissa, joissa ajoneuvon tarkastaminen luotettavasti on mahdollista, olisi ensisijainen kehityskeino katsastuksessa tehtävä tarkastus sekä tarkastusmenetelmien kehittäminen. Tienvarsitarkastusten kehittämisen keskeisenä ongelmana se, että hankalissa olosuhteissa päästöihin liittyvissä epäselvyyksissä syy-seuraus-suhteiden määrittäminen on liki mahdotonta.

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

Viimesijainenkeino on korjaamon todistus asiasta. Suuri osa korjaamoista toimii vastuullisesti, mutta eivät kaikki. Koska asiaan liittyy oman työn arviointi, ei tällainen toiminta voi tehokkaasti poistaa päästömanipulaatioita, vaikka testausmenetelmiä kehitettäisiinkin.

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

Lähtökohtaisesti molempiin tulisi keskittyä. Asiasta tulisi laatia hyöty-kustannusanalyysi, jossa tarkastellaan haitallisten päästöjen määriin eri manipulaatioilla ja eri ajoneuvoluokilla. Lisäksi niissä tulisi huomioida ajomäärät sekä saadut kustannushyödyt, sekä valtion saamatta jäävät verotulot. Päästömääristä YKL ry:llä ei valitettavasti ole tietoa.

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

Raskaan kaluston osalta sanktiointia tulisi kehittää ensisijaisesti ajoneuvon käyttäjänä toimivalle oikeushenkilölle suunnattuun sanktiointiin, jotta säädöstenvastainen toiminta tulisi taloudellisesti kannattamattomaksi. Kevyen kaluston osalta tarve oikeushenkilön sanktiointiin ei ole niin suuri, vaan luonnollisen henkilön sanktiointi pääosin riittäisi.

Sekä kevyen- että raskaan kaluston osalta olisi hyvä, jos auton käyttäjä/omistaja voisi siirtää osan mahdollisesta sanktiostaan manipulaation tekijän vastuulle. Tällöin kynnyksensä säädöstenvastaiseen toimintaan kasvaisi sekä palvelun kysynnän sekä tarjonnan puolella.

## **Katsastuksen tehtävän päästöjäntestauksen kehittäminen**

YKL ry pitäisi tärkeänä, että katsastuksen päästötestauksessa kehitettäisiin niin OBD-testausta kuin varsinaista päästömittausta.

OBD-testauksen osalta haasteena on tunnistaa erilaisten todellisten antureiden tuottama data manipuloituihin autoihin asennettujen emulaattoreiden tuottamasta datasta. Uskomme, että tähän on olemassa testausmenetelmiä, ja ne tulisikin ottaa käyttöön.

Päästömittauksissa tulisi pyrkiä löytämään ratkaisu, joka olisi Euroopassa mahdollisimman yhtenäinen, mutta samanaikaisesti kustannuksiltaan sekä vikaantumisherkkydeltään alhainen. Nähdäksemme partikkeleiden osalta olisi massan tutkiminen on kustannustehokkaampaa kuin lukumäärän.

Helsingissä 28.1.2021

Björn Ziessler  
Toiminnanjohtaja