

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Vaikka siirtyminen fossiilittomiin liikkumismuotoihin on käynnistynyt vauhdilla ja kiihty entisestään, tulee polttomoottoritekniikka säilymään tieliikenteessä vielä pitkään. Niin kauan kun on polttomoottoreita, niin kauan niiden muutostöihin kohdistuu omistajien mielenkiintoa, ikävä kyllä myös päästömanipuloinnin muodossa.

Erilaisten DPF, EGR ja SCR (AdBlue) päästömanipulointien kitkeminen on kannatettava ajatus ja pelkän kiellon että sanktion lisäksi niihin tulee luoda uskottava valvonta, tehostamaan vaikutusta ja ennaltaehkäisemään palveluiden tarjontaa. Esitetty rahallinen rangaistustaso ei tule pitämään tarjontaa poissa. Valtaosa päästömanipulointeja tarjoavista yrityksistä on pieniä yrityksiä, pienellä liikevaihdolla. Toisaalta myös isompi toimija voi järjestellä liiketoimintansa niin että päästömanipuloinnit pidetään erillään mahdollisesta muusta liiketoiminnasta. Rangaistukseksi esitetty 1/100 liikevaihdosta on sen verran mitätön, että se ei itsessään luo merkittävää pelotevaikutusta. Useimmissa tapauksissa sakon määrä muodostuu niin pieneksi, että sen aiheuttama rahallinen menetys on kuitattu takaisin jo seuraavassa tai sitä seuraavassa päästömanipulointityössä. Pitää muistaa, että esim. raskaskaluston päästömanipuloinnista laskutettava hinta on työstä riippuen tyypillisesti luokkaa 750 - 1800 euroa. Rangaistukseen tulisi miettiä selkeä progressio perustuen langetettujen rangaistusten toistuvuuteen.

Eräs keskeisimmistä asioista toimialamme kannalta on kuitenkin päästömanipulaation määrittely terminä. Asian esittely yhteydessä on todettu seuraavaa:

---- lainaus ----

"Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyjärjestelmän tai moottorin ohjausjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Muutoksia tehdään ajoneuvoihin jopa heti käyttöönoton jälkeen, mutta myös ennen käyttöönottoa, vaikkakin tämä on harvinaisempaa. Ajoneuvoihin tehdään karkeasti kahdentyyppisiä muutoksia: 1) ohjelmistomuutoksia moottorinohjaukseen ja 2) fyysisiä muutoksia pakokaasujen jälkikäsittelylaitteistoon. Kevyen kaluston puolella taustalla on usein moottoritehon kasvattaminen (ohjelmistomuutos) tai vanhempien autojen tapauksessa huolto- ja korjauskustannusten välttäminen (fyysinen muutos). Raskaan kaluston puolella taustalla on pyrkimys käyttö- ja huoltokustannusten pienentämiseen (ohjelmistomuutos tai fyysinen muutos) tai moottoritehon kasvattamiseen (ohjelmistomuutos)."

---- lainaus loppuu ----

Voidaan todeta että, päästömanipulaatiolla pyritään muokkaamaan ajoneuvon pakokaasunjälkikäsittelylaitteistoa. Muokkaus voi olla mekaanista eli itse osiin ja antureihin liittyvää, tai ohjelmallista jossa ohjainlaitteen (ECU/ECM/ACM) ohjelmistoa muokataan sen pakokaasunjälkikäsittelyyn liittyvien toimintojen osalta. Huomioitavaa on, että kyseessä on alkuperäisen ohjelman muokkaaminen, ei läheskään aina sen korvaaminen toisella. Toinen huomioitava asia on että tällainen päästömanipulaatioon liittyvä ohjainlaitteen ohjelman muokkaaminen kohdistuu nimenomaan vain pakokaasunjälkikäsittelyyn, ei koko ohjainlaitteen ohjelmistoon, joka kattaa valtavan määrän ajoneuvon moottorin ohjaustoimintoja ja valvontaa. Sanktioimalla esim. moottorihjainlaitteen ohjelmamuutos kategorisesti, voidaan epähuomiossa sanktioida myös sellaisia moottorihjainlaitteen ohjelmamuutoksia, joilla ei ole mitään tekemistä moottorin päästöhallinnan kanssa. Mielestämme muistiossa on selkeästi yksilöity päästömanipuloinnin menetelmä erilaisten päästöjärjestelmien osalta kuten EGR, DPF, SCR (AdBlue). Moottorin ohjelmallinen tehomuutos ns. "optimointi / chip-tuning" on vaikeasti tulkittavissa tekstin perusteella.

Mikäli päästömanipulaatio käsitteenä halutaan määritellä selkeästi ja ymmärrettävästi, päästömanipulaatiolla tarkoitetaan vain ja ainoastaan polttomoottorin pakokaasun jälkikäsittelylaitteiston (DPF, EGR ja SCR) muodostamaa kokonaisuutta ja sen manipulointia, niin mekaanisesti kuin siihen liittyvien ohjelmamuutosten osalta. Mielestämme on kyseenalaista voidaanko moottorihjainlaitteen (ECU) ohjelmamuutos luokitella päästömanipulaatioksi kategorisesti, jos sillä ei tavoitella pakokaasunjälkikäsittelylaitteiden toiminnan heikentämistä tai niiden käytöstäpoistoa. Mikäli moottorihjainlaitteiden ohjelmointi kielletään kategorisesti, kiello vaikuttaa myös sellaiseen ECU-ohjelmointityöhön millä ei ole mitään tekemistä päästöjen tai päästömanipulaation kanssa.

On esitetty, että taloudentoimijan tulee itse selvittää ettei ohjelmamuutos aiheuta päästöjen kasvamista. Epäselvää on, tuleeko vertailuarvoksi aina kyseisestä ajoneuvosta mitattu todellinen päästö määrä ennen ohjelmamuutosta, vai käytetäänkö ajoneuvon päästöluokituksen mukaista yleistä esim. EURO6 raja-arvoja? Mikäli moottoritehon kasvattamiseen pyrkivä moottorihjainlaitteen (ECU) ohjelmointi (ohjelmamuutos) luetaan päästömanipulaatioksi, tulee

selvin esimerkein selventää miten taloudentoimijan tulee esittää ohjelmamuutoksen vaikutus päästöihin. Jos taloudentoimija tarjoaa asiakkaalleen esim. EURO6 päästöluokiteltuun ajoneuvoon moottoritehoa kasvattavaa ohjelmointia, niin tuleeko kyseisen taloudentoimijan varmistaa että myös ohjelmamuutoksen jälkeen ajoneuvon päästöt vastaavat kyseisestä ajoneuvosta mitattua WLTP/RDE päästötasoa, vai tuleeko päästöjen olla päästöluokituksen mukainen (esimerkin EURO6) päästötaso? Miten menetellään tilanteessa jossa ajoneuvo ei alkuperäiskuntoisenaakaan pääse sille luokiteltuun päästötasoon, voidaanko tällöin hyväksyä kyseisestä ajoneuvosta mitattu todellinen päästötaso, vaikka se ylittääkin kyseiselle ajoneuvolle hyväksytyn päästötason? Viittaa tässä siihen mitä useat autolehdet ovat vuosien aikana todenneet omissa testeissään, ilmoitettu päästöluokitus ei läheskään aina vastaa todellista päästötasoa.

Ongelmaksi tulee muodostumaan myös päästömittauspalvelut. Niitä tuottavia riippumattomia kaupallisiatoimijoita on Suomessa yksi tai kaksi. Miten varmistetaan mittauspalveluiden resurssien riittävyys maanlaajuisesti jos kymmenet moottorioptimointialan taloudentoimijat tarvitsevat päivittäin näitä kyseisiä palveluita?

Mielestämme olisi kohtuullista ja käytännöllistä pitää todelliset päästömanipuloinnit, eli polttomoottorien pakokaasunjälkikäsittelylaitteiden, mukaanlukien niitä ohjaavien ohjainlaitteiden ohjelmien manipulaatiot erillään muista moottoriohjainlaitteiden ohjelmamuutoksista, kuten moottoritehoa nostavasta ohjelmoinnista. Perusteluksi esitämme ns. polttomoottoreihin liittyvän "optimoinnin / chip-tuning" alan luonnollisen alasajon. Nopeasti kasvava sähköautojen määrä, sekä uusissa polttomoottoriautoissa käytetyt uuden sukupolven entistä paremmin suojatut ja monimutkaiset ohjainlaitteet pitävät siitä huolen, että vuosi vuodelta alan kokonaismarkkina pienenee. Kun kokonaismarkkina kutistuu tarpeeksi, se tulee näkymään hiljalleen myös palveluiden tarjonnan alasajona.

Lahtinen Pekka
Motorbit Oy