

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
26.1.2023

HE 291/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Autoalan Keskusliitto

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Päästömanipulaatioiden sanktiointi on tärkeä toimenpide

- erityisesti kuorma-autoilla pakokaasupäästöjen jälkikäsittelylaitteiden purkaminen ja manipulointi on suhteellisen yleistä, sillä se vähentää auton huolto- ja käyttökustannuksia
- manipuloidun auton typen oksidi ja hiukkaspäästöt voivat olla monikymmenkertaiset alkuperäisiin päästöihin verrattuna
- manipulaatio voidaan toteuttaa ohjelmoimalla moottorinohjausta siten, että pakokaasujen puhdistus- ja diagnostiikkatoiminnot deaktivoidaan, tai erilaisilla emulaattoreilla, jotka huijaavat moottorinohjausta
- pakokaasujen jälkikäsittelyn kiertäviä laitteita ja palveluita markkinoidaan avoimesti ja niitä on suhteellisen helppo hankkia
- manipulointia on vaikeaa havaita huollossa ja autokaupan ketjussa – käytettyjen autojen markkinassa aiheutuu mittavia ongelmia, sillä autoliike tai auton ostaja eivät voi kaikissa tapauksissa tunnistaa, että auto on manipuloitu
- esitetyt sanktiot ja valvonnan tehostamiseen tähtäävät toimet ovat perusteltuja
- esitettyjen toimien lisäksi myös laitteiden markkinointi tulisi kieltää – esimerkiksi Ruotsissa manipulointilaitteiden valmistusta, asennusta, markkinointia tai myyntiä pidetään vakavampana rikoksena kuin manipuloitujen ajoneuvojen käyttöä
- manipuloinnin sanktioinnin tulisi astua voimaan aiemmin kuin lakiesityksessä on esitetty

AUTOALAN KESKUSLIITTO

Käyttövoimakonversioita ei tulisi sallia uudehkoille autoille

- auton valmistajan ja jälleenmyyjän vastuu auton teknisestä toimivuudesta kattaa koko auton elinkaaren ottaen huomioon auton eri osien odotetun eliniän
- ajoneuvon alkuperäinen valmistaja tai auton jälleenmyyjä eivät voi taata auton päästöjen lainmukaisuutta tai auton polttoaineen syöttöjärjestelmän tai moottorin toimintaa, mikäli autoon on tehty käyttövoimamuutos
- konversiot tulisi lähipäästöjä ja OBM-järjestelmiä koskevien vastuukysymysten takia sallia ainoastaan autoille, jotka edustavat henkilö- ja pakettiautojen Euro 5 -luokkaa edeltäviä päästövaatimuksia ja raskaalla kalustolla Euro V -luokkaa edeltäviä päästövaatimuksia
- käyttövoiman muutostilanteissa vastuun konvertoidun auton teknisestä toimivuudesta ja päästöistä tulee siirtyä konversiotyöstä vastaavalle yritykselle
- konversiot aiheuttavat kuluttajansuojan kannalta ongelmallisia tilanteita, sillä auton omistaja kääntyy vikaantumistilanteissa jälleenmyyjän ja valmistajan puoleen, vaikka vastuu autosta on katkennut, kun polttoaineen syöttöjärjestelmää ja moottoriohjausta on konversiossa muutettu

Konversioiden tekeminen tulisi rajata vain ammatillisesti päteville toimijoille

- konversion ajankohdasta ja tekijästä tulisi aina jäädä merkintä liikenneasioiden rekisteriin, jotta jälleenmyyjä ja auton seuraavat omistajat saisivat rekisteristä luotettavaa tietoa autoon tehdystä muutoksesta
- Liikenne- ja viestintäviraston teettämien sähkö- ja etanolikonversioita koskevien selvitysten mukaan kuorma-autojen sähkökonversioiden tulisi olla ammattimaisesti tehtyjä, jotta ajoneuvon toiminnallinen turvallisuus ja kolariturvallisuus pysyvät hyväksyttävällä tasolla
- selvitysten mukaan konversioiden laadussa ja vaikutuksissa säänneltyihin päästöihin on vaihtelua
- toimivaltaisen viranomaisen määräyksenantovaltuuksien tulisi mahdollistaa toimintatapa, jossa konversioiden toteuttaminen voidaan rajata yksinomaan sellaisille toimijoille, jotka voivat ottaa vastuun auton teknisestä toimivuudesta, sillä vastuu konvertoitujen ajoneuvojen teknisestä toimivuudesta ei ole yksiselitteinen
- konvertoitujen autojen tietoja ei tulisi raportoida valmistajakohtaisessa monitoroinnissa alkuperäisen valmistajan OBFCM-tietoihin