

Juha Mäenpää ps

## **Kirjallinen kysymys ajoneuvolain päästömanipulaatiokirjausten, lain tulkinnan ja Euroopan unionin ryhmäpoikkeusasetuksen välistä ristiriidasta**

**Eduskunnan puhemiehelle**

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen aikana päätetyt, kesäkuussa 2024 voimaan astuneet muutokset ajoneuvolakiin ovat joiltakin osin herättäneet huolia kansalaisissa ja erityisesti yrityksissä. Olen autoharrastaja, työskennellyt autokorjaamoilla ja maahantuojailla sekä ollut opettajana autoalalla, myös yrityskoulutuksessa. Tämän johdosta minuun on otettu runsaasti yhteyttä otsikon aiheeseen liittyen.

Uusi ajoneuvolain muutos saattaa päästömanipulaatiota tekevät yritykset velvollisiksi osoittamaan, että ajoneuvo täyttää päästövaatimukset. Seuraamukset havaitusta päästömanipulaatiosta kovenevat tuntuvasti myös käyttäjille. Käytetyn ja katsastetun auton ostaja ei käytännössä voi edes tietää, onko ostamansa auton moottorin ohjainlaitetta "manipuloitu". Mutta mitä on päästömanipulaatio, jota laissa tarkoitetaan? Onko viranomaisen antama tulkinta uuden lain osalta oikea?

Uudistunut laki muun muassa vaatii, että ajoneuvojen moottorien ohjelmoijien ja muutosten tekijäin pitää osoittaa, että ajoneuvo täyttää päästöjä koskevat vaatimukset tehtyjen muutosten jälkeen. Riittäväksi osoitukseksi katsotaan hyväksytyn asiantuntijan tai tutkimuslaitoksen selvitys tai tyyppihyväksyntätodistus. Traficom kuitenkin kertoo, ettei Suomessa ole toistaiseksi yhtään hyväksyttyä asiantuntijaa, jolla olisi pätevyyttä ajoneuvojen päästöjen toteamiseen.

Päästömanipulaatiosta ja ajoneuvolaista on julkaistu valtakunnallisissa viestimissä viime aikoina useampaan otteeseen. YLE uutisoi asiasta sekä 24.6.2024 että 28.6.2024. Kesäkuun alusta voimaan tullut ajoneuvolain uudistus teki auton päästöjärjestelmän muokkaamisesta rangaistavaa. Auton saaste- ja päästöjärjestelmiä ovat muun muassa:

— EGR (Exhaust Gas Recirculation) = Pakokaasun takaisinkiertäysjärjestelmä, mekaaninen venttiili, joka ohjaa pakokaasuja ns. uudelleenpolttoon polttomoottorin palotilaan. Vähentää typen oksideja. Tämän järjestelmän poisto karkeasti kymmenkertaistaa päästöt. Sijaitsee pako- ja imu puolen "välissä". Osassa autoissa tätä ohjataan sähköisesti ohjainlaitteen avulla. Käytetään myös bensiinikäyttöisissä autoissa.

— Katalysaattori (Catalysator) = kolmitoimikatalysaattori on varmaan vanhin saastejärjestelmä käytössä olevista, löytyy suunnilleen jokaisesta 1980-luvun lopun jälkeen käyttöön otetusta polt-

## Kirjallinen kysymys KK 280/2024 vp

tomoottorilla varustetusta autosta. Sijaitsee pakoputkiston alkupäässä. Näitä myydään ns. tarvikeosina.

— DPF (Diesel Particulate Filter) = Pienhiukkassuodatin. Pakoputkistossa katalysaattorin jälkeen sijaitseva suodatin, joka poistaa pienhiukkasia pakokaasuista. Tämän poisto karkeasti tuhatkertaistaa pienhiukkaspäästöt. Pakollinen noin vuodesta 2008 alkaen EURO 5 -normin tultua voimaan. Näitä myydään ns. tarvikeosina.

— SCR (Selective Catalytic Reductor) = Tutummalta nimeltään ehkä AdBlue-järjestelmä. Suihkuttaa pakokaasuihin ureapohjaista nestettä sitomaan typen oksideja (Nox), vain dieselaajoneuvoissa.

Mitä on päästömanipulaatio?

— Saastelaitemanipulointi = Yleisesti saastelaitemanipuloinnilla on tarkoitettu niiden yllä olevien järjestelmien poistoa.

— Ohjainlaitteen ohjelmointi/virittäminen/lastuttaminen/optimointi jne. = Moottorinohjausyksikön ohjelman muokkaus esim. tehon nostamiseksi, väännön parantamiseksi ja/tai kulutuksen pienentämiseksi.

Uudistuneen lain tulkinnan myötä optimoinnin katsotaan tarkoittavan saastelaitteiden manipulointia. Mielestäni nämä tulisi erottaa nämä toisistaan. Auton saaste- ja päästöjärjestelmien poistaminen tai muokkaaminen on aina ollut laitonta.

Hiukkaspäästöt voivat kasvaa tai pienentyä myös auton moottorin ohjainlaitteen ohjelmoinnin seurauksena, mutta sen todentaminen on käytännössä mahdotonta. Ohjainlaitteen ohjelmoinnilla on vaikutuksia mm. logistiikkakustannuksiin ja myös liikenneturvallisuuteen. Erityisesti optimointi-sana kuvaa mielestäni hyvin raskaan ajoneuvokaluston osalta ohjainlaitteiden polttoainekarttojen parametrien muuttamista siten, että raskaalla ajoneuvolla ajettaessa moottorin vääntö paranee ja auto kuluttaa polttoainetta huomattavasti vähemmän samalla parantaen talviolosuhteissa liikenneturvallisuutta.

Päästömanipulaatiolla tarkoitetaan kuitenkin EGR, DPF ja SCR (a.k.a. AdBlue) -järjestelmien ohittamista, eikä moottorinohjauksen ohjelman muokkaaminen siten ole ollut päästölaitemanipulointia. Maalaisjärjellä ajatellen, kulutuksen pienentyessä optimoinnilla, päästöt saattavat jopa pienentyä. Nyt viranomaisen tekemässä lain tulkinnassa kaikki muutokset laitetaan samaan kastiin, onko lain tulkinta oikein? Näkemykseni mukaan suoranaiset saastelaitteiden poistot on suhteellisen helppo todentaa esim. katsastuksessa, ohjelmoinnin todentaminen katsastuksessa nykyisin laittein taas vaikeaa, jopa mahdotonta.

Poliisin määräämä liikennevirhemaksu voi olla henkilöautolle enintään 3 000 euroa ja yrityksen raskaalle ajoneuvolle enintään 30 000 euroa. Auton päästöihin vaikuttavaa ammattilaisen tekemää ohjelmointia on kuitenkin hyvin vaikea todentaa ilman tarkkoja hiukkaspäästömittareita, eikä Suomen viranomaisilla sellaisia vielä ole. Poliisi odottaa tienvarsivalvontaan soveltuvia hiukkasmittareita ja hiukkaspäästöjen raja-arvoja ennen kuin valvonta saadaan ajan tasalle, sillä

## Kirjallinen kysymys KK 280/2024 vp

näytön pitää olla selvä. Poliisi siis käytännössä myöntää, että päästömanipuloituja autoja ei voida rangaista, koska mittareita ei ole olemassa.

Teknologian tutkimuskeskus VTT:ltäkin asiaa kysyimme ja avustajalleni tullessa vastauksessa pidettiin mittaamista tällä hetkellä käytännössä mahdottomana. Suomessa ei ole yhtään hyväksyttyä asiantuntijaa, ja ainoa hyväksytty ajoneuvon päästötutkimuksia tekevä tutkimuslaitos täällä on juuri VTT. Se ei kuitenkaan enää tee auton päästöjen tutkimuksia.

Tieliikenteessä on arviolta kymmeniätuhansia ajoneuvoja, joiden päästöjärjestelmä ei ole uudistetun lain tulkinnan mukainen. Päästöjärjestelmät ovat joko rikki, osa on poistettu käytöstä tai niitä on muokattu ohjelmamuutoksilla.

Suurin yksittäinen syy saastelaitteiden poistoon lienee kyseisten järjestelmien korjaamisen ja varaosien hinta, joka varsinkin vanhemmassa ajoneuvossa helposti ylittää jopa ajoneuvon arvon. Toinen vaikuttava syy on varaosien saatavuus. Pelkällä ohjelmamuutoksella esim. pienhiukkas-suodattimen (DPF) poisto ei edes onnistu, vaan hiukkassuodatin on myös fyysisesti poistettava tai tyhjennettävä suodatinmateriaalista. Samoin pakokaasun takaisinkierrätysjärjestelmä (EGR) vaatii usein fyysisiä muutoksia, jos kohta paljon pienempiä. Samoin on SCR-järjestelmien kohdalla.

Myös Iltalehti on uutisoinut lakimuutoksista jo 16.4.2023: Liikennekäytössä olevien autojen pakokaasupäästöjä vähentävien laitteiden purkaminen, ohittaminen tai ohjelmointi on ollut kiellettyä jo aiemmin, mutta laitteiden asentaminen tai myynti ei ennen uudistuksia ollut laitonta. Näillä laitteilla ja ohjelmoinneilla tarkoitetaan tyypillisesti esimerkiksi autojen pakokaasun kierrätysjärjestelmä EGR:n poistamista käytöstä sekä mekaanisesti että ohjelmallisesti, mutta myös muiden saasteidenpoistolaitteistojen, kuten SCR- eli niin kutsuttujen AdBlue-järjestelmien poistoa autoista, joissa ne vaaditaan. Uusi lainsäädäntö koskee ajoneuvon muuttamisen lisäksi järjestelmien myyntiä ja asentamista.

Julkisuudessa olleen kritiikin mukaan ainoaksi mahdollisuudeksi jää korjata päästölaitteet valmistajan edustajalla, eli merkkiliikkeissä, mikäli joku epäilee tai tietää ajoneuvossaan olevan päästömanipulaatioksi luokiteltava muutos.

Esimerkiksi hiukkassuodattimen tukkeutuminen ja moottorin vikavalon palaminen on jatkossa entistä useammin korjautettava merkkiliikkeessä. Tätä on pidetty ongelmallisena erityisesti siksi, että lain myötä kilpailun loistaessa poissaolollaan merkkiliikkeillä on mahdollisuus hinnoitella päästölaitteet ja niihin liittyvät korjaukset mielensä mukaan. Toisena keskeisenä ongelmakohtana on nähty merkkiliikkeiden osaamisen puute: liikkeiden kerrotaan lähinnä vaihtavan osia korjaamisen sijaan, mikä voi aiheuttaa moninkertaisia kustannuksia todelliseen vikaan nähden. Kilpailun puuttuessa tähänkään ei asiakas voi vaikuttaa. Joidenkin arvioiden mukaan lakimuutosten vaikutukset ammattitaitoisten riippumattomien korjaamojen suhteen ovat katastrofaaliset liiketoiminnan tullessa mahdottomaksi.

Traficom edellyttää korjaamoalan yrityksiltä todistusta, joka osoittaa ohjelmoidun ajoneuvon täyttävän ne päästövaatimukset, jotka olivat Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin, mikäli korjaamo haluaa jatkaa toimintaansa. Todistukseksi kelpaa ainoastaan hyväksytyn asiantuntijan tai tutkimuslaitoksen todistus tai moottorin

## Kirjallinen kysymys KK 280/2024 vp

tyyppihyväksyntätodistus. Ajoneuvojen uudelleenohjelmointeja tehneet yrittäjät kritisoivat Traficomlin linjausta ja kokevat sen rajoittavan kohtuuttomasti elinkeinon harjoittamista. Yritykset kaipaavat selkeämpää viestintää lain tulkinnasta ja tarkempia ohjeita, missä laajuudessa ohjelmiston valmistajan tulisi osoittaa päästöjen vaatimustenmukaisuus. Laissa auton moottorin ohjelmointia ei ole kielletty.

Katsastusasemille annetun Traficomlin ohjeen mukaan, jos ajoneuvo on palautettu pakokaasupäästöjärjestelmien sekä moottorin toiminnan osalta alkuperäisen hyväksynnän mukaiseksi ja korjattu, on se mahdollista hyväksyä päästöjen osalta soveltavasti osoittamistavalla B: Valmistajan antamalla todistuksella, jolla osoitetaan ajoneuvon päästöjärjestelmän ja moottorin toiminnan vastaavan alkuperäistä tarkoituksenmukaista rakennetta ja toimintaa. Todistuksessa olisi hyvä ottaa huomioon muun muassa tieto valmistajan edustuksesta ja oikeudesta kirjoittaa valmistajan todistus.

Ajoneuvon moottorin ohjainlaitteen palauttaminen "vakioksi" onnistuu suhteellisen helposti oikeilla ohjelmointityökaluilla sekä riittävällä tietotaidolla. Ohjainlaitetta ei tarvitse vaihtaa, jos on osaamista. Kokemuseräisen palautteen mukaan "vakioinnin" jättäminen vain merkkiliikkeessä tehtäväksi toimenpiteeksi aiheuttaa vain ylimääräisiä kustannuksia ajoneuvon omistajalle toimenpiteen hinnan ollessa jopa moninkertainen pienempään yksityiseen korjaamoon nähden.

Tilanne ei ole ongelmallinen ainoastaan yrittäjien ja kuluttajien näkökulmasta, vaan siinä on myös oikeudellisia ongelmia. Vuonna 2014 Euroopan unionista annettu ryhmäpoikkeusasetus takaa autokorjaamoiden vapaan kilpailun. Euroopan unionin ryhmäpoikkeusasetuksessa määritellään, että riippumattomilla korjaamoilla on oltava yhtäläiset mahdollisuudet korjata ja huoltaa autoja kuin valtuutetuilla merkkikorjaamoilla. Uudistetun ajoneuvolain muutosten myötä, tai pikemminkin viranomaisen ajoneuvolain tulkinnan myötä, yhtäläisiä mahdollisuuksia ei tosiasiallisesti kuitenkaan ole. Näin ollen EU:n asetus ja Suomen laki tai viranomaisen tulkinta ovat ristiriidassa keskenään.

Ajoneuvolain 194 § otsikolla "Ajoneuvorikkomus" toteaa seuraavaa: "Joka ollessaan 12 §:ssä tarkoitetulla tavalla vastuussa ajoneuvon kunnosta, rekisteröinnistä tai katsastuksesta tahallaan tai huolimattomuudesta --- 13) ajaa ajoneuvoa ilman kuluvaan reagenssia moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 7 artiklassa säädetyn kiellon vastaisesti taikka (23.3.2023/493)".

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 595/2009 moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) (Asetus - 595/2009 - FI - EUR-Lex (europa.eu))<sup>1</sup> taas toteaa artiklassa 4 "Valmistajien velvollisuudet" seuraavaa: "Valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Tässä tarkoi-

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32009R0595&qid=1719566411382>

## Kirjallinen kysymys KK 280/2024 vp

tuksessa tyyppihyväksyntää varten tehtävät pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyystestit ja käytössä olevien ajoneuvojen tai moottorien vaatimustenmukaisuuden testaus suoritetaan seuraavien kilometrimäärien ja ajanjaksojen perusteella: --- C) N3-luokan ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on yli 16 tonnia, ja M3-luokan alaluokkaan III kuuluviin ajoneuvoihin ja niihin alaluokkaan B kuuluviin ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on yli 7,5 tonnia, asennettavien moottoreiden osalta 700 000 km tai seitsemän vuotta sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin."

Euroopan unionissa tehdyn ensisijaisen kysymyksen P-001106/2024 komissiolle, Euroopan unionin kirjallisessa vastauksessa, todetaan seuraavasti: "Komissio ei ole tietoinen, että alhaisten lämpötilaolosuhteiden vuoksi jälkikäsitteilyjärjestelmiä jouduttaisiin korjaamaan Euro 6 -vaatimusten mukaisissa ajoneuvoissa, ja on kiinnostunut saamaan lisätietoja tästä aiheesta toteutetusta suomalaisesta selvityksestä."

Lopuksi: Suomessa on talvi. Talvella on pakkasta, ja jos sitä on paljon, saattaa AdBlue-järjestelmä aiheuttaa ongelmia, koska sen pakkasenkesto on heikko. AdBlue kestää pakkasta -11 °C, minkä jälkeen se kiteytyy. Laitteistossa on ollut paljon vikoja talviaikana, ja varaosien saatavuus on ollut huonoa koronaepidemian alkamisen jälkeen. Näistä on aiheuttanut paljon ongelmia eri ajoneuvoihin. Ajot, lastaukset ja eläinten ruokinta on kuitenkin hoidettava, myös ihmiset tarvitsevat toimivan ruokahuollon kuljetuskapasiteetin. Ruoka ja energia kulkee pyörien päällä. Lakia on talviaikaan jouduttu rikkomaan "manipuloimalla" kuljetuskaluston ohjainlaitteita huoltovarmuuden ja yritysten toiminnan turvaamiseksi. Ohjainlaite ilmoittaa saastejärjestelmän viasta ja laskee moottorin tehot ja tiputtaa kuorma-auton nopeudeksi esim. 20 km tunnissa. Jatkossa korjaamot eivät voi enää näin toimia isojen sakkojen pelossa.

Esim. 1 Onko energia-alan yrittäjän viisaampaa jättää kuljettamatta useita täysperävaunuyhdistelmiä haketta lämpölaitokselle ja antaa lämpölaitoksen jäähtyä kovalla pakkasjaksolla 30 000 euron sakon pelossa?

Esim. 2 Jos maaseudun koulubussin AdBlue-järjestelmässä on vikaa, eikä varaosia ole saatavilla, niin jättääkö ajot ajamatta, vai ajaa viallisella autolla sakon uhalla?

Eikö näissä tapauksissa tulisi sallia ajoneuvon moottorin ohjainlaitteen "manipulointi" moottoritehon ja nopeuden rajoituksen deaktivoimiseksi, yritystoiminnan turvaamiseksi ja huoltovarmuuden varmistamiseksi.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Miten ministeriö aikoo ratkaista Euroopan unionin ryhmäpoikkeusasetuksen ja Suomen ajoneuvolain sekä viranomaisen tulkinnan välisen ristiriidan,*

*voiko valmistajan edustaja asentaa tai hyväksyä valvontakatsastuksessa tarvikeosia, esim. hiukkassuodatinta,*

## Kirjallinen kysymys KK 280/2024 vp

*miten ministeriössä suhtaudutaan huolestuttaviin tietoihin ajoneuvolain tulkinnan päästömanipulaatiokirjausten haitallisista vaikutuksista riippumattomaan korjaamokenttään,*

*onko Saksassa käytössä TUV-hyväksyntä ohjainlaitteiden ohjelmoinnille,*

*miten poliisi voi arvioida päästömanipulaation tehdyn, jos ei Suomessa ole kykyä päästömanipulaation toteamisessa,*

*onko mahdollista, että ajoneuvoon tien päällä tullut vika tai heikko varaosien saatavuus voitaisiin tulkita päästömanipulaatioksi, vaikka mitään varsinaista manipulaatiota ei olisi edes tehty,*

*koskeeko ajoneuvolain 194 §:n ajoneuvorikkomus vain laissa mainittua Euro VI -luokitusta,*

*koskevatko päästövaatimukset (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 595/2009), jos on vuosimallin 2016 tai 2021 auto, jolla on ajettu 720 000 km,*

*onko edes lain hengen mukaista epäillä päästömanipulaatiota, mikä toinen edellä mainituista ehdoista on täyttynyt,*

*Euroopan komissio on viitannut 27.5.2024 vastauksessaan kysymykseen (P-001106/2024) suomalaiseseen selvitykseen liittyen Euro 6 -vaatimusten mukaisten ajoneuvojen alhaisista lämpöolosuhteista johtuviin jälkikäsitteilyjärjestelmien korjaamisiin. Onko ministeriö tai viranomainen antanut selvityksen komissiolle,*

*ja jos ei, niin milloin selvitys on annettavissa,*

*miten ministeriö ja viranomaiset aikovat turvata energia- ja ruokakuljetusten huoltovarmuuden kovien pakkasjaksojen aikana ja*

*pitäisikö ajoneuvolain päästömanipulaatioon liittyvän lain soveltaminen keskeyttää, kunnes on olemassa mittauslaitteet, joilla poliisi voi mahdolliset manipulaatiot todentaa?*

Helsingissä 1.7.2024

Juha Mäenpää ps