

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 280/2024 vp

## Vastaus kirjalliseen kysymykseen ajoneuvolain päästömanipulaatio- kirjausten, lain tulkinnan ja Euroopan unionin ryhmäpoikkeusasetuk- sen välisestä ristiriidasta

### Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Juha Mäenpää /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 280/2024 vp:

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

voiko valmistajan edustaja asentaa tai hyväksyä valvontakatsastuksessa tarvikkeosia, esim. hiukkassuodatinta,

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) suomalaiseen 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?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Ajoneuvolakia on muutettu keväällä 2023 siten, että siinä on selkeytetty ajoneuvojen päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä. Muutokset ovat tulleet voimaan tämän vuoden kesäkuussa. Kuten kysymyksessä todetaan, päästömanipulaatioita voidaan tehdä eri tavoin. Päästömanipulaatioilla tarkoitetaan ajoneuvon pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyjärjestelmän tai moottorin ohjauksjärjestelmän tarkoituksellista muuttamista siten, että ajoneuvo ei enää täytä ympäristöominaisuuksiltaan pakokaasupäästöjä koskevia vaatimuksia. Pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteistoon tehtävien fyysisten muutosten lisäksi päästömanipulaatiolla tarkoitetaan siten myös ohjelmistomuutoksia.

On syytä huomioida, että päästömanipulaatioiden voidaan katsoa olleen kiellettyjä jo ennen ajoneuvolain muuttamista. Siitä huolimatta päästömanipulaatioita toteutetaan tietoisesti ja erilaisin motiivein. Ajoneuvojen päästömanipulaatiopalveluita on myös markkinoitu avoimesti ja ammattimaisesti, mihin lain muutoksilla haluttiin puuttua. Päästömanipulaatiot aiheuttavat sekä ympäristölle että ihmisen terveydelle haitallisia lähipäästöjä (etenkin typen oksidit (NOx) ja hiukkaspäästöt (PM)). Päästömanipulaatiot aiheuttavat erityisesti myös epäreilun kilpailuasetelman kuljetusyritysten välillä ja vaikuttavat näin kuljetusmarkkinoihin, sillä kuljetusyritykset voivat saada huomattavaa taloudellista etua tarkoituksellisten päästömanipulointien avulla.

Ajoneuvolain tavoitteena on puuttua sekä päästömanipulaatiopalveluita tarjoavien yritysten toimintaan että tieliikenteessä käytössä oleviin päästömanipuloituihin ajoneuvoihin. Muutoksilla selkeytettiin päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä siten, että päästömanipulaatiot kiellettiin nimenomaisesti ja niihin liitettiin selkeät seuraamukset. Muutoksilla on puututtu kiellettyjen päästömanipulaatiopalveluiden tarjoamiseen mutta ei niin sanotusti normaaliin ja sallittuun ajoneuvojen huolto- ja korjaustoimintaan tai siihen, missä ja millaisilla osilla ajoneuvon voi korjata ja huoltaa. Siltä osin kuin kyse on sellaisen ajoneuvon ennallistamisesta, johon on tehty kielletty

päästömanipulointi, niin kutsutuilla riippumattomilla korjaamoilla on vastaavat mahdollisuudet korjata ja huoltaa ajoneuvoja kuin merkkikorjaamoilla, mikäli niillä on käytössään muun muassa tarvittava asiantuntemus ja laitteisto. Korjauksen tekijän tulee varmistua korjauksesta niin, että lopputulos vastaa alkuperäistä päästöhyväksyntää. Markkinoilla on myös saatavilla kysymyksessä viitattuja tarvikkeosia, jotka ovat hyväksytyjä ja ajoneuvoihin soveltuvia, eikä niiden käyttöä ole kielletty. Katsastajan tulee varmistua esitettyjen selvitysten perusteella ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta esimerkiksi päästöjen osalta. Ajoneuvolain päästömanipulaatioita koskevien muutosten ei näin ollen voida katsoa johtaneen ristiriitaan EU:n kilpailulainsäädännön (kysymyksessä viitattu ryhmäpoikkeusasetus) kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa säännösten yhteensopivuutta EU:n kilpailulainsäädännön kanssa ja jos EU:n oikeuskäytännön johdosta ristiriitoja tulevaisuudessa tunnistettaisiin, niitä olisi selvitettävä ja ratkaistava osana ajoneuvolakiin liittyvää virkavalmistelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää yleisesti ottaen erittäin tärkeänä, että riippumattomien korjaamo- ja huoltotoimijoiden toiminta- ja kilpailuedellytykset turvataan. Terve kilpailu on myös kuluttajan etu. Ajoneuvoja koskeva sääntely tulee pitkälti EU:sta, ja Suomi pyrkiikin osallistamaan edistämään myös EU-tasolla riippumattomien toimijoiden kilpailuedellytyksiä. Uuden sääntelyn tavoitteena on myös edistää kuljetusyritysten tasapuolista ja tervettä kilpailua puuttamalla kuljetusyrityksien mahdollisuuksiin saavuttaa epäreilua taloudellista etua kiellettyjen päästömanipulaatioiden avulla ja vääristää siten kilpailua kuljetusmarkkinoilla.

Ministeriöllä tai Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla ei ole tiedossaan, onko Saksassa käytössä kysymyksessä mainittu TUV-hyväksyntä ohjainlaitteiden ohjelmoinnille. Ministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom selvittävät asiaa.

Ajoneuvolain muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä (HE 291/2022 vp) on tuotu esiin, että poliisin osaaminen ja siihen käytettävä laitteisto raskaan kaluston manipulointien havaitsemiseksi on parantunut viime vuosina. Poliisin osaaminen ja päästömanipulointien havaitsemiseksi käytettävä laitteisto kehittyi myös lain voimaantulon jälkeen. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan poliisin riittävien resurssien varmistaminen on yksi hallituksen tavoitteista. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa poliisin osaamisen kehittymistä ja laitteiston riittävyttä yhdessä poliisin kanssa. On myös tärkeää huomioida, että manipulaatioiden selkeällä kieltämisellä ja seuraamusten säätämällä on tavoiteltu erityisesti ennaltaehkäisevää vaikutusta. Sääntelyllä pyritään ennen kaikkea puuttamaan haitalliseen päästömanipulaatioon ja ennaltaehkäisemään päästömanipulaatiota koskevien säännösten kiertämistä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta N:o 595/2009 sovelletaan asetuksen soveltamisalan mukaisesti. Ajoneuvolla ajettu kilometrimäärä ei poista velvollisuutta täyttää ajoneuvon päästövaatimuksia.

Siltä osin kuin kysymyksessä viitataan tiettyihin tilanteisiin ja tiedustellaan niiden rangaistavuudesta totean, että yksittäisten tilanteiden tulkinta jää lain soveltajan tehtäväksi. Ajoneuvolaissa on pyritty selkeästi määrittelemään, millaisia muutoksia päästömanipulaatiolla tarkoitetaan. Ajoneuvojen päästöjen manipulointi tavalla, jossa sallitut päästöarvot ylitetään taloudellisessa hyötymistarkoituksessa tai ajoneuvon suorituskyvyn lisäämiseksi, on moitittavaa toimintaa, johon sanktioimisella on tarkoitus puuttua.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Liikenne- ja viestintävirasto Traficom eivät ole laatineet kysymyksessä viitattua selvitystä arktisten olosuhteiden vaikutuksesta jälkikäsitteilyjärjestelmiin (Euroopan komission 27.5.2024 antama vastaus kirjalliseen kysymykseen P-001106/2024). Tällaista selvitystä ei ole pyydetty liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan viranomaisilta eikä sellaista ole muutoin valmistelussa. Kyseessä on todennäköisimmin jonkun muun ajoneuvoalan toimijan kuin viranomaisen selvitys. Suomen talviolosuhteita ja AdBlue-järjestelmää on käsitelty laajemmin 25.6.2024 antamassani vastauksessa kirjalliseen kysymykseen KKV 224/2024 vp. Kuten tässä vastauksessa on todettu, suhtaudumme asiaan erittäin vakavasti ja tuomme jatkossakin esiin asian merkitystä Suomen kannalta. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee tiivistä yhteistyötä muiden hallinnonalojen sekä yksityisen sektorin kanssa huoltovarmuuden ylläpitämiseksi ja vahvistamiseksi. AdBlue-järjestelmän osalta paras ratkaisu olisi, että markkinoille saatisiin korvaavia, arktiset olosuhteet paremmin kestäviä lisäaineita.

Lopuksi on korostettava, että päästömanipulaatioiden kieltämiselle on katsottu olevan painavat perusteet. Niitä koskevat lakimuutokset ovat tulleet vasta voimaan. Lain soveltamista tulee jatkaa ja siitä saatuja käytännön kokemuksia ja vaikutuksia on syytä seurata tiiviisti. Yleisellä tasolla on vielä todettava, että liikenne- ja viestintäministeriöllä on omalta osaltaan valmius käynnistää ja valmistella lakimuutoksia, mikäli ne ovat vaikutusarviointien perusteella tarpeellisia ja parantavat esimerkiksi huoltovarmuutta, turvallisuutta tai yritysten toimintaedellytyksiä.

Helsingissä 19.7.2024

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

**VN/19799/2024-LVM-2**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: