

Määräys auton ja se perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen muuttamisesta

Määräyksen tausta ja säädöserusta

Liikenne- ja viestintävirasto on 25.1.2021 antanut määräyksen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.3.2021, samaan aikaan uuden ajoneuvolain (82/2021) voimaantulon kanssa. Määräyksellä kumottiin Liikenteen turvallisuusviraston määräys auton ja sen perävaunun rakenteen muuttaminen (TRAFI/66404/03.04.03.00/2015), sellaisena kuin se oli muutettuna määräyksellä auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 2 kohdan muuttaminen (TRAFI/162823/03.04.03.00/2018).

Voimassa olevan määräyksen mukaan kaikenikäisten ajoneuvojen muuttaminen pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta käyttäväksi on sallittua, mutta 1.9.2009 tai sen jälkeen käyttöön otetun auton on osoitettava täyttävän ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavat ajoneuvon käyttöönottoajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet pakokaasupäästövaatimukset. Käytännössä hyväksynnässä sovellettavien pakokaasupäästövaatimusten todentaminen edellyttää laboratorio-olosuhteissa suoritettavia mittauksia, jotka vaikuttavat ajoneuvon käyttövoiman muuttamisen kustannuksiin eri tavoin eri ikäisten ajoneuvojen kohdalla.

Ajoneuvolain muuttamista koskeva lakiesitys (VN/6348/2020) on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 aikana. Hallituksen esityksessä ehdotetaan osaltaan muutoksia ajoneuvon käyttövoiman muuttamisen edellytyksiin ympäristövaikutusten osalta.

Voimassa olevan lain 7 § koskee ajoneuvon muuttamista, rakentamista ja korjaamista. Jatkossa 7 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon yleisistä teknisistä vaatimuksista. Uudessa 7 a §:ssä säädettäisiin puolestaan ajoneuvon muuttamisesta. Pykälän 3 momentin mukaisesti ajoneuvon käyttövoiman saa jatkossa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täyttäisi 7 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, edellytyksellä, että ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena arvioituna pienempi kuin ennen muutosta.

Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin uusi valtuus tarvittaessa määrätä tarkemmin 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Määräysten olisi oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Tällä määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto muuttaa voimassa olevaa määräystä auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta lainsäädännön tavoitteiden kannalta tarpeellisilta osin, koskien bensiinikäyttöisten ajoneuvojen muuttamista käyttämään pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 194 artiklan 1 kohdan c luetelmakohdan mukaisesti uusiutuviin energialähteisiin perustuvien energiamuotojen edistäminen on yksi unionin energiapolitiikan tavoitteista. Tavoitteiden saavuttamiseksi julkaistiin 21 päivänä joulukuuta 2018 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EU) 2018/2001 (ns. RED II -direktiivi). Direktiivi tuli toimeenpanna jäsenvaltioissa 1 hei-

näkuuta 2021 mennessä. Direktiivissä säädetään uusiutuvan sähkön tukijärjestelmistä, omaan käyttöön uusiutuvaa sähköä tuottavien kuluttajien oikeuksista ja kohTELUSTA, uusiutuvia energialähteitä käyttävien tuotantolaitosten lupamenettelyistä, uusiutuvilla energialähteillä tuotetun lämmön ja jäähdytyksen lisäämistavoitteista, alkuperätakuista, biopolttoaineiden ja muun uusiutuvan energian käytöstä liikenteessä sekä biopolttoaineiden, bionesteiden ja kiinteään biomassan kestäväyydestä. Euroopan komissio on antanut 14 päivänä heinäkuuta 2021 ehdotuksen RED II -direktiivin, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY (ns. polttoaineiden laatudirektiivi) muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta. Ehdotus annettiin osana komission 55-valmiuspakettia. Ehdotuksen tavoitteena olisi päivittää RED II -direktiiviä siten, että se on linjassa uuden 55 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan liikenteen päästövähennystavoitteiden on vastattava kansalliseen hiilineutraaliustavoitteeseen, jonka mukaan Suomen tulee olla hiilineutraali vuonna 2035. Hallitusohjelman kirjausten mukaan Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan kokonaan fossiilitonta liikennettä. Päästöjen puolittaminen on askel kohti hiiletöntä liikennettä. Hallitusohjelmassa on sitouduttu tekemään toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on edesauttaa siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautumista fossiilisista polttoaineista.

Hallitusohjelman mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu niin sanottu fossiilittoman liikenteen tiekartta¹ liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa hallitus panee toimeen lukuisia erilaisia tukia ja kannustimia, joilla edistetään liikenteen päästöttömyyttä. Näitä toimia ovat muun muassa biokaasun ja sähköpolttoaineiden sisällyttäminen jakeluvuorotlakiin, erilaiset sähkö- ja kaasuautojen hankintoihin ja jakeluinfraan liittyvät tuet sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tuet, infran kunnosta huolehtiminen ja logistiikan digitalisaatio. Autokannan uudistamiseen tähtäävien toimenpiteisiin lukeutuu (toimenpide 8) etanoli- tai kaasukonversiotukien jatkamisen ohella konversioiden tekemisen edistäminen. Toimiksi on listattu tarkemmin muun muassa etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyn kehittäminen ja keventäminen, konversioiden mahdollistaminen muihinkin ajoneuvoihin kuin henkilöautoihin, sekä konversioihin liittyvien tukien hakemisen mahdollistaminen myös yritysten hallinnassa oleviin autoihin.

Lisäksi esimerkiksi etanolikonversioista myönnettävistä tuista on säädetty lailla vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (1289/2021), jolla on jatkettu hankintatukien myöntämistä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten. Voimassa olevan lain esitöiden mukaan vanhan auton konvertointi on tehokas tapa helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista ja kohti ilmastoystävällisempään liikkumista, joilla ei välttämättä ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa.²

¹ Fossiilittoman liikenteen tiekartta – valtioneuvoston periaatepäätös koskien kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>

² Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021), s. 12.

Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä

Määräys liittyy Liikenne- ja viestintäministeriön hankkeeseen VN/6348/2020.

Määräyksen tavoite

Ajoneuvolain muuttamista koskeva lakiesitys on tarkoitettu tulemaan voimaan vuonna 2023 (VN/6348/2020). Ajoneuvon konversiosäätelyn lailla säädettyjen reunaehtojen muuttamista koskevalla ehdotuksella pyritään osaltaan toteuttamaan Sanna Marinin hallituksen Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä. Ehdotus kytkeytyy osaltaan myös hallitusohjelman kirjaukseen elinvoimainen Suomi, jonka yhtenä tavoitteena on vähäpäästöinen liikenne.

Tavoitteena on osaltaan myös käyttäjäystävällinen säätely, jolloin määräyksellä voitaisiin kuluttaja-asemassa olevan kannalta selkeällä tavalla tukea lainsäädännön tavoitteiden mukaisten muutosten toteuttamista käytännössä. Osaltaan määräyksen antaminen tukee myös viraston määräysten ajantasaisuutta ja näin ollen myös vallitsevan oikeustilan selkeyttä.

Muut toteuttamisvaihtoehdot

Lainsäädännön lähtökohtana konversioiden sallittavuutta arvioitaessa on ympäristövaikutusten kokonaisarviointi. Kokonaisarviointia voidaan virastolle säädetyn määräysvaltuuden kontekstissa lähestyä eri keinoin. On huomioitava, että perustuslain säännökset rajaavat määräysvaltuuden käyttöä suoraan, mikä rajoittaa sellaisten määräysten antamista, joilla voitaisiin arvioida olevan esimerkiksi merkittäviä itenäisiä markkinavaikutuksia. Yksi vaihtoehto olisi muuttaa säätelyä siirtämällä lainsäädännön tulkintaa kulloisenkin määräyksen soveltajan arvioon perustuvammaksi. Erinäisten yleisluonteisten oikeusohjeiden keskinäissuhteiden arviointia ei kuitenkaan tule jättää loppukäyttäjän vastuulle säätelyn tarkkarajaisuuden ja yhdenvertaisuusnäkökohtien kustannuksella.

Vain tiettyjen teknisten ratkaisuiden salliminen puolestaan olisi teknologianeutraliteetin lähtökohdasta poikkeava säätelyratkaisu, jota on vaikea perustella erityisesti kilpailulainsäädäntö huomioden ympäristövaikutusten arviointiin perustuvan lainsäädännön puitteissa. Lähtökohtaisesti kaikki tekniset ratkaisut, joiden katsotaan täyttävän asetetut vaatimukset, tulisi hyväksyä yhdenvertaisesti ja puolueettomasti.

Osaltaan myös viraston toimivallan rajaukset kohdentavat määräyksen alaa. Ympäristövaikutusten arviointi kokonaisuutena ulottuu usealle hallinnonalalle, jonka kunkin alainen voimassa oleva säätely tulee huomioida määräyksen valmistelussa. Määräyksen alisteisuus lainsäädännölle tarkoittaa samalla, että säätelyn reunaehdot ja polttoaineelle asetetut ympäristölähtökohdat arvioidaan lainsäädännön tasolla ja toteutetaan lainsäädännön ja Suomen ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden lähtökohtien mukaisesti. Esimerkiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007; jäljempänä jakeluvolvoitelaki) säädetään uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta veloitteesta (jakeluvolvoitteesta) liikennepolttoaineiden jakelijoille. Lailla säädetään myös biopolttoaineiden raaka-aineista. Lainsäädäntö kuuluu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalalle ja vastuuviranomaisena toimii Energiavirasto. Laaja elinkaariajattelun (ns. Well-to-Wheels -analyysi) mukainen lähtökohta edellyttäisi poikkihallinnollista yhteistyötä ja mahdollisesti voimassa olevan lainsäädännön arviointia kulloinkin saatavilla olevan ajankohtaistiedon valossa.

Yhtenä vaihtoehtona on pidetty esimerkiksi ajoneuvojen jakamista niin sanottuihin ajoneuvoperheisiin, joihin voisi asentaa tiettyjen taloudellisten toimijoiden valmistamia muutossarjoja. Määräysvaltuuden ala taikka objektiivisuuden ja puolueettomuus-

den näkökulmat eivät kuitenkaan tue esimerkiksi tiettyjen tuotemerkkien tai yksittäisten yritysten tuotteiden eriteltyä hyväksymistä säännösten taikka ajoneuvojen ryhmittelemistä tällä perusteella muutettavaksi. Lähtökohtaisesti vaihtoehto olisi haasteellinen elinkeinovapauden ja markkinoihin vaikuttamisen kannalta. Myös tuotevastuuta ja yleistä yrittäjäriskiä saattaisi siirtyä viranomaiselle, jos määräyksellä otettaisiin kantaa tietyn ajoneuvon osalta soveltuviin teknisiin ratkaisuihin ja erittelemällä millainen muutossarja soveltuu kullekin ajoneuvoyksilölle. Lisäksi on huomioitava määräysten suhde lakitason sääntelyyn. Suomen lainsäädäntö ei tunnista sellaisia käsitteitä kuin ajoneuvoperhe, muutossarja tai etanolikonversiosarja.

Määräyksen kohteena olevan toiminnan arvioitu laajuus huomioiden ei katsota olevan tarkoituksenmukaista myöskään viivyttää ympäristötavoitteiden saavuttamiseen sidottujen lainsäädännön tavoitteiden tukemista määräyksellä. Tutkimustyön jatkaminen on kuitenkin tärkeää. Uusi tutkimustieto saattaisi mahdollistaa myöhemmin esimerkiksi entistä yksityiskohtaisemmin eriteltäisiin polttoaineen koko elinkaaren yksityiskohtaisempaan punnintaan perustuvaan sääntelyyn. Tiedon karttuminen ja tekniikan kehittyminen saattavatkin edellyttää myös laintasaisen sääntelyn jatkokehittämistä.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa.

Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille. Sidosryhmillä on mahdollisuus kommentoida määräyshanketta valmistelun edetessä.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla xx.

Lausuntopyyntö on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla. Lisäksi lausuntopyyntö on lähetetty tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille sähköpostitse. Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlexissä. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä erikseen sidosryhmille.

Määräysluonnos on notifioitu teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535).

Lausuntopalaute

-

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotusta taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2020 yhteensä noin 10,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2020 noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä, joista 53 prosenttia aiheutui henkilöautoista.

Etanolikonversioiden määrä on myönnettyjen muuntotukien perusteella ollut syyskuun 2020 ja elokuun 2021 välillä keskimäärin vajaa 90 kappaletta kuukaudessa. Etanolimuunnettavan auton iän mediaanin on arvioitu olevan noin 18 vuotta, ajosuorituksen ollessa noin 245 000 km konversion ajankohtana. Keskimääräinen jäljellä oleva ajokilometrien määrä on konvertoidulla etanoliautolla arvioitu olevan noin 44 000 kilometriä. Liikenne- ja viestintäviraston lainsäädännön valmisteluun aiemmin

tuottaman taustaselvityksen mukaan keskimääräiset päästöarvot ovat konversiotu-
kea saaneilla etanoliautoilla olleet noin 210 g/km. Arvion mukaan 1 050 vuotuisen
etanolikonversion ansiosta voidaan vähentää noin 450 tonnia hiilidioksidipäästöjä
vuodessa, eli yhteensä noin 1 450 tonnia hiilidioksidipäästöjä kyseisten autojen elin-
kaaren aikana. Tällöin päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 140 euroa.³

Määräyksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia eikä sillä ole vaikutusta es-
teettömyyteen. Määräys täydentää lain tasolla annettuja säännöksiä ja tukee lain so-
veltamista käytännön tasolla.

Määräyksellä voitaisiin lainsäädännöllä annettujen ehtojen mukaisesti tukea ilmasto-
tavoitteiden saavuttamista pyrkien madaltamaan henkilöautojen etanolikonversioiden
suorittamiskynnystä.

Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2020 valmistuneessa selvityksessä tieliikenteen
eri käyttövoimien ja polttoaineiden lähipäästöistä ja niiden haitallisista vaikutuksista
todetaan etanolin käyttövoimana olevan pääsääntöisesti vähäpäästöistä ja vähem-
män haitallista verrattuna bensiiniin, mutta kylmissä olosuhteissa aldehydipäästöjen
voivan aiheuttaa terveyshaittoja.⁴ Teknologian tutkimuskeskus (VTT) on puolestaan
marraskuussa 2022 julkaistussa Liikenne- ja viestintäviraston toimeksiannosta toteu-
tetussa selvityksessään (jälj. VTT:n vuoden 2022 selvitys) arvioinut etanoli- ja kaa-
sukonversiosarjojen laajennuspotentiaalia. Selvityksessä todetaan etanolikonversioiden
ja lähipäästöjen suhteesta, että "etanolikonversiosta aiheutuvat muutokset ajoneu-
von lähipäästöihin riippuvat automallista, moottorityypistä sekä konversiosarjan
laadusta ja sen soveltuvuudesta konvertoitavaan ajoneuvomalliin. Mahdollisten abso-
luuttisten vaikutusten arvioiminen ilman laajamittaisia tutkimustuloksia on mahdo-
tonta, mutta lähtökohtaisesti alkuarvoina voidaan pitää jo tieliikenteeseen myytyjä,
tehdastuotettuja FFV-autoja. Tyypillisesti korkeaseosetanolin käytön vaikutukset
FFV-autoissa voivat olla lähipäästöjen osalta sekä myönteisiä että kielteisiä"⁵.

Lähipäästöjen kasvuun erityisesti kylmäkäynnistyksen yhteydessä on otettu kantaa
myös ajoneuvolain muuttamista koskevan lain esitöissä (HE 291/2022 vp), joissa to-
detaan, että lähipäästöt saisivat lähtökohtaisesti kasvaa yli yleisesti sallittujen arvo-
jen vain silloin, kun ajoneuvon ei tehtäisi muita sen ympäristöominaisuuksiin vai-
kuttavia muutoksia ja lähipäästöjen kasvuun johtanut muutos olisi kestäväällä tavalla
perusteltavissa ympäristökuormitusta vähentävänä. Esimerkiksi ajoneuvon tehoon
vaikuttavia muutoksia ei olisi sallittua käyttää ympäristökuormituksessa huomioita-
vina perusteina. Kuitenkin puolestaan esimerkiksi ajoneuvon muuttaminen pääosin
uusiutuvista raaka-aineista peräisin olevaa polttoainetta käyttäväksi voisi tulla ky-
seeseen säännöksessä tarkoitettua ympäristökuormituksen vähenemistä puoltavana
seikkana, vaikka muutoksen myötä ajoneuvokohtaiset lähipäästöt kasvaisivat malttil-
lisesti tai lähipäästöt kasvaisivat ajoneuvon kylmäkäynnistyksen yhteydessä.⁶ Sana-
muodon mukainen tulkinta on erityisesti Suomen ilmastotavoitteiden ja omaksuttu-
jen lainsäädäntöratkaisuiden valossa arvioitava siten, että esitöissä todetulla tavoin
etanolikonversioiden osalta sallitaan kylmäkäynnistyksen yhteydessä korkeampikin
lähipäästöjen kasvu, jonka ei katsota vaikuttavan merkittävästi aiheutuvaan ympä-
ristökuormitukseen kokonaisuutena. Yleisesti edellytettäisiin kuitenkin, että ajoneu-
von lähipäästöt kasvaisivat vain maltillisesti.

³ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuttamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021), s. 34-35.

⁴ Mikko Happo, Jari Hosiokangas, Toni Keskitalo: Tieliikenteen eri käyttövoimien ja polttoaineiden lähipäästöt ja niiden haitalliset vaikutukset Vaihe 2. Henkilöautojen muuttuvien lähipäästöjen terveyshaitat, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 11/2020. Ks. tarkemmin s. 27-31.

⁵ Rasmus Pettinen, Petri Söderena Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy: Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalin selvitys, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, s. 18.

⁶ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 291/2022), s. 48-49.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä ei ole toimivaltasyistä oikeutta ottaa kantaa ajoneuvon takuu- tai vastuukysymyksiin. Kuluttajan on kuitenkin syytä olla tietoinen oman ajoneuvonsa takuu- ja vastuukysymyksistä muutoksen jälkeen. VTT:n vuoden 2022 selvityksen⁷ mukaan autovalmistajat eivät perinteisesti salli tai hyväksy EN228 standardipolttoaineen ominaisuuksista poikkeavien polttoaineiden käyttämistä ajoneuvoissa takuu- ja turvallisuusteknisistä syistä.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksellä muutettaisiin auton ja se perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019) 6.3 alakohtaa siten, että ajoneuvon, joka on otettu käyttöön 1.9.2009 tai sen jälkeen, käyttövoiman muuttaminen pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta käyttäväksi voitaisiin jatkossa hyväksyä muutokatsastuksessa, jos kyseinen tuote soveltuu kyseisessä ajoneuvossa käytettäväksi, ajoneuvossa on pääosin etanolista koostuvalle polttoaineelle soveltuvat muut sellaiset osat ja komponentit, jotka kestävät kyseisen polttoaineen jatkuvaa käyttöä ja ajoneuvo läpäisee muutokatsastuksen yhteydessä suoritettavan määräaikaikatsastusta vastaavan ottomoottorilla varustetun ajoneuvon pakokaasupäästöjen tarkastuksen, yli 10 vuotta aiemmin käyttöön otetun ajoneuvon vaatimuksilla. Yli 10 vuotta aiemmin käyttöön otetun ajoneuvon vaatimuksilla viitataan tarkemmin liukuvalla aikajanalla laskettavaan ajankohtaan, jolloin uudemmitkin ajoneuvoilta edellytetään tarkempaa pakokaasupäästöjen käytönaikaista mittausta muutokatsastuksen yhteydessä.

Muutokatsastuksen yhteydessä edellytettäisiin esitettäväksi tuotteen valmistajan todistus tuotteen soveltuvuudesta muutoksen kohteena olevaan ajoneuvoon. Lisäksi muutokatsastuksessa edellytettäisiin muutoksen suorittaneen tahon todistus siitä, että ajoneuvoon on muutoksen yhteydessä tarvittaessa vaihdettu pääosin etanolista koostuvalle polttoaineelle soveltuvat muut sellaiset osat ja komponentit, jotka kestävät kyseisen polttoaineen jatkuvaa käyttöä. Näillä lisäedellytyksillä pyritäisiin vähentämään ajoneuvon turvallisuuteen, kuntoon ja käyttöön liittyviä tunnistettuja riskejä muutoksen jälkeen. Esimerkiksi European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) on julkaissut vuonna 2017 kannanoton koskien E85-konversiosarjojen käyttöä, jossa tunnistettiin useita riskejä liittyen ajoneuvon käyttöön muutoksen jälkeen. Riskejä tunnistettiin muun muassa moottorin kulumiseen ja vaurioitumiseen, päästöjen kasvuun sekä kuluttajakysymyksiin liittyen.⁸ VTT:n vuoden 2022 selvityksessä tunnistettiin niin ikään tiettyjä vastaavia riskejä ja haittavaikutuksia ajoneuvotekniikkaan ja turvallisuuteen liittyen, jotka liittyvät E85-polttoaineen käyttöön. Tutkimuksessa yhdeksi ratkaisuvaihtoehdoksi ehdotettiin muun muassa hyväksyntämenettelyn keventämistä siten, että ajoneuvon muutokatsastuksen yhteydessä tulisi velvoittavaksi esittää konversiosarjan takaama soveltuvuustodistus.⁹

Lisäksi katsastajalle määrättäisiin velvollisuus tallentaa ajoneuvon rekisteritietoihin, että ajoneuvo on muutettu käyttämään pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta. Määräys on tarpeen, jotta käyttövoimakonversio ja sen ajankohta ovat selkeästi todettavissa myös jälkikäteen. Määräys koskisi kaikkia sellaisia määräyksen soveltamisalaan kuuluvia autoja, jotka ovat muutokatsastusvelvollisia. Merkinnän saisi

⁷ Rasmus Pettinen, Petri Söderena Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy: Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennus-potentiaalin selvitys, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, s. 9-10.

⁸ European Automobile Manufacturers' Association: ACEA Position Paper - Aftermarket Flexfuel converters, June 2017, s. 2. Ks. https://www.acea.auto/files/20170630_Position_Paper_on_E85_converters.pdf

Riskejä tunnistettiin liittyvän mm. seuraaviin seikkoihin: materiaalien kestävyys, polttoainevuodot ja sitä kautta alentunut paloturvallisuus; moottorin venttiilipintojen ja ruiskutusjärjestelmän ennenaikainen kuluminen, kylmäkäynnistyksen liittyvät ongelmat, moottorivauriot (, jos komponenttien yhteensopivuus tuntematon), tarve suositeltujen moottorivoiteluaineiden muuttamiseen korkeaseosetanolille sopivaksi, polttoainetankista ja huohotussäiliöstä haihtuvien (hiilivety) päästöjen mahdollinen kasvu, toistuvat OBD-vikavalojen syttymiset, ilma-polttoaineseoksen muutos niin, että pakokaasupäästöt muuttuvat, sekä mahdolliset sekaannukset konversiosarjojen yhteensopivuudesta kuluttajan auton kanssa.

⁹ Rasmus Pettinen, Petri Söderena Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy: Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennus-potentiaalin selvitys, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, s. 20. Ks. myös s. 23.

tehdä myös sellaisen auton osalta, jota muutokatsastusvelvollisuus ei koske, mutta johon tehty konversio haluttaisiin kuitenkin esittää hyväksyttäväksi muutokatsastuksessa. Esimerkiksi määräyksen 2.5.2 kohdan 7 luetelmakohdassa tarkoitetun ajoneuvon osalta voisi tulla kyseeseen intressi kirjata tehty muutos ajoneuvon rekisteritietoihin.

Määräyksen voimaantulo

Määräys on tarkoitettu tulemaan voimaan kesäkuussa 2023.