

Määräys auton ja se perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 6.3 kohdan muuttamisesta

Määräyksen tausta ja säädösperusta

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 1.4.2023 voimaan tulleen uuden 7 a §:n 3 momentin mukaan ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta.

Ajoneuvolain 1.4.2023 voimaan tulleen uuden 7 a §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 3 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista sekä muutosten toteuttamisedellytyksistä. Määräysten on oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 291/2022 vp) esitettiin 7 a §:n 3 momentin käyttövoiman muuttamista koskevaan säännökseen lisäedellytykseksi, ettei ajoneuvon lähipäästöt kasva vähäistä enempää. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on hallituksen esityksestä antamassaan mietinnössä pitänyt lähipäästöjen huomioimista ympäristövaikutusten kokonaisarviointissa tärkeänä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan pykälän 3 momentin viittaus lähipäästöjen kasvamiseen vähäistä enemmän voisi kuitenkin johtaa huomattavan kalliiden ja hinnaltaan auton arvoon nähden joissain tapauksissa moninkertaisten laboratoriomittausten tarpeeseen, mikä voisi käytännössä tehdä käyttövoimamuutosten tekemisen mahdottomaksi. Valiokunta ei pidä kyseistä ehdotusta Fossiilittoman liikenteen tiekartan linjausten ja esityksen etanolikonversioiden edistämistä koskevien tavoitteiden mukaisena, ja valiokunta on tästä syystä poistanut pykälän 3 momentista lähipäästöjä koskevan maininnan. (LiVM 25/2022 vp, s. 6)

Ajoneuvolain 1.4.2023 voimaan tullutta lain muutosta koskevan hallituksen esityksen mukaan käyttövoimien muutoksien eli konversioiden edistämisen tavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen, josta on linjattu valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (ns. Fossiilitto-

man liikenteen tiekartta). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että liikenteen päästövähennysten edistämiseksi selvitetään ja otetaan käyttöön toimia, joilla voidaan edistää konversioiden tekemistä entisestään. Tällainen toimi on esimerkiksi etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyn kehittäminen ja keventäminen. Tarkoituksena on edistää konversioiden joustavampaa toteuttamista kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Lisäksi tavoitteena on, että ajoneuvojen konversiot toteutetaan turvallisesti ja ympäristöystävällisesti. Esityksellä myös ajantasaisesti kansallinen lainsäädäntö vastaamaan alan eurooppalaista sääntelyä. Tavoitteena on, että lainsäädäntö asettaisi riittävät ja toimivat reunaehdot Liikenne- ja viestintävirastolle, joka antaisi tarkemmat määräykset konversioiden teknisistä vaatimuksista ja toteuttamisedellytyksistä. (HE 291/2022 vp, s. 20)

Tällä määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto muuttaa voimassa olevan auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 6.1 kohtaa ajoneuvolain muutoksen tavoitteiden kannalta tarpeellisilta osin, koskien bensiinikäyttöisten ajoneuvojen muuttamista käyttämään pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta.

Määräyksen tavoite

Määräyksen tavoitteena on toteuttaa 1.4.2023 voimaan tulleen ajoneuvolain muutoksen (493/2023) tavoitteita käyttövoimakonversioiden helpottamiseksi siltä osin kuin kyse on auton muuttamisesta etanolikäyttöiseksi.

Tavoitteena on osaltaan myös käyttäjäystävällinen sääntely, 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 itsenäisiä markkinavaikutuksia. Yksi vaihtoehto olisi muuttaa sääntelyä siirtämällä lainsäädännön tulkintaa kulloisenkin määräyksen soveltajan arvioon perustuvammaksi. Erinäisten yleisluonteisten oikeusohjeiden keskinäisyyksien arviointia ei kuitenkaan tule jättää loppukäyttäjän vastuulle sääntelyn tarkkarajaisuuden ja yhdenvertaisuusnäkökohtien kustannuksella.

Vain tiettyjen teknisten ratkaisuiden salliminen puolestaan olisi teknologianeutraliteetin lähtökohdasta poikkeava sääntelyratkaisu, 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 sääntely tulee huomioida määräyksen valmistelussa. Määräyksen alisteisuus lainsäädännölle tarkoittaa samalla, että sääntelyn reunaehdot ja polttoaineelle asetetut ympäristölähtökohdat arvioidaan lainsäädännön tasolla ja toteutetaan lainsäädännön ja Suomen ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden lähtökohtien mukaisesti. Esimerkiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistamisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007; jäljempänä jakeluvuolovelaki) säädetään

uusiutuvien polttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta velvoitteesta (jake-luvelvoitteesta) liikennepolttoaineiden jakelijoille. Lailla säädetään myös biopolttoai-neiden raaka-aineista. Lainsäädäntö kuuluu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnon-alalle ja vastuuviranomaisena toimii Energiavirasto. Laaja elinkaariajattelun (ns. Well-to-Wheels -analyysi) mukainen lähtökohta edellyttäisi poikkihallinnollista yhteis-työtä 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 valmista-mia muutossarjoja. Määräysvaltuuden ala taikka objektiivisuuden ja puolueettomuuden näkökulmat eivät kuitenkaan tue esimerkiksi tiettyjen tuotemerkkien tai yksit-täisten yritysten tuotteiden eriteltyä hyväksymistä säännösten taikka ajoneuvojen ryhmittelemistä tällä perusteella muutettavaksi. Lähtökohtaisesti vaihtoehto olisi haasteellinen elinkeinovapauden ja markkinoihin vaikuttamisen kannalta. Myös tuo-tevastuuta ja yleistä yrittäjäriskiä saattaisi siirtyä viranomaiselle, jos määräyksellä otettaisiin kantaa tietyn ajoneuvoyoukon osalta soveltuviin teknisiin ratkaisuihin ja erittelemällä millainen muutossarja soveltuu kullekin ajoneuvoyouksilölle. Lisäksi on huomioitava määräysten suhde lakitason sääntelyyn. Ajoneuvolaissa ei ole säännök-siä esimerkiksi konversiosarjan kansallisessa tyyppihyväksynnässä sovellettavista vaatimuksista ja sitä koskevat Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuu-desta. Suomen lainsäädäntö ei tunnista sellaisia käsitteitä kuin ajoneuvoperhe, muu-tossarja tai etanolikonversiosarja.

Määräyksessä sallittavan käyttövoimakonversion vaikutuksesta ajoneuvon käytöstä aiheutuvaan ympäristökuormitukseen ei ole olemassa tarkkaa tietoa ja tällaisen ar-vion tekeminen vaatisi usean eri asiakokonaisuuden huomioimista. Koska ajoneuvo-lain 1.4.2023 voimaan tullessa muutoksen tavoitteena on ollut etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyn kehittäminen ja keventäminen sekä konversioi-den joustavamman toteuttamisen edistäminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaiken ikäisiin ajoneuvoihin, on Liikenne- ja viestintävirasto päättänyt antaa määräyksen, jolla helpotetaan kaiken ikäisten autojen muuttamista etanolikäyttöiseksi. Tutkimus-työn jatkaminen olisi kuitenkin tärkeää. Uusi tutkimustieto saattaisi mahdollistaa myöhemmin esimerkiksi entistä yksityiskohtaisemmin eriteltyn polttoaineen koko elinkaaren yksityiskohtaisempaan punnintaan perustuvaan sääntelyyn. Tiedon kart-tuminen ja tekniikan kehittyminen saattavatkin edellyttää myös laintasaisen säänte-lyn jatkokehittämistä.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa.

Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosi-vuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittau-tuneille. Sidosryhmillä on mahdollisuus kommentoida määräyshanketta valmistelun edetessä.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 16.2.-6.4.2023. Ruot-sinkielinen lausuntoaika on ollut 27.2.-17.4.2023.

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

Määräysluonnos on ilmoitettu teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535). Ilmoituksen numero on 2023/65/FIN. Direktiivin mukainen odotusaika päättyi 16.5.2023.

Lausuntopalaute

Määräysluonnoksesta pyydettiin lausunnot 16.2-6.4.2023 välisenä aikana. Lausunnot ovat tämän perustelumuistion liitteenä olevassa kommenttikoostetaulukossa.

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 konversiotukea 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 elinkaaren aikana. Tällöin päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 140 euroa.¹

Määräyksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia eikä sillä ole vaikutusta esteettömyyteen. Määräys täydentää lain tasolla annettuja säännöksiä ja tukee lain soveltamista käytännön tasolla.

Määräyksellä voitaisiin lainsäädännöllä annettujen ehtojen mukaisesti tukea ilmastotavoitteiden 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 vähemmän haitallista verrattuna bensiiniin, mutta kylmissä olosuhteissa aldehydipäästöjen voivan aiheuttaa terveyshaittoja.² Teknologian tutkimuskeskus (VTT) on puolestaan marraskuussa 2022 julkaistussa Liikenne- ja viestintäviraston toimeksiannosta toteutetussa selvityksessään (jälj. VTT:n vuoden 2022 selvitys) arvioinut etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalia. Selvityksessä todetaan etanolikonversioiden ja lähipäästöjen suhteesta, että "etanolikonversiosta aiheutuvat muutokset ajoneuvon lähipäästöihin riippuvat automallista, moottorityypistä sekä konversiosarjan laadusta ja sen soveltuvuudesta konvertoitavaan ajoneuvomalliin. Mahdollisten absoluuttisten vaikutusten arvioiminen ilman laajamittaisia tutkimustuloksia on mahdollista, mutta lähtökohtaisesti alkuarvoina voidaan pitää jo tieliikenteeseen myytyjä,

¹ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021), s. 34-35.

² Mikko Hoppo, 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.

tehdastuotettuja FFV-autoja. Tyypillisesti korkeaseosetanolin käytön vaikutukset FFV-autoissa voivat olla lähipäästöjen osalta sekä myönteisiä että kielteisiä³.

Lähipäästöjen kasvuun erityisesti kylmäkäynnistyksen yhteydessä on otettu kantaa myös ajoneuvolain muuttamista koskevan lain esitöissä (HE 291/2022 vp), joissa todetaan, että lähipäästöt saisivat lähtökohtaisesti kasvaa yli yleisesti sallittujen arvojen vain silloin, kun ajoneuvon ei tehtäisi muita sen ympäristöominaisuuksiin vaikuttavia muutoksia ja lähipäästöjen kasvuun johtanut muutos olisi kestävällä tavalla perusteltavissa ympäristökuormitusta vähentävänä. Esimerkiksi ajoneuvon tehoon vaikuttavia muutoksia ei olisi sallittua käyttää ympäristökuormituksessa huomioitavina perusteina. Kuitenkin puolestaan esimerkiksi ajoneuvon muuttaminen pääosin uusiutuvista raaka-aineista peräisin olevaa polttoainetta käyttäväksi voisi tulla kyseeseen säännöksessä tarkoitettua ympäristökuormituksen vähenemistä puoltavana seikkana, vaikka muutoksen myötä ajoneuvo kohtaiset lähipäästöt kasvaisivat maltillisesti tai lähipäästöt kasvaisivat ajoneuvon kylmäkäynnistyksen yhteydessä.⁴ Sana- muodon mukainen tulkinta on erityisesti Suomen ilmastotavoitteiden ja omaksuttujen lainsäädäntöratkaisuiden valossa arvioitava siten, että esitöissä todetulla tavoin etanolikonversioiden osalta sallitaan kylmäkäynnistyksen yhteydessä korkeampikin lähipäästöjen kasvu, jonka ei katsota vaikuttavan merkittävästi aiheutuvaan ympäristökuormitukseen kokonaisuutena. Yleisesti edellytettäisiin kuitenkin, että ajoneuvon lähipäästöt kasvaisivat vain maltillisesti.

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole valtuutta määrätä ajoneuvon takuu- tai vastuukysymyksiin. Kuluttajan on kuitenkin syytä olla tietoinen oman ajoneuvonsa takuu- ja vastuukysymyksistä muutoksen jälkeen. VTT:n vuoden 2022 selvityksen⁵ mukaan autovalmistajat eivät perinteisesti salli tai hyväksy EN228 standardipolttoaineen ominaisuuksista poikkeavien polttoaineiden käyttämistä ajoneuvoissa takuu- ja turvallisuusteknisistä syistä.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksellä muutetaan auton ja se perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019) 6.3 kohtaa 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 ajoneuvon muutoksen tekemiseksi asennettavat tuotteet soveltuvat 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 ottomootorilla varustetun ajoneuvon pakokaasupäästöjen tarkastuksen, yli 10 vuotta aiemmin käyttöön otetun ajoneuvon vaatimuksilla. Yli 10 vuotta aiemmin käyttöön otetun ajoneuvon vaatimuksilla viitataan ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista annetussa määräyksessä määriteltyihin ajoneuvon käyttöönottoajankohtaan ja moottorityyppiin kytkettyihin pakokaasupäästöjen tarkastusmenetelmiin ja raja-arvoihin.

Muutokatsastuksen yhteydessä edellytettäisiin esitettäväksi ajoneuvon muutoksen tekemiseksi asennettavan tuotteen valmistajan todistus tuotteen soveltuvuudesta muutoksen kohteena olevaan ajoneuvon. Lisäksi muutokatsastuksessa edellytettäisiin muutoksen suorittaneen tahon todistus siitä, että ajoneuvon on muutoksen yhteydessä tarvittaessa vaihdettu pääosin etanolista koostuvalle polttoaineelle soveltu-

³ Rasmus Pettinen, Petri Söderena Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy: Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennus-potentiaalin selvitys, Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, s. 18.

⁴ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 291/2022), s. 48-49.

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

vat 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.⁶ 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 muutoskatsastuksen yhteydessä tulisi velvoittavaksi esittää konversiosarjan takaama soveltuvuustodistus.⁷

Ajoneuvolain 145 a §:n mukaan katsastustoimipaikan on tallennettava rekisteriin hyväksytystä muutoskatsastuksesta muutokseen liittyvät tiedot, jotka palvelevat katsastusta tai katsastuksen valvontaa. Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 27 §:n mukaan katsastusluvan haltijan on lähetettävä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat Liikenne- ja viestintävirastolle säilytettäväksi mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Voimassa olevaa käytäntöä vastaavasti ajoneuvolain 145 a §:n mukaisina tietoina muutoskatsastuksen yhteydessä olisi tallennettava rekisteriin ajoneuvon tietoihin se, että ajoneuvo on muutettu käyttämään pääosin etanolista koostuvaa polttoainetta.

Määräyksen voimaantulo

Määräys tulee voimaan 19.6.2023.

⁶ 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.

⁷ Rasmus Pettinen, Petri Söderena Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy: Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalin selvitys, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, s. 20. Ks. myös s. 23.