



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019
Tatu Siivonen, tatu.siivonen@traficom.fi
Fanny Larsen, fanny.larsen@traficom.fi
kirjaamo@traficom.fi

25.10.2019

Lausunto määräysluonnokseen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta tutustua määräysluonnokseen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta. Pidämme määräyksen jakamista kevyen ja raskaan kaluston osioihin 7 500 kg painorajalla sisältöä selkeyttävänä ja hyvänä uudistuksena.

Esitämme seuraavia muutos- ja tarkennusehdotuksia määräysluonnokseen

2.1 Yleiset periaatteet

Kohdassa 2.1 täsmennetään, että valmistajan erityisohjeita tulee noudattaa, mikäli ne ovat ristiriidassa määräyksen kanssa. Määräyksessä mainituilla muutoksilla voi olla vaikutusta esimerkiksi auton takuuseen tai virhevastuuseen – täten auton muuttaminen aiheuttaa haasteita kuluttajasuojalain kannalta. Esitämme, että kohtaan lisätään muutoksen tekijän ja auton omistajan vastuuta koskeva tarkennus: *”määräyksessä esitetyillä muutoksilla voi olla vaikutusta valmistajan tai myyjän vastuuseen ajoneuvosta.”*

2.4 Ajoneuvon muuttaminen ennen sen käyttöönottoa

Kohdassa 2.4 on rajattu pois suurin osa muutoksista uusilta WLTP-päästöstandardin mukaisesti hyväksytyiltä autoilta. Rajaus koskee tällä hetkellä jo lähes kaikkia ensirekisteröitäviä henkilöautoja ja ensi vuoden kesään mennessä myös pakettiautoja.

Nykyisessä muodossaan määräys tulkitsee jälkivarustelua EU-lainsäädäntöä tiukemmin. Monet luonnoksessa mainitut varusteet eivät WLTP-mittauksessakaan vaikuta auton hiilidioksidipäästöihin, jolloin ne voitaisiin asentaa autoon samalla tavoin kuin NEDC-tyyppihyväksytyihin autoihin. Tyypillinen esimerkki tällaisesta varusteesta on Suomessa yleisesti jälkiasennettava moottorilämmitin. Myöskään esimerkiksi valaisimet, kattokaiteet tai roiskeläpät eivät kaikissa tapauksissa lisää hiilidioksidipäästöjä. Valmistajilla on pääosin jo käytössä lisävarusteiden päästöjen mittaamiseen soveltuvat konfiguraattorit, joilla voidaan todentaa lisävarusteiden päästövaikutus, joten ohjeen lisävarusteen luonteeseen liittyvä rajaus on hiilidioksidipäästöjen osalta tarpeeton.

Ehdotamme, että sivulla 7 listauksen jälkeen mainittu kohta muutetaan seuraavasti:

”Mikäli luettelon kohtien 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16 ja 20 mukaiset varusteet vaikuttavat ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin, ne voidaan asentaa ajoneuvoon vasta ensirekisteröinnin jälkeen ja todentaa määräaikaikatsastuksessa.”

Traficom on linjannut aiemmin EU-lainsäädännön mukaisesti, että tyyppihyväksytyjen kesärenkaiden ohella ennen käyttöönottoa autoon voidaan toimittaa siihen sopiva talvirengassarja ilman, että kyseisistä talvirenkaista on merkitty vaatimustenmukaisuustodistukselle niitä koskevaa kokomerkitä ja ilman että talvirenkaita on otettu huomioon auton CO₂-arvoa määritettäessä. Esitämme, että tämä mainitaan erikseen määräyksessä. Ehdotamme, että sivulle 7 luettelon kohdaksi 23 lisätään mainintana talvirenkaat:

”23. Tyyppihyväksytyjen kesärenkaiden lisäksi ennen käyttöönottoa autoon voidaan toimittaa siihen sopiva talvirengassarja ilman, että kyseisistä talvirenkaista on merkitty vaatimustenmukaisuustodistukselle niitä koskevaa kokomerkintää ja ilman, että talvirenkaita on otettu huomioon auton CO2-arvoa määritettäessä. Talvirenkaan ja vanteiden koko saa poiketa vaatimustenmukaisuustodistuksella esitetystä kohdassa 2.5.1 esitetyn rajauksen mukaisesti.”

2.5 Ilman muutoskatsastusta sallitut muutokset ajoneuvon käyttöönoton jälkeen

Kohdan 2.5 luettelokohdat 3, 4, 5 ja 6 tulisi kieltää kevytautoilta, sillä renkaiden halkaisijan tai voimansiirron välityssuhteen muuttaminen voi vaikuttaa ajoneuvon nopeustiedon ja todellisen nopeuden suhteeseen. Tämä voi saada kevytauton kulkemaan elektronisen rajoitinlaitteen asetusnopeutta nopeammin tai hitaammin.

2.6 Rekisterimerkintöihin vaikuttavat muutokset

Kohta 2.6 on tulkittavissa niin, että WLTP-hyväksytyin auton osalta kohdassa 2.4 listatut varusteet tulisi esittää muutoskatsastukseen, mikäli ne vaikuttavat CO₂-päästöihin. Kohtaan tulisi lisätä tarkennuksena 2.4 kohdan lopussa oleva maininta, jonka mukaan päästöihin vaikuttavat varusteet todennetaan määräaikaiskatsastuksessa. Luonnoksessa esitetystä muodosta määräystä voitaisiin tulkita kilpailulainsäädännön vastaisena. Se asettaisi tehdaslisävarusteet ja tarvikkevarusteet eriarvoiseen asemaan, sillä tarvikkevarusteisiin ei kaikissa tapauksissa voida soveltaa valmistajan toimittamia tehdasvarusteisia lisävarusteita koskevia päästötietoja, jolloin niiltä ei edellytettäisi muutoskatsastusta.

3.1.2 Erillisrungollinen kori

Kohdassa 3.1.2. on todettu, että runkoa saa jatkaa ajoneuvon takaosasta enintään 1 metrin eikä jatko-osaan saa asentaa vetokoukkuja. Joissain kevyemmissä kuorma-autoissa valmistaja sallii takaylityksen jatkamista yli 1 metrin eikä vetokoukun asennusta kielletä. Ehdotamme, että kohtaa kevennetään viittaamalla kohdan 2.1 yleisiin periaatteisiin ja valmistajan erityisohjeiden noudattamiseen tai muuttamalla kirjoitusasua muotoon *”ellei valmistajan ohjeissa toisin määrätä.”*

3.6 Turvakaari ja turvakehikko

Kohdassa tulee huomioida, että turvakehikoita käytetään pääasiassa kilpa-autoissa kypärän kanssa. Tavanomaisessa liikenteessä ilman kypärää ajettaessa turvakaarien pehmustevaatimus on huomattavasti tärkeämpi. Esitetty 5 mm paksuusvaatimus on ohut hyväksytyihin turvakaaren pehmusteisiin verrattuna, eikä pehmusteelle ole asetettu määräyksessä muitakaan tarkempia vaatimuksia. Turvakehikon putkien liitoksille ei ole esitetty vaatimuksia. Turvavöiden kiinnittämiseen minimissään vaadittu 7/16-20 UNF -ruuvi kuvaa kierrettä, eikä se ota kantaa ruuvin lujuusluokkaan. Myöskään turvakaaren kiinnittämiseksi tarkoitetuille ruuveille ei ole esitetty lujuusluokkavaatimusta.

3.7.1 Moottorin vaihto ja muuttaminen

Kohdan 3.7.1 alussa voitaisiin tarkentaa, että autoon saa vaihtaa iskuilavuudeltaan pienemmän tai suuremman moottorin, kuten raskaan kaluston kohdassa 4.3.1 mainitaan. Perustelumuiotiossa mainitaan kohdassa ”sallittavaksi” moottorinohjaukseen tehtävät ohjelmistomuutokset, mutta niitä käsitellään ainoastaan päästöjä koskevassa kohdassa 3.7.3. Moottorinohjaukseen tehtävien tehon kasvattamiseksi tarkoitettujen muutosten tulisi olla lähtökohtaisesti kielletty, sillä moottorista otettava teho, moottorin polttoaineenkulutus sekä sen tuottamat säännellyt päästöt ovat vahvasti sidoksissa toisiinsa. Näiden osaluokkien yhtäaikainen parantaminen on moottoriteknisesti ristiriitainen tavoite. Toisaalta jos muutokset ovat tietyin edellytyksin mahdollista muutoskatsastaa, tilanteen kehitystä on helpompi seurata rekisterimerkintöjen avulla.

3.7.3 Pakokaasupäästöt moottorin vaihdon tai muuttamisen jälkeen

Kohdassa 3.7.3 tarkennetaan auton moottorinohjaukseen tehtäviä muutoksia kevyelle kalustolle. Ehdotamme muotoiluun seuraavaa muutosta: *”Jos ajoneuvon moottorinohjauksen ohjelmistoon tehdään muuta muutoksia kuin ajoneuvovalmistajan päivityksiä tai...”*. Pakokaasupäästöt tulee osoittaa 1.9.2009 tai sen jälkeen käyttöön otetuista ajoneuvoista automääräyksen liitteen 1 mukaisilla osoitustavoilla H, E ja I. Osoittamistavalla E (*”hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tarkastuksessa”*) ei ole käytännössä mahdollista selvittää sitä, täyttääkö ajoneuvo käyttöönottoajankohdan mukaiset vaatimukset.

3.7.4 Pakoputkiston muuttaminen

Nykyisen luonnoksen tulkinnan mukaan uudempiin kuin 1.1.1998 käyttöön otettuihin ajoneuvoihin ei saa tehdä muutoksia ajoneuvon äänenvaimentimiin. Joihinkin automalleihin on saatavissa esimerkiksi tehtaaltans. urheilupakoputkisto, joka ei välttämättä vastaa näiltä osin auton alkuperäistä pakoputkistoa. Kohtaan voitaisiin tarkentaa, että auton alkuperäisenä lisävarusteena saatavan tai autoon tyyppi hyväksytyyn pakoputkiston asentaminen on sallittua.

4.3 Moottori ja pakoputkisto

Kohdassa 4.3 sallitaan moottorinohjaukseen tehtävät ohjelmistomuutokset raskaalle kalustolle. Ohjelmistomuutokset liittyvät läheisesti raskaalle kalustolle tehtävään päästömanipulointiin, jota pidetään koko Euroopassa suurena ongelmana ja sitä vastaan tehdään aktiivisesti toimenpiteitä. Kohtaa komponentin tai ohjelmiston hyväksymisestä tulisi tarkentaa koskemaan ajoneuvon valmistajaa, sillä nykyinen kirjaus ei tarkenna millaista hyväksyntää näiltä edellytetään. Muutoksissa viitataan automääräyksen liitteen 1 osoittamistapoihin H ja E. Osoittamistapa E (*”hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tarkastuksessa”*) on epäselvä ja antaa liian liberaalin tulkintamahdollisuuden kolmannen osapuolen ohjelmistomuutoksien hyväksymiseen ajoneuvon päästötason osalta, eikä sen avulla voida osoittaa luotettavasti ajoneuvon alkuperäisen päästötason mahdollista heikentymistä.

Ehdotamme kohtiin seuraavia muutoksia: *”Ajoneuvon moottorin ohjelmistomuutos on sallittu, jos muutoksessa mahdollisesti käytettävät komponentit/ohjelmisto ovat ajoneuvon valmistajan hyväksymät ajoneuvoon tai muutokset esitetään muutoskatsastuksessa vähintään hyväksytyyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavalla selvityksellä”*

”Moottorin muuttamisen tai vaihtamisen yhteydessä ajoneuvon alkuperäinen pakokaasupäästötaso ei saa heikentyä. Pakokaasupäästötaso on esitettävä vähintään hyväksytyyn asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavalla selvityksellä. Mikäli moottori on autonvalmistajan mallisarjaan kuuluva, päästötaso voidaan esittää valmistajan tai sen edustajan todistuksella.” Näillä muutoksilla ehkäistäisiin päästömanipulointia, linja olisi selkeämpi ja soveltamisvirheiden määrä olisi todennäköisesti vähäisempi.

Esitetyt muutokset voidaan tehdä tämän määräyksen lisäksi myös automääräyksen hyväksymistapoihin.

4.3.2 Pakokaasupäästöt moottorin vaihdon tai muuttamisen jälkeen

Ehdotamme ensimmäisen kappaleen osoittamistapoihin vastaavia muutoksia kuin kohdassa 4.3.

4.5 Akseli, akselisto ja alusta

Kohdassa 4.5 sallitaan lisäakseleiden asennus tai ajoneuvossa olemassa olevien akseleiden poisto, mikäli muutos tehdään valmistajan ohjeiden mukaisesti. Tämän todentaminen jo tehtyihin muutoksiin voi olla joissain tapauksissa haastavaa. Lisäksi auto ei välttämättä täyty valmistajan vaatimuksia tai muutos ei ole

sallittu – tämän seikan huomaaminen muutoksen jälkeen ei ole osapuolten edun mukaista. Ehdotamme, että kirjoitusasua muutetaan esimerkiksi seuraavasti: *”Ajoneuvoon saa asentaa lisääkselin tai -akseleita, tai ajoneuvosta voi poistaa akselin tai akseleita, mikäli toimenpiteeseen on saatu valmistajalta hyväksyvä lausunto.”* Neljännessä kappaleessa tarkoitetaan perustelumuition perusteella kieltomuotoa, joka on jäänyt nykyisen luonnoksen muotoilusta pois. Kohta tulisi muokata muotoon *”pelkän tyyppikilven tietoja ei voida pitää riittävänä selvityksenä.”*

Lisäksi ehdotamme muotoiluun seuraavaa lisäystä *”Akselimuutoksien yhteydessä tulee paineilmajarruilla varustetusta ajoneuvosta esittää teoreettinen jarrulaskelma ja ajoneuvolle tulee tehdä jarrutarkastus määräaikaikatsastuksen yhteydessä tehtävän jarrutarkastuksen laajuudessa. Vuonna 2010 tai sen jälkeen ensirekisteröidyillä ajoneuvoilla muutokset tulee osoittaa automääräyksen liitteen 1 mukaisilla osoittamistavoilla.”* Yksittäishyväksyntäprosessi ja sen myötä vaatimus hyväksytyille asiantuntijoille tuli käyttöön 1 tammikuuta 2010 alkaen uusille ajoneuvoille. Täten sen tulisi koskea myös käytettyjä ajoneuvoja, mikäli ne on rekisteröity kyseisen ajankohdan jälkeen.

6.2. Muutosvoimaksi kaasu

Kohdassa tulisi ottaa kantaa siihen, miten muutossarjan soveltuvuus ajoneuvoon tarkistetaan.

Kunnioitavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry