

Asia: VN/6348/2020

Arviomuistio: ajoneuvojen päästömanipulaatiot Suomessa

Kysymykset lausunnonantajille

Millaiseksi näette päästömanipulaatioiden suuruusluokan Suomessa

Päästömanipoloitulla autolla tässä varmaankin tarkoitetaan tilannetta, jossa auton käyttäjä on tieteen tahtoen, omasta halustaan teettännyt toimenpiteen diesel autonsa tekniikkaan, jolla on puututtu auton alkuperäiseen, tyyppihyväksytyyn rakenteeseen.

Johtuen meidän autokantamme ikärakenteesta, Suomen teillä on näiden ohjelmoitujen diesel autojen lisäksi huomattavasti suurempi määrä sellaisia autoja, joilla on kyllä alkuperäiset saastlaitteet paikoillaan. mutta ne eivät enää täytä alkuperäistä tarkoitustaan. Se taikasana tässä on se, etteivät ne estä kuitenkaan sillä autolla ajamista, koska autoissa olevat, toimintaa tarkkailevat osiot ovat niin alkeellisia, etteivät ne tunnista tilannetta. Vasta aivan uusimpien autojen ohjelmistoihin on ilmestynyt elementtejä, joiden avulla auton käyttöjärjestelmä voi päätellä jotain mahdollisista päästöistä. Tässä puhutaan käytännössä Euro6 - normin täyttävistä autoista, joissa on AdBlue - järjestelmä. Kaikki tätä vanhemmat henkilö autot pystyvät ainoastaan vahtimaan niissä olevan hiukkassuodattimen tukkoisuutta, pakoputkessa olevan paineanturin avulla, sekä puhdistuspolttosyklin taajuutta suhteessa ajosuoritteeseen, siis tapahtuuko hiukkassuodattimen puhdistuspoltto "riittävän usein". Mutta sitä ne eivät kykene kenellekkään kertomaan, että täyttääkö auto enää alkuperäisen käyttötarkoituksensa mukaisen päästönormin.

Jos auton katsastuksessa siirrytään nykyisestä käytännöstä tilanteeseen, jossa mitataankin autoista oikea päästökuormitus, niin meidän autokantamme rakenteella, leijonan osa diesel autoista jää sinne katsastusaseman pihaan.

Sen lisäksi, ettei katsastusasemilla ole vielä tarvittavia laitteita, eikä varmaan koulutustakaan, niin täytyisihän auton saastelaitteiden kunto pystyä tarkistamaan jossain ennen sitä vuosikatsastusta, eikös niin. Ja asian korjaajalla pitäisi olla työkalu, jolla voisi todeta osien vaihdon jälkeen tilanteen korjaantuneen. Tällä hetkellä tilanne on sellainen, jossa vain vaihdetaan osia ja kokeillaan, joko nyt pääsisi ajamaan, ilman vikatilaa .

Tässä on nyt henki asian tiimoilta sellainen, jossa tilanne pitäisi päästä kriminalisoimaan, eikä sellainen, jossa asiaan saataisiin joku tolkkua, tai parannus. Helposti nyt päädytään tilanteeseen, joka on auton omistajan kannalta kohtuuton. Kun ei ole työkalua, eikä mahdollisuutta tarkistaa auton päästönormin tilannetta vaikkapa käytetyn auton ostotilanteessa, tai ns. jälkikutuontiautoista.

Vastauksena kysymykseen. Jos tarkoitetaan kaikkina aikoina, kaikkia autoja, joiden päästölaitteisiin on kajottu, niin niitä on varmaankin kymmeniä tuhansia. Sitä ei voi kukaan arvioida, mitä on vielä liikenteessä. Niitä autoja, jotka eivät tällä hetkellä täytä alkuperäistä päästönormiaan, on paljon.

Mikä olisi ensisijainen keino, jolla päästömanipulaatioihin kannattaisi puuttua? Miksi?

Valvonta kuuluu viranomaiselle. Asiaan liittyvä ammattitaito tulisi kerätä sinne, missä on katsastuskin. Nykyisellä autoaan ei voi lailisella tavalla tyyppittää päästöjänsä osalta. Tehonlisäyksen osalta lakipykälät aiheeseen on, mutta päästöluokituksen suhteen laillista tietä luokitukseen ei ole. Edes VTT:n mittaama tulos ei kelpa. Tarvittaisiin selvät pelisäännöt ja työkalut laillisiin muutoksiin. Asian kriminalisointi ei ole oikea tie.

Suomessa on myös autoiluun liittyvää urheilua ja harrastelua.

Kyllä tässä nyt lyödään lekalla kärpystä.

Mikä olisi viimesijainen keino, jolla päästömanipulaatioihin kannattaisi puuttua? Miksi?

Seuraamuksilla uhkailu, peloittelu, ei kyllä enää kuulu nykyaikaan. Sillä asetetaan vaan yksityinen ihminen sen autonsa kanssa kestävämpään tilanteeseen. Kriminalisoinnin esiin vetäminen on kyllä asiatonta käytöstä valtion puolelta. Ja kun maassa ei edes ole yleisessä käytössä laitteita, joilla tämän manipuloinnin määrä ja taso voitaisiin määrittää. Ja onko sitä edes.

Tulisiko päästömanipulaatioiden valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa keskittyä ensisijaisesti raskaiden vai kevyiden ajoneuvojen päästömanipulaatioihin vai molempiin? Miksi?

Päästölaitteisiin ei kosketa siksi, että sillä saavutettaisiin jotain taloudellista etua, vaan niihin kajotaan siksi, kun ne on luokattoman huonosti tehty ja suunniteltu. Taloudellinen etu on täysin höpöhöpöä. Yksityinen ihminen on yleensä pakon edessä, kun hiukkassuodattimen tai AdBlue -järjestelmän poistoon päädytään. Motiivina on se, että saadaan auto jotenkin liikenteeseen, päästään töihin, kauppaan, tarhaan ... Ei kertaakaan, ikinä ole kukaan puhunut mistään taloudellisesta edusta. Ehjää ei kannata, eikä tarvi korjata - siitä ei tule mitään etua. Valmistajien kuuluisi valmistaa laitteita, jotka toimivat täällä pohjoisessakin, nyt vastuuta toiminnasta siirretään käyttäjälle. Miten yksityinen henkilö suoriutuu ja pärjää asian kanssa, jota auton valmistajakaan ei ole saanut luotettavasti toimimaan? Tilanne ja vaikeudet on aivan samat niin raskaalla kalustolla, työkoneilla, kun henkilöautoillakin.

Tulisiko päästömanipulaatioiden valvonnan ja sanktioinnin tehostamisessa keskittyä ensisijaisesti manipulointien tekijöihin vai ajoneuvojen käyttäjiin? Miksi?

Mikä tässä on nyt tärkeää, rankaiseminen vai päästöt. Kukaan ohjelmanmuutoksia tekevä ei koske kenenkään autoon, ellei sitä tuoda muutettavaksi. Jos laitteet toimisivat, ei muutostarvetta käytännössä olisi, kun ei olisi maksavia asiakkaitakaan. Se, että joidenkin ajattelemattomien toimijoiden mainostaminen ärsyttää, niin siltä pohjalta ei kannata kyllä kovin pitkälle meneviä aivoituksia viljellä, tahi alkaa lakia sorvaamaan. Kyllä tämän keskustelun kuuluisi alkaa meidän autokantamme määrittelemistä realiteeteista.

Muut näkemykset päästömanipulaatioista ja niiden sääntelystä Suomessa?

Hiukkassuodatin ilmestyi henkilöautoihin auton valmistajan toimesta vuoden 2004 tietämällä, eri merkeillä hiukan erilailla porrastettuna, riippuen myös siitä, minnekkä auto oli alunpitäen valmistettu. Silloin siirryttiin päästötasoissa euro4 - tasolle. Tämä kaikki alkoi Saksasta, jossa valltiovalta päätti, että määrättyihin paikkoihin saa ajaa vain autoilla, joissa on hiukkassuodatin. Kyse ei ollut siitä, täyttikö auton moottori ko päästönormin, vai ei, suodatin oli pakko lisätä ja siitä saikin aluksi jopa tukea niin, että hiukkassuodatinauton osto tuli lopulta halvemmaksikin. Siis lähtötilanne oli se, että moottorit täyttää normin, mutta suodatin pitää lisätä. Tämähän ei ole oikein hyvä lähtökohta, jos ajatellaan, että asia tehtäisiin kunnolla - eikä niin käynytäkään. Euro4 ja Euro5 autoissa hiukkaspäästöjen määrän ohjaus on moottorinohjaimissa hyvin alkeellisesti järjestetty. Sitä ei käytännössä ole. Hiukkaspäästöjen tilaa valvotaan käytännössä vain seuraamalla suodattimen aiheuttamaa vastapainetta, sekä puhdistuspoltojen sykliä ja siitä päättelemällä ko asian laita. Kun AdBlue - järjestelmät ilmaantuvat autoihin, niin niiden mukana tulee moottorinohjaukseen toimintoja, joiden avulla päästöjen tilaa voidaan mitata ja päätellä. Ymmärrän että on kovasti paineita tälläkin saralla saada päästöjä pienennettyä. Mutta Suomen teillä liikkuva kalusto ei kykene siihen, vaikka kuinka pakotettaisiin. Rankaisu, tai asian kriminalisointi ei nyt uudista tai paranna autojen tilaa tai toimivuutta mitenkään, eikä nykyisellään ole edes laitteita, tai asiantuntemusta riittävän laajalti, jotta tilanne voitaisiin hoitaa oikeusvaltiolle kuuluvalla tavalla. Ehdottaisin että asia lähtisi etenemään suunnilleen sillä tavalla, kun tätä on jo lähdettykin uudistamaan, katsastuksen kautta.

Jonkun laitevalmistajan täytyy rakentaa ohjelmisto ja laite, jolla autolla ajamalla ja seuraamalla päästönormin ajosykliä, käyttäen hyväksi auton obd-portista saatavaa anturitietoa ja pakoputkeen asennettavaa, hiukkasten määrää mittaavaa anturia, voidaan riittäväällä tarkkuudella määritellä ko moottorin senhetkinen päästötaso. Ei ole vaikeaa, uusissa moottorinohjauksissa on käytännössä pienhiukkasia lukuunottamatta kaikki seuranta valmiina, tarvitaan ainoastaan jonkun diagnostiikka työkalun valmistajan pikku panostus asiaan.

Kari Tuikkala
CdiTuikku Oy