



Euro 5 päästöhyväksynnällä olevalla autolla ei saada tällaisia voimasavuja jos pakokaasujen puhdistuslaitteet ovat toiminnassa ja moottorin ohjausjärjestelmää ei ole muutettu. Kuva ei ole tieliikenteestä vaan vakiokuorma-autojen vetokisasta.

Tiesitkö, että päästömanipuloinnilla Euro 6 auton päästöt tuhatkertaistuvat. Nyt leikille halutaan päätös.

Virkamiesten viisaus on vajavaista ainakin autojen pakokaasupäästöjen vähentämisessä. Ensin vaaditaan nopealla aikataululla autoihin kalliit pakokaasupäästöjä vähentävät laitteet, joiden toiminnassa sitten ilmenee Suomen olosuhteissa ongelmia. Viranomaisilla ei ole edes menetelmiä valvoa niiden käyttöä ja toimivuutta.

EIKÄ SIINÄ VIELÄ KAIKKI

Päästölaitteiden manipulointiin erikoistuneiden pajojen toiminta on täysin laillista. Niille myönnetään jopa koronatukia. Nyton sitten Hölmölässäkin herätty. Suunnitelmissa on lakimuutos, jolla tehostetaan valvontaa, kriminalisoidaan manipulatioitatuottava liiketoiminta ja määritellään taloudellisesti hyötyville rikollisille sanktiot.

Keinot, millä nämä toteutetaan, ovat työn alla. Tyypilliseen tapaan lakiehdotukseen liikenne- ja viestintäministeriö järjesti lausuntokierroksen. Mielipiteen antoivat alan eri tahot, kuten poliisi, katsastajat, kuljetusjärjestöt ja laitetoimittajat.

Samankaltaisia päästömanipulaation kohdistuvia toimia on vireillä myös useissa muissa Euroopan valtioissa ja myös yleisesti EU-tasolla.

MANIPULOINTI ON YLEISTÄ

Vuonna 2019 poliisi havaitsi tienvarsitarkastuksissa 209 raskaan kaluston autoa, joissa pakokaasujen puhdistusjärjestelmä ei ollut toiminnassa. Tämä on vain jäävuoren huippu, koska poliisin nykyisillä tarkastusmenetelmillä ammattitaidollatehtyä manipulatiota ei havaita.

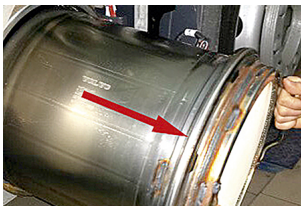
Lisätukea manipulaatioiden yleisyyteen saa seuraamalla kuljetusalan nettikeskusteluja ja manipulointeja tarjoavien virituspajojen määriä sekä niiden markkinointiviestintää. Kaupallisesti ajatteleva katsastaja ei myöskään halua vaarantaa asiakastytyväisyyttä puuttumalla

Päästömanipulaatioiden loppu lähestyy

Kirjoittanut Ajolinja
10.03.2021 00:00

päästömanipulaatioon, vaikka sen havaitsisi, jos katsastusohjeistuksen mukaisesti päästöt ja auto on muuten kunnossa.

Syyllisen rankaisemisessa on lainsäädännöllinen pulma. Tienvartitarkastuksissa voidaan sakottaa vain luonnollista henkilöä eli kuljettajaa. Sakkoa ei siis voida kirjoittaa kuljettajan työntäjäryitykselle, joka sen todellisen taloudellisen hyödyn saa. Tietenkin, jos auto vaaditaan päästöjen osalta saatettavaksi kuntoon, niin se kyllä sitten aiheuttaa kuluja myös kuljetusryitykselle.



Verkkokaupassa myynnissä olevan SCR-järjestelmän toiminnasta poistavan emulaattorin asennusohjeissa kehoitetaan poistamaan DPF-hiukkassuodatin, koska sen pakkopoltto ei enää toimi ja se tukkeutuisi vähitellen. Tällaisen manipulaation jälkeen Euro 6 auton pakokaasupäästöt ovat yli tuhatkertaiset.

EI PALJASTU KATSASTUKSESSA Yleisesti elää harhaluulo, että kun auto läpäisee katsastuksen, niin pakokaasupäästöt ovat lain mukaiset –vaikka auto olisi ollut virituspajan käsittelyssä ja esimerkiksi EGR- tai Adblue- järjestelmä olisi kytketty pois toiminnasta.

Kaikkia päästöjä, esimerkiksi terveydelle vaarallisia typenoksideja ja hiukkaspäästöjä, katsastuksessa ei pystytä nykyisillä välineillä edes tarkastamaan. Katsastuksessa tehdään pelkkä savutusmittaus. 1.9.2016 jälkeen käyttöön otetuissa ei enää sitäkään, vaan niissä tarkastetaan ainoastaan auton oma diagnostiikkajärjestelmä OBD-testerillä.

Auton omasta diagnostiikkajärjestelmästä on mahdollista poistaa juuri ennen katsastusta joitakin sellaisia vikakoodeja, jotka aktivoituvat vasta pitemmän ajomatkan jälkeen ja siten järjestelmien epäkuntoisuus ei välttämättä ilmene. Ammattitaidolla tehty päästömanipulaatio, vaikkapa EGR-järjestelmän ohitus, ei katsastuksen suorittamassa OBD-testissä näy ja kaikki muukin näyttää toimivan normaalisti.

Totuus kuitenkin on, että päästömanipuloitu auto on lainvastainen, ilman laatua ja ihmisten terveyttä vaarantava. Sen teettänyt on edesmenneen kansanedustajan

Veikko □

Vennamon

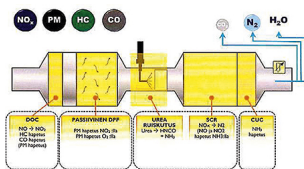
sanoja lainaten ”rötösherra”.

VIRITYSPAJAT HUIJAA

Moni virityspajalla niin sanotussa moottorioptimoinnissa autonsa käyttänyt kuljetusyrittäjä retostelee, kuinka moottoriin tuli vääntöä lisää ja polttoaineen kulutus aleni. Sen päälle päätellään, että kun polttoainetta kuluu vähemmän, niin tietenkin pakokaasupäästöjäkin on vähemmän. Loppuvehkutuksessa todetaan vielä, että nyt autosta saatiin parempi kuin mitä se tehtaalta lähtiessä oli. Tämä on suuri harhaluulo, jota virityspajat viljelevät ja jollaisella huijauksella ne elävät.

Todellisuus on, että autotehtaalla moottorin ohjausjärjestelmän ohjelmoinnissa on huomioitu kokonaisuus kompromissina useiden tekijöiden kesken. Niitä ovat mm. teho, vääntö, pakokaasupäästöt, polttoaineenkulutus, tekninen kestävyys ja auton ajomukavuus.

Jos jotain jälkikäteen muutetaan, niin joku tekijä huononee – yleensä päästöt. Vaikka polttoaineen kulutus pieneneisi ja moottorin vääntö kasvaisi, kun moottoriin syötettävää ilmamäärää lisätään kytkemällä esimerkiksi ajan myötä likaantuva ja ongelmia aiheuttava EGR pois toiminnasta, niin ei se tarkoita, että pakokaasupäästöt pienenisivät. Tällä toimenpiteellä päästöt nimittäin kasvavat, koska mitä enemmän moottoriin syötetään puhdasta ilmaa, niin sitä suuremmat ovat typpioksidipäästöt. Kun ulkoilmasta käytetään happi, niin polttoaineen palamisesta jää jäljelle ihmisen terveydelle vaarallinen typpioksidi.



Euro 6 auton pakokaasujen puhdistusjärjestelmän kaaviokuva. Laitteiston toimiessa pakoputken pää ei ole paksun mustan noen peitossa.

VALVONNAN VAIKEUS Pakokaasujen hiukkaspäästöt voidaan mitata helposti moottorin käydessä tyhjäkäyntiä. DPF-hiukkasloukun toimivuus olisi siten laiteinvestoinneilla katsastuksessa todettavissa. Typpioksidien mittausta pitää tehdä moottoria kuormittaen ja niiden mittausta edellyttäisi mittauslaitteiston lisäksi tehodynamometrien hankkimista katsastustoimipaikkoihin. Tämä on liian kallis investointi katsastajille ja katsastusten hinnat nousisivat liikaa.

Valvontaa miettiessä ministeriö ei ole halunnut tuoda esiin tai sitten nukkuvat taas kerran kaunista Ruususen unta, eikä myöskään lakiehdotukseen annetuissa lausunnoissakaan kukaan tuonut esille merkkikorjaamoita. Heillä on osaaminen ja laitteisto, joilla päästömanipulaatiot, moottorien ohjelmoinnit ja järjestelmien toimimattomuus on havaittavissa, joidenkin merkkien osalta jopa etäseurannan kautta. Miksi ei tehdä kuten nopeudenrajoitinvalvonnassa eli vaaditaan autossa mukana pidettävä katsastusvälein uusittava valtuutetun korjaamon todistus.

Mikään valvonta ei ole tietenkään aukoton. Rikolliset ovat usein askeleen edellä. Tällä tavalla virituspajojen sekä muiden päästömanipulointia tarjoavien kriminalisoinnilla manipulaatiot vähenisivät ratkaisevasti.

KULJETUSYRITTÄJÄN ASEMA

Maksajaksi tämän lakiehdotuksen toteutuessa jäävät ne kuljetusyrittäjät, jotka valvonnan puuttumista hyödyntäen ovat päästöjen manipuloinnilla leipäänsä leventäneet. On ehkä kytketty AdBlue-järjestelmä pois toiminnasta tai ohitettu ongelmallinen EGR-järjestelmä tai optimoitu muuten moottorin ominaisuuksia päästöjen kustannuksella.

Nyt nämä kaikki laitemuutokset saatetaan joutua palauttamaan ennalleen takaisin toimintakuntoon. Siinä yhteydessä saatetaan joutua uusimaan DPF-hiukkassuodatin tai SCR-katalysaattori. Silloin merkkiliikkeen marmoritiskillä saattaa huomattava tukko seteleitä vaihtaa omistajaa. Lisäkuluja tuo myös laitteiston ylläpito ja käyttökustannukset jatkossa.

Kuljetusyrittäjien ahdingon helpottamiseksi lainlaattija voisi harkita lakiin helpotuksia etenkin Euro 4 ja 5-päästötason autoihin, joissa monen merkin osalta on pakokaasujen puhdistusjärjestelmän toiminnassa ollut jo alkujaankin toimintaongelmia johtuen rakenteellisista heikkouksista. Ne voitaisiin vapauttaa vaikkapa typpioksidipäästöjen osalta valvonnasta ja sallittaisi EGR-järjestelmän ohitus. Isoimmat kilometrit ajetaan kuitenkin jo Euro 6-päästötason autoilla, joissa pakokaasujen puhdistusjärjestelmät ovat kehittyneet ja ongelmat vähäisempiä.

Päästömanipulaatioiden loppu lähestyy

Kirjoittanut Ajolinja
10.03.2021 00:00

Teksti ja kuvat: Ari Jääskeläinen

[TILAA AJOLINJA!](#)