



Jos SCR-urearuiskutus on poistettu käytöstä, AdBluesäiliön korkkia ei tarvitse avalla. (Kuvälähde: Volvo Trucks).

Kuljetusyrittäjä vakuuttaa allekirjoituksella, ettei vaihtoon menevä auto ole päästömanipuloitu. Ja jos kuljetuksenantaja saa tietää päästölaiterukkauksesta, ajot voi mennä.

Volvo Finlandin tammikuisessa mediapäivässä oli esillä ajankohtainen aihe päästömanipulaatio, jonka myynnistä ja käytöstä on tulossa rangaistavaa. Ajolinjan joulukuun numerossa oli päästömanipulaatiosta laaja artikkeli. Aihe on sen verran laaja, että uusia näkökulmia on noussut esille.

Ajoneuvolain muutoksen lakiesitys ei tullut hyväksytyksi vielä joulukuussa, kuten ennakoitiin. Liikenne- ja viestintävaliokunta järjesti vielä tammikuussa asiantuntijakuulumisia. Autoalan järjestöt lausuivat, että päästömanipulaation markkinoinnin kieltokin tulisi erikseen kieltää laissa.

Päästömanipulaation yleisimmät keinot ovat pakokaasun jälkikäsittelylaitteiston (AdBlue-ruiskutus) poistaminen käytöstä ja auton ohjelmiston muutokset.

PÄÄSTÖLAITETAKUU

Kuorma-autovalmistajalla on vastuu auton päästöistä useita vuosia, satoja tuhansia kilometrejä ja tulevan Euro 7 päästönormin osalta vieläkin pidempi. Tämä tarkoittaa, että päästölaitteiden on toimittava niin, että päästönormit täyttyvät myös auton ikääntyessä.

Volvon kuorma-autoissa oli pitkään päästölaitteille sama vuoden perustakuu kuin muillekin komponenteille. Takuuta muutettiin kolme vuotta sitten.

- Nyt päästölaitteiden takuu on kaksi vuotta tai 300 000 kilometriä, kertoo jälkimarkkinointijohtaja

Tommy Lindholm

.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui valiokuntalausunnossaan, että valmistaja pidentäisi päästölaitteiden takuuta. Se voisi olla esimerkiksi neljä vuotta tai 500 000 kilometriä.

RUKKAUS VÄHENTYNYT

Into rukata päästönhallintalaitteita oli takavuosina suurta osin siksi, kun teknisiä ongelmia oli laajalti kuorma-automerkistä riippumatta. Esimerkiksi Volvo teki kymmenisen vuotta sitten takaisinkutsukampanjan päivittäessään pakokaasun jälkikäsittelylaitteistoa. Tuolloin Ajolinjassa eräs maidonkeräilyautoilija kertoi ajaneensa FH-Volvolla kymmeniä kilometrejä mateluvauhtia korjaamolle, kun tehonrajoitus oli mennyt päälle urearuiskutuksen vikaantuessa - ja ei ollut todellakaan ainoa.

Rahtarit ry:n asiantuntija

Timo Kima

kertoi tehneensä tammikuun lopulla soittokierroksen kuorma-automaahantuoille. Selvisi, että havaitut päästömanipulaatiot ovat vähentyneet merkkikorjaamoilla.

- Huolto- ja korjaussopimusautot ovat lisääntyneet, nehan ovat enemmän suurennuslasin alla. Niitä ei uskalleta manipuloida, Timo Kima arvioi.

Kuorma-autoissa lisääntyvä Uptime-etäseuranta huomioi monessa automerkissä myös päästönhallintalaitteiden kunnon. Jos toimintahäiriöitä ilmenee tai päästörajat ylittyvät jostain muusta syystä, siitä menee hälytys automerkin valvontakeskukseen.

Ukrainan sodan alkuvaiheessa noin vuosi sitten pelkona oli AdBlue-urealiuoksen loppuminen markkinoilta. Silloin Volvolla huomattiin päästöjärjestelmän ohitusten lisääntyneen.

- Vielä vuosi sitten tuli paljon kyselyjä, voisiko Euro 5 ja Euro 6 autoja muuttaa takaisin lailliseksi. Tämä päivänä aika harvoin kuuluu puhuttavan enää tästä, Volvo Finlandin toimitusjohtaja

Magnus Björklund

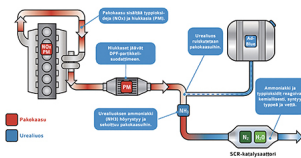
toteaa.

Volvon korjaamolla on joskus tullut vastaan tilanteita, että päästönhallintalaitteiston käytöstä poistanut pienyrittäjä pyytää, että voisiko Volvo tulla vastaan kymmenien tuhansien euron kustannuksiin, mikä koituu auton palauttamisen lailliseksi.

- Eihän se meille kuulu, jos yrittäjä on mennyt muuttanut autonsa laittomaksi. Siinä kohtaa joudutaan olemaan hyvinkin tiukka, vaikka olemmekin takuun suhteen muuten inhimillisiä, tunnettujakin alalla siitä, Björklund sanoo.

Mutta pelaavatko kuorma-autojen päästönhallintalaitteet paremmin kuin takavuosina?

- Huomattavasti. Ero on suuri, Björklund vastaa.



Kaaviokuvassa on yksinkertaistettu päästönhallintalaitteiston toiminta.

Urearuiskutusvaiheita voi olla useita, kuten Super-Scaniassa ensimmäinen heti turbon jälkeen.

VAIHTOAUTOVASTUU Kuorma-autojen merkkiliikkeet ovat lisänneet kauppasopimukseen ehdon, että vaihtoon tulevan auton omistaja vastaa päästölaitteiden laillisuudesta. Mutta vastuu on toisinkin päin. Jos kuorma-autoliikkeestä ostaa vaihtoauton, sen päästölaitteet taataan toimivan. Tämä sopimusehto on käytäntönä ilmeisesti jo kaikissa merkkiliikkeissä.

- Kun tästä on sovittu kirjallisesti, se velvoittaa niin meitä kuin asiakastakin, muistuttaa Volvo Finlandin markkinointijohtaja

Reino Manninen

.

Kun autovalmistaja sitoutuu päästöihin, niin Volvon Björklundin mielestä on tärkeä kysymys, että myös Oy Suomi Ab ottaa vastuuta päästöistä (päästömanipulaatiosta).

Viranomaisten tienvarsitarkastuksissa jää välillä kiinni kuorma-autoja, joita epäillään päästömanipulaatiosta. Jos varmuutta rikkomukselle ei saada tien päällä, viranomainen ohjaa auton monesti merkkikorjaamoon tarkastukseen. Poliisi tai tullimies ei lähde paikalta, ennen kuin asialle on saatu varmistus.

Volvon Magnus Björklund antaa valvontavinkin. Kuljetusyrityksen kirjanpidosta olisi helppo tarkistaa, kuinka paljon AdBlueta on hankittu. Eli onko sen määrä oikeassa suhteessa ostettuun dieselpolttoainemäärään nähden.

VOI MENNÄ AJOT

Liikenteen erityisasiantuntija

Hanna Kalenoja

toteaa, että päästömanipulaatio on valtava ongelma itäisen EU-maiden kuorma-autokalustossa.

- Ne maat, joiden läpi näitä autoja kulkee, valtaosa kalustosta alkaa olla päästömanipulaatioituja. Autovalmistajilta odotetaan entistä enemmän päästönvähennyskeinoja ja sitten käyttäjä purkaa ne pois. Tilanne on aivan absurdi, Kalenoja sanoi Volvon mediapäivässä.

Yhä useammassa kuljetussopimuksessa päästömanipulaatio on sanktioitu. Jos siitä jää kiinni, rikkomus voi johtaa jopa kuljetussopimuksen purkuun.

- Kuljetuksen tilaajan on hyvä tuoda asia esiin, ettei näin voi hankkia kilpailuetua. Tilaajan merkitys on suuri, onhan kuljetusala erittäin kilpailtu ja laittomuuden rajoillakin olevat keinot haetaan helposti käyttöön, Kalenoja sanoo.

Mediapäivässä Postin vastuullisuusjohtaja

Noomi Jägerhorn

myöntää, ettei tässä voi yhtään joustovaraa. Hän ei osannut sanoa tarkemmin Postin alihankkijoiden kaluston päästönhallinnan seurannasta, mutta kertoi ottavansa asian esiin organisaatiossaan.

- Muistakaa, että sähkö ratkaisee päästömanipulaatio-ongelman, muistuttaa lopuksi Auto Tekniikka Kuljetus lehden sähköautoasiantuntija

Kai Kniivilä

.

Teksti: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)