

Markku Eestilä kok ym.

Kirjallinen kysymys dieselautojen AdBlue-järjestelmän ongelmien poistamisesta Suomessa

Eduskunnan puhemiehelle

Dieselkäyttöisiin autoihin tarkoitettujen AdBlue-laitteistojen jäätyminen pakkasilla aiheuttaa Suomessa merkittäviä kustannuksia sekä yksityisautoilijoille että ammattiliikenteelle talvisissa olosuhteissa. Nykyinen EU-standardin mukainen AdBlue-liuos jäätyy jo -11 °C:ssa, mikä tekee siitä sopimattoman pohjoismaisiin talviolosuhteisiin.

Tämä on johtanut siihen, että vuositasolla dieselmootoreiden käyttäjät maksavat miljoonia euroja ureajärjestelmien korjauksista ja uusimisista. Tilanne on kuluttajien kannalta kohtuuton ja heikentää myös kansalaisten luottamusta säädöksiin oikeasuhtaisuuteen. Toistuvat ongelmat eivät nykyteknologialla enää ole hyväksyttäviä varsinkaan, kun monilla perheillä on muutenkin ilmi- selviä vaikeuksia maksaa heille välttämättömien autojen käyttökustannuksia.

Uusien autojen päästöt ovat vähentyneet viimeisen vuosikymmenen aikana merkittävästi, ja uusimmat päästönormit edellyttävät autoihin erilaisia pakokaasupäästöjä vähentäviä laitteistoja. Autovalmistajat ovat investoineet 2000-luvulla juuri autojen päästöjen vähentämiseen ja turvallisuuden parantamiseen.

Uusimmat Euro VI- ja Euro 6 -päästönormit täyttävissä ajoneuvoissa päästöjärjestelmien manipulointi voi nostaa terveydelle haitallisten päästöjen määrää merkittävästi. Autojen pakokaasujen jälkikäsitteilyjärjestelmissä voi esiintyä auton elinkaaren aikana korjaus- ja huoltotarvetta muun auton tapaan, joskin kylmissä olosuhteissa kohtuuttoman paljon. Laittoman päästömanipuloinnin taustalla on siis pyrkimys kustannusten vähentämiseen, mutta myös ymmärrettävä tyytymättömyys laitteistojen toimintaa kohtaan.

Säästöjä syntyy, kun päästöjä vähentäviä laitteita ei tarvitse huoltaa tai autossa ei tarvitse käyttää SCR-laitteiston edellyttämää AdBlue-lisäainetta. Tyypillistä on purkaa autosta esimerkiksi AdBlue-nestettä käyttävä SCR-laitteisto, joka vähentäisi toimiessaan auton typenoksidipäästöjä yli 90 prosenttia. Päästömanipulointi on huomattava ongelma myös muualla Euroopassa. Esimerkiksi Tanskan ympäristöviranomaiset ovat arvioineet, että lähes neljännes tiellä liikkuvista kuorma-autoista on päästömanipuloituja.

Nykyinen SCR-järjestelmässä käytettävä AdBlue-lisäaine tehdään ISO-standardin 22241 mukaiseksi, jotta järjestelmän toimivuudesta ja oikeasta päästötasosta voidaan varmistua. AdBlue-nesteen tulee sisältää 32,5 prosenttia ureaa ja 67,5 prosenttia puhdistettua vettä. Koska AdBlue-liuos

Kirjallinen kysymys KK 224/2024 vp

alkaa jäätyä talviolosuhteissa eli -11 asteessa, autonvalmistajat ovat varustaneet autoja erilaisilla lämmityslaitteilla.

Mikäli pakkasta on poikkeuksellisen paljon (esim. -30—40 astetta), järjestelmien ja muun auton toiminnassa voi esiintyä lämmityslaitteista huolimatta häiriöitä. Häiriöt koskevat ehkä enemmänkin vanhempaa ajoneuvokalustoa. Parin vuoden takaisen AdBlue-nestettä koskevan saatavuuskohun seurauksena osa kuluttajista hamstrasi AdBlue-nestettä. Tämän seurauksena osalla on saatanut olla käytössään myös vanhentunutta nestettä, joka voi aiheuttaa autossa lisäongelmia kylmissä olosuhteissa.

Markkinoilla on myös erilaisia kristallisoitumista ehkäiseviä lisäaineita, joiden käyttöä lainsäädäntö ei suoraan estä. Niiden käyttö voi kuitenkin aiheuttaa auton pakokaasujen jälkikäsitteilyjärjestelmään muunlaisia ongelmia tai vaurioita, joista autovalmistaja ei vastaa. Suomalaisessa mediassa on kiertänyt huhu, jonka mukaan Norjassa olisi käytössä paremman pakkaskestävyyden omaava AdBlue-neste.

ISO-standardin valmistelun yhteydessä vuonna 2007 suomalainen Kemira ehdotti omaa paremman pakkaskestävyyden Denoxium-tuotettaan standardiin, mutta sitä ei siihen huomioitu. Mikäli AdBlue-nesteen pakkaskestävyyttä halutaan parantaa tulevaisuudessa, tulisi nykyistä standardia muuttaa. Tuotteen muuttaminen vaatisi päätöksentekijöiden ja koko alan toimijoiden yhteistä päätöstä.

VTT on ilmeisesti testannut aikanaan kotimaista Denoxium-urealiuosta, joka kestää jopa -25 °C:n pakkasia. Testitulokset osoittivat, että Denoxium on teknisesti yhteensopiva nykyisten ureajärjestelmien kanssa ja sen päästövähennysteho vastaa AdBlue-liuoksen tasoa. Tästä huolimatta EU:n byrokratia ja standardointikäytännöt ovat estäneet tämän paremmin pohjoisiin olosuhteisiin sopivan liuoksen käyttöönoton.

Nykyinen AdBlue-standardi palvelee pääasiassa Keski-Euroopan markkinoita ja estää tehokkaampien vaihtoehtojen käyttöönoton. Denoxium voisi merkittävästi vähentää talvisten ureajärjestelmien vikaantumisesta aiheutuvia kustannuksia ja parantaa kansalaisten luottamusta säädöksien oikeasuhtaisuuteen tavoiteltavaan päämäärään nähden. Logistiselle toimintavarmuudelle pitää erityisesti pohjoisissa olosuhteissa antaa oma arvonsa.

Euroopan parlamentin jäsen Henna Virkkunen on jättänyt komissiolle 15.4.2024 AdBlue-nesteen pakkaskestävyyden parantamisesta ja huomioinnista kirjallisen kysymyksen. Komission vastauksen mukaan pakkasolosuhteissa korjaustarvetta aiheuttavista ongelmista ei olla siellä tietoisia. Komissio on kuitenkin kiinnostunut saamaan lisätietoja asiasta, ja tällaista selvitystä voidaan tarvittaessa edistää Suomen taholta, jossa ongelmat ovat varsin hyvin tiedossa.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mitä Suomen hallitus aikoo tehdä poistaakseen AdBlue-järjestelmän aiheuttamia kohtuuttomia ongelmia dieselajoneuvoissa varsinkin talvella?

Kirjallinen kysymys KK 224/2024 vp

Helsingissä 5.6.2024

Markku Eestilä kok
Timo Heinonen kok