

Helsinki 14.11.2011

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO
kirjaamo@lvm.fi

viite: LVM/1944/03/2011

Asia: VALTIONEUVOSTON ASETUS LIIKENTEESSÄ KÄYTETTÄVIEN AJONEUVOJEN LIIKENNEKELPOISUUDEN VALVONNASTA ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettua valtioneuvoston asetusta muutettaisiin.

Asetuksen muutoksella pantaisiin täytäntöön ajoneuvojen määräaikaikatsastusta ja teknistä tienvarsitarkastusta koskevien direktiivien muutokset katsastuksesta annettavaa todistusta lukuun ottamatta. Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen ja tienvarsitarkastuksen teknistä tarkastusta ja pakokaasupäästöjen mittausta koskevat säännökset muutettaisiin direktiiveissä edellytetyllä tavalla. Katsastuksen arvosteluperusteisiin ja katsastuksessa käytettäviin menetelmiin tulisi vähäisiä muutoksia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää kantansa jäljempänä oleviin kohtiin.

Esityksen sisältö

Pykälässä 6 määritetään *määräaikaikatsastuksen sisältö*. Suomessa arvosteluperusteet ja katsastuksessa käytetyt menetelmät vastaavat jo nykyisin pitkälti katsastusdirektiivin muutoksessa esitetyjä vaatimuksia.

7 §:ssä, *jarrujen tarkastus*, esitetään vaatimukset perustarkastuksille ja tiettyjen ajoneuvoluokkien laajalle jarrutarkastukselle yhdistelmäkäytössä jarrujen sovittamiseksi ja jarrusuhteen määrittämiseksi. Lisäksi 2. momentin mukaan katsastustoimipaikka voi vaatia ajoneuvon esitettäväksi jarrutarkastukseen määräämällään tavalla kuormattuna erityisten syiden perusteella.

SKAL kannattaa esitystä edellyttäen, että testausprosessin tulee olla yksiselitteisen selkeä koko Suomessa sekä testauksessa käytettävien laitteiden on

annettava määräysten kanssa yhdenmukainen tieto. Toimittajilla tulee olla riittävästi aikaa sopeuttaa järjestelmät ja laitteistot uusiin vaatimuksiin.

8 §:ssä, pakokaasupäästöjen tarkastus, esitetään otto- ja dieselmootoreilla varustetuille ajoneuvoille pakokaasupäästöjen tarkastusvaatimukset.

Muutoksen johdosta dieselkäyttöisten ajoneuvojen päästöjen mittausten arvostelussa käytettäisiin ensisijaisesti nykyisten yleisten savutusta koskevien raja-arvojen sijaan valmistajan ilmoittamia raja-arvoja. Yleisiä raja-arvoja käytettäisiin vain, jos ajoneuvon valmistaja ei ole ilmoittanut ajo-neuville yleisestä raja-arvosta poikkeavaa arvoa.

SKAL toteaa, että valmistajan antamat raja-arvot koskevat uusia moottoreita. Luvanvaraisessa tavaraliikenteessä ajoneuvon keski-ikä on yli 7 vuotta ja keskimäärin ajoneuville tulee ajokilometrejä noin 100 000km / vuosi. Ajoneuvon ollessa esimerkiksi 5 vuoden ikäinen sillä saattaa olla vaikeuksia saavuttaa valmistajan ilmoittamat raja-arvot kohtuullisella määrällä vapaita kiihdytyksiä. Vapaiden kiihdytysten määrän nostaminen aiheuttaa kohtuuttoman suuren riskin moottorivaurioihin. Nykyisin voimassa olevat savutusta koskevat viitearvot takaavat savutuspäästöiltään kunnossa olevan kaluston liikenteessä.

SKAL esittää, että Suomessa käytettäisiin direktiivin 2009/40/EY liitteen II kohdan 8.2.2 kohdan d) kohdan 2 mahdollisuutta olla käyttämättä valmistajan antamia viitearvoja ja sen sijaan käytettäisiin nykyisin voimassa olevia arvoja

- Vapaasti hengittävillä dieselmootoreilla = 2.5 m⁻¹
- Turboahimella varustetuilla dieselmootoreilla = 3.0 m⁻¹.

11 §:n, hyväksyminen ja hylkääminen määräaikaikatsastuksessa, 2. momenttia muutettaisiin: nykyinen ilmaisu "hylkäysperusteissa mainittua vikaa tai puutteellisuutta" muutettaisiin ilmaisuksi "hylkäysperusteissa tarkoitettua kaltaista vikaa tai puutteellisuutta". Ehdotettu muutos käy SKAL:lle, jos se selkeyttää tarkastuksia sekä hyväksymis- ja hylkäämisperusteita. SKAL edellyttää, että ilmaisun muutos ei saa johtaa erilaisiin tulkintoihin eri puolilla samasta asiasta.

Pykälien 13 – 23 osalta SKAL:lla ei ole huomautettavaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Jari Harju
kuljetusasiantuntija