

0	2	4	6	7	10	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	43	46	49	52	55	58	61	64	67	70	73	76	79	82	85	88	91	94	97	100

Maanantaina 16. kesäkuuta 2014

MAASEUDUN TULEVAISUUS

11

LIIKENNE

Auton perässä vedettävät soppatykit on rekisteröitävä tämän vuoden aikana. TRAFI



Materiaalinkäsittelijä Jouni Matilainen esikäsittelee autoa murskausta varten Kuusakosken tehtaalla Heinolassa.

Autojen kierrätystä tehostetaan EU-kuntoon

Romuautojen materiaaleja kierrätetään tehokkaasti. Ensi vuonna voimaan astuvan EU-direktiivin vaatimusten täyttämiseksi on kuitenkin tehtävä töitä.

HEINOLA (MT)

Autojen kierrätystä kehitetään Suomessa entistä tehokkaammaksi. Romuautojen painosta pyritään tulevaisuudessa käyttämään uudelleen ja kierrättämään 85 prosenttia.

Vuonna 2015 EU:ssa astuu voimaan direktiivi, joka kiristää vaatimuksia romuautojen hyötykäytöstä. End of Life Vehicles -direktiivi (ELV) asettaa autojen uudelleenkäyttö- ja kierrätystavoitteeksi 85 prosenttia ja hyötykäyttötavoitteeksi 95 prosenttia. Kaatopaikalle saa sijoittaa enintään viisi prosenttia auton painosta.

”EU:lle ilmoitettava hyötykäyttöaste on meillä hyvin korkea, se on jo 95 prosenttia. Uudelleenkäyttövaatimuksesta jäädään vielä pari prosenttia vaa- jaaksi, joten siinä on Suomessa vielä kiertävää”, kertoo Suomen Autokierrätys Oy:n toimitusjohtaja **Arto Silvennoinen**.

Suomen Autokierrätys on tuottajayhteisö, joka organisoii EU-lainsäädännön vaatimaa henkilö-, paketti ja matkailuautojen kierrätystä.

Silvennoisen mukaan uudet vaatimukset pyritään täyttämään kehittämällä toimintaa romuautojen vastaanottopeisteissä.

”Lasin kierrätys on ollut meille eräänlainen akilleen kantapää. Sen poistaminen autosta turvallisesti on vaikeaa, ja nyt selvittelläänkin nopeita ja tehokkaita tapoja saada auton lasiosat kierrätetyiksi.”

Loppuun ajettu romuauto on keskimäärin yli 20 vuotta vanha. Autoista hyödynnetään noin kymmenen osaa, mutta varsinainen arvo on metallissa ja muussa materiaalissa.

Harmaat toimijat riesana

Varsinainen ongelma autojen kierrätyksessä ovat harmaat toimijat, jotka keräävät ja kä-



Autoromua työnnetään sulattamoon, jossa se muuttuu nopeasti nestemäiseksi.

sittelevät romuautoja virallisen järjestelmän ulkopuolella.

”Harmaat toimijat ilmoittelevat lehdissä maksavansa palkkion romuautosta ja keräävät sen sitten pois ilman asiaankuuluvia lupia”, Silvennoinen sanoo.

Ongelmia aiheutuu, kun autoa ei poisteta rekisteristä ja verot jäävät maksamatta. Lisäksi autoja ei käsitellä hyväksyttävällä tavalla.

”Autoja voi luvattomien kerääjien jäljiltä nähdä lojumassa ylösalaisin sorakuopissa. Öljyt saatetaan valuttaa niistä maas-

toon pohjavesien päälle, ja joskus auton kuivaaminen nesteistä jää täysin tekemättä.”

Romullakin on omistaja

Auton kierrätyksessä on olennaista muistaa, että romuautokin on jonkun omaisuutta. Kun auton vie romutukseen, on mukana oltava todistus siitä, että on auton haltija.

”Romuautojen vastaanottaja selvittää autojen tiedot. Jos kaikki on kunnossa romut otetaan kyllä vastaan”, Silvennoinen neuvoo.

MATTI RIITAKORPI

OHJEET

Näin kierrätät auton oikein

- Ota selvää, missä on lähin vastaanottopiste.**
Vastaanottopisteet voi tarkistaa esimerkiksi Suomen Autokierrätyksen nettisivuilta. Mukaan tarvitet auton rekisteriotten ja henkilöllisyystdistuksen. Jos autoa ei ole rekisteröity sinulle, tarvitset kaupunkirajan tai luovutustodistuksen. Jos ajoneuvo on jonkun muun omistuksessa, pyydä omistajalta valtakirja. Tarkista myös, ettei autossa ole ylimääräisiä jätteitä.
- Vie auto lähimpään vastaanottopisteeseen.**
Jos auto ei ole ajokuntoinen, useimmat vastaanottopaikat järjestävät tarvittaessa kuljetuksen. Osa vastaanottopaikoista perii kuljetuksesta maksun. Vastaanottopisteessä henkilöllisyytesi ja auton paperit tarkastetaan.
- Saat romutustodistuksen**
Kun autosta on tehty romutus-todistus, sitä ei voi enää rekisteröidä liikennekäyttöön, eikä omistaja ole siitä enää vastuussa. Joissain vastaanottopisteissä auton luovuttajalle annetaan vastaanottoilmoitus, ja romutustodistus lähetetään postissa. Lähde: Suomen Autokierrätys



Romuautoista kierrätetty metalli on arvokasta kauppatavaraa.

Dacia Duster pärjää hinnalla ja ulkonäöllä

Dacia Duster on varteenotettava vaihtoehto nelivetoista ja maastokelpoista autoa tarvitseville. Se on kilpailijoitaan edullisempi, mutta ei häviä niille ainakaan ulkonäkönsä puolesta.

Viimeisin uudistus kampesi Dusteria hieman enemmän maastokelpoiseen ja nelivetoiseen suuntaan. Silti tarjolla on myös kaksivetoinen versio, jolla pärjää normaaliarjossa.

Edestä uutuuden tunnistaa krominvärisestä etusäleiköstä, aiempaa alemmas sijoitetusta ilmanottoaukosta ja uusista valoista. Voimakkaat katkokaaret korostavat maastoautomaista vaikutelmaa. Ne istuvat hyvin kokonaisuuteen.

Ketterä käsittellä

Auto on ketterä käsittellä, sillä sen pituus jää 4,31 metriin. Näkyvyys ohjaamosta on hyvä, mutta toisaalta lyhyt akseliväli ja korkeus eivät takaa tasaisinta kyytiä kuoppien ylitte.

Maastossa matka ei lopu nelivedolla aivan heti kesken. Maavaraa on 21 senttiä ja moottori on suojattu metallilevyllä alapuolelta.

Maastokelpoisen auton luon-



Duster pärjää ulkonäöllä kalliimmille kilpailijoilleen.

TEKNISET TIEDOT

Duster dCi 110 4x4 Laureate

Moottori 1,461 l
Teho 80 kW
Vääntö 240 Nm
Omamassa 1395 kg
Tavaratila 475 l
EU-kulutus 5,2 l/100 km
CO2-päästöt 135 g/km
Hinta 22555 e

Sisustus on muovinen.



JARMO PALOKALLIO

teeseen tosin sopii huonosti, että varapyörä on muutettu lisävarusteeksi. Se maksaa 250 euroa.

Sisällä istuimet on uusittu, mikä parantaa matkustuskomfortia. Kojelaudan vaikutelma on hajanainen, mutta lisävarusteena oleva navi-järjestelmä suurella näytöllä tuo siihen ryhtiä.

Perusvarusteillakin pärjää. Modernista ajattelusta kertoo, että cd-soittimen tilalla on usb-liitäntä.

Dacian moottorit ovat moderneja. Bensakoneista täysin uusi on 1,2 litrainen turbomylly, jonka kulutus jää 6,3 litraan 100 kilometrillä.

Koeajossa olleen 1,5 litran dieselkoneen virallinen kulutus jää 5,2 litraan. Perheajossa dieselä kului 7,3 litraa 100 kilometrillä.

435 litran tavaratila on kilpailukykyinen ja se riittää normaaliin kuljetustarpeeseen.

Laadusta löytyy sanomista ainoastaan lattian verhoiluun käytetystä matosta, joka ei välttämättä ole kestävimmistä pästä.

Auton takuu kattaa kolme vuotta tai 100 000 kilometriä.

MINUN AUTONI



Pekka Koposen ensimmäinen auto kulki lihasvoimalla.

Pula-ajallakin leikittiin autolla

Kuvatulle autolle sopii hyvin sana: ensimmäinen autoni. Suomessa oli sodan jälkeen pula-aika ja koko kansalla oli pulaa vähän kaikesta.

Varsinkin meillä, kun isäni oli kuollut sotasauroihin ja äiti jäi huoltamaan suurta lapsijoukkoa. Toimeen silti tultiin.

Tuossakaan kuvan autossa ei ole yhtään uutta lautaa ja nau-laa. Sen rakennustarpeet saatiin taustalla näkyvästä purettavasta riihestä.

Olen jälkeenpäin ajatellut, että kyllä se opetti rakentajaksi, että sai vanhat oiohut naulat menemään vasaran ja hohtimien kanssa tuollaisiin luutuneisiin rakennustarpeisiin.

Kuvassa Kalle-veli ohjaa au-

toa ja meikälainen toimii työntömoottorina. Ohjaus toimi siten, että etuakseli oli keskeltä kääntyvä ja ja siitä lähti vaijeri ohjauspyörän tangon puuakse-lille.

Seuraava malli oli jo sellainen, että siinä vain pyörät kääntyivät, ei akseli. Tarvittavat nivelet tehtiin puusta.

Sitten vuosia vuosia myöhemmin saatiin oikeakin auto. Sen merkki oli Rover. Se oli vanha sellainen.

Sen jälkeen ajokit ja mallit ovat muuttuneet, mutta ollapa vielä nuo omin käsin tehdyt siinä rivistössä. Voisi tulla tippa silmään.

PEKKA KOPONEN
Hankasalmi

Korjaamokin voi katsastaa

Huoltokorjaamot saavat katsastaa autoja heinäkuun alusta lähtien. Vastaavasti katsastuskonttorit voivat laajentaa huoltopalveluihin. Lakimuutoksella halutaan parantaa kilpailua ja palvelua, kun samalta luukulta saa katsastuksen ja korjauksen.

Autoilijoita järjestelmässä epäilyttää korjaamokatsastamon into haalia itselleen töitä tiukoilla vikatulkinnoilla. Pelkoa on lievennetty sillä, että korjauksen ja jälkitarkastuksen paikan voi valita vapaasti.

Nykyisin auton jälkitarkastus on tehtävä samalla asemalla, jolla auto aluperin katsastettiin.

Autokorjaamoiden intoa katsastuksiin vähentää uuden katsastuslain tiukat laatujärjestelmävaatimukset. Katsastusasemajilta vaaditaan erityis-pätevyys ja heidän käyttööän huolto-öissä rajoitetaan. Pienet korjaamot eivät halua sitoa resurssejaan sellaiseen.



Katsastuspalveluja saa jatkossa myös huoltamoilta.

MT

KOMMENTTI

Sama kaikille?

Katsastuksen pitäisi olla sama kaikille. Niin ei kuitenkaan ole. Siitä kertovat katsastusasemien hyvin erilaiset hylkäysprosentit.

Toisaalta pelkkiin hylkäysprosentteihin ei voi tuijottaa. Aikoinaan eniten hylsyjä jakoi Vuosaaren satamassa sijaitseva katsastusasema, jossa katsastettiin sataman läpi kulkevia epämääräisen kuntoisia ajoneuvoja.

Normaalille käyttöautolle siellä napsautti leima isommin yrittämättä.

Jatkossa epäluuloja herättää korjaamoille avautuva katsastusmahdollisuus. Autoista voi sen jälkeen löytyä yllättävän paljon vikoja. Toisaalta jo nyt katsastusasemilla ja korjaamoilla on yhteistyötä.

Viimeksi jäin pohtimaan katsastusasiakkaiden tasepuolista kohtelua, kun jonossa edellä ollut korjaamokaveri nimesi ja sai haluamansa tutun katsastajan katsomaan leimalle tuomansa auton läpi. Kynnys tuon auton hylkäämiseen oli varmasti korkeampi kuin tuntemattoman normiasiakkaan kohdalla.

JARMO PALOKALLIO

Hinattavat laitteet rekisteriin

Kaikki autojen perässä vedettävät laitteet, kuten henkilönnestimet, työmaakopit, torivaunut tai soppatykit, tulee rekisteröidä tämän vuoden aikana. Jatkossa hinattavia laitteita kohdellaan siis vastaavasti kuin muitakin perävaunuja.

Rekisteröinti kannattaa hoitaa mahdollisimman pian, sillä vuodenvaihteen jälkeen ennen vuotta 2011 käyttöön otettujen laitteiden rekisteröinti hankaloituu.

Rekisteröintivelvoite kosketanee todennäköisimmin kymmeniä tuhansia suomalaisia, arvioi Tafi. Tarkkaa tietoa auton perässä hinattavien laitteiden

määrästä ei ole, koska niitä ei ole aikaisemmin tarvinnut ilmoittaa mihinkään rekisteriin. Tällä hetkellä hinattavia laitteita on rekisteröity noin 4 000.

Rekisteröintiä varten laite on katsastettava. Katsastuksen jälkeen laitteen voi rekisteröidä katsastuskonttorilla.

Jos hinattava laite on otettu käyttöön 1.1.2011 jälkeen, niin se rekisteröidään aina normaalin ensirekisteröimiskäytännön mukaan. Rekisteröintivelvoite koskee vain auton perässä hinattavia laitteita eikä se ulotu traktoreilla hinattaviin laitteisiin.

MT