

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

1998

Utgiven i Helsingfors den 30 oktober 1998

Nr 775—780

INNEHÅLL

Nr		Sidan
775	Lag om ändring av 3 § lagen om skattelättnader för gravt handikappade företagare	2143
776	Lag om ändring av lagen om skada, ådragen i militärtjänst	2144
777	Förordning om ändring av 1 § förordningen om när vissa beslut som fattas vid statsrådets allmänna sammanträde och hör till undervisningsministeriets förvaltningsområde skall vara avgiftsbelagda och om storleken av avgifterna	2145
778	Social- och hälsovårdsministeriets beslut om fastställande av i 9 § lagen om pension för arbetstagare avsedda indextal	2146
779	Trafikministeriets beslut om ändring av bilar konstruktion	2147
780	Jord- och skogsbruksministeriets beslut om beloppet av nationellt stöd till potatisodlare	2157

Nr 775

Lag

om ändring av 3 § lagen om skattelättnader för gravt handikappade företagare

Given i Helsingfors den 23 oktober 1998

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 8 december 1995 om skattelättnader för gravt handikappade företagare (1393/1995) 3 § 2 mom., sådant det lyder i lag 1029/1997, som följer:

3 §

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999.

Denna lag tillämpas då en vara har levererats eller en tjänst utförts eller en vara eller en tjänst har tagits i eget bruk under 1995—1999.

Helsingfors den 23 oktober 1998

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Minister Jouko Skinnari

RP 109/1998
StaUB 30/1998
RSv 102/1998

Nr 776

L a g**om ändring av lagen om skada, ådragen i militärtjänst**

Given i Helsingfors den 23 oktober 1998

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 28 maj 1948 om skada, ådragen i militärtjänst (404/1948) 6 a §
 2 mom., sådant det lyder i lag 1225/1993, samt
fogas till lagen en ny 6 d § som följer:

6 a §

— — — — —
 För vård och rehabilitering som en sjukvårdsanstalt ger eller ordnar utges ersättning till kommunen eller samkommunen i enlighet med 43 § lagen om specialiserad sjukvård (1062/1989). För vård och rehabilitering som en hälsovårdscentral ger eller ordnar utges ersättning till kommunen eller samkommunen i enlighet med 22 § folkhälsolagen (66/1972). När dessa ersättningar uträknas beaktas likväl inte de klientavgifter som uppbärs hos dem som begagnar servicen som sådana verksamhetsintäkter som skall dras av. Ersättning för socialservice uträknas på samma sätt som för vård som en hälsovårdscentral ger eller ordnar, enligt de kostnader och prestationer som hänför sig till funktionen i fråga.

6 d §

Om en i 6 § avsedd ersättning för vård eller deltidsvård på anstalt eller för rehabilitering betalas till den anstalt som ordnat denna service kan för ersättningen även användas Penningautomatföreningens avkastning enligt det anslag som reserverats för ändamålet i statsbudgeten.

Statskontoret fördelar det anslag som avses i 1 mom.

— — — — —
 Denna lag träder i kraft den 1 november 1998.

De beräkningsgrunder som nämns i 6 a § 2 mom. tillämpas dock från den 1 januari 1998 när kommunerna och samkommunerna räknar ut de kostnader anordnandet av sådana tjänster som avses i 6 § 4 och 5 mom. förorsakat under 1998.

Helsingfors den 23 oktober 1998

Republikens President**MARTTI AHTISAARI**Minister *Terttu Huttu-Juntunen*

Nr 777

Förordning

om ändring av 1 § förordningen om när vissa beslut som fattas vid statsrådets allmänna sammanträde och hör till undervisningsministeriets förvaltningsområde skall vara avgiftsbelagda och om storleken av avgifterna

Given i Helsingfors den 30 oktober 1998

På föredragning av undervisningsministern

ändras 1 § förordningen den 31 juli 1995 om när vissa beslut som fattas vid statsrådets allmänna sammanträde och hör till undervisningsministeriets förvaltningsområde skall vara avgiftsbelagda och om storleken av avgifterna (994/1995) som följer:

1 §
Avgiftsbelagda offentligrättsliga prestationer, som avses i 6 § 2 mom. lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och för vilka uppbärs en fast avgift enligt självkostnadsvärde är tillstånd enligt lagen om yrkeshögskolestudier (255/1995) och ändringar av tillstånd om vilka beslut fattas vid statsrådets allmänna sammanträde.

Den avgift som uppbärs för ett tillstånd

för en yrkeshögskola är 10 000 mark och för ändring av ett tillstånd 6 000 mark.

Denna förordning träder i kraft den 30 oktober 1998.

Avgiften för en sådan prestation som avses i 1 § och för vilken gäller att ärendet har anhängiggjorts innan denna förordning träder i kraft, bestäms enligt de bestämmelser som gäller före ikraftträdandet.

Helsingfors den 30 oktober 1998

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Undervisningsminister *Olli-Pekka Heinonen*

Nr 778

Social- och hälsovårdsministeriets beslut
om fastställande av i 9 § lagen om pension för arbetstagare avsedda indextal

Utfärdat i Helsingfors den 21 oktober 1998

Social- och hälsovårdsministeriet har med stöd av 9 § lagen den 8 juli 1961 om pension för arbetstagare (395/1961), sådant detta lagrum lyder i lag 1482/1995, beslutat:

1 §
Det i första meningen i 9 § 2 mom. lagen om pension för arbetstagare avsedda indextalet är 1868 och det i andra meningen i det nämnda lagrummet avsedda indextalet är 1812 för 1999.

2 §
Detta beslut träder i kraft den 1 januari 1999.

Helsingfors den 21 oktober 1998

Social- och hälsovårdsminister *Sinikka Mönkäre*

Specialforskare Carin Lindqvist-Virtanen

Nr 779

Trafikministeriets beslut om ändring av bilars konstruktion

Utfärdat i Helsingfors den 23 oktober 1998

Trafikministeriet har med stöd av 108 § vägtrafiklagen den 3 april 1981 (267/1981), sådan den lyder i lagarna 989/1992 och 429/1996, beslutat:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde och definitioner

1. Detta beslut gäller ändring av person- och paketbilar (kategorierna M_1 och M_1G samt N_1 och N_1G) och i tillämpliga delar andra bilars konstruktion.

2. I detta beslut jämföras i förordningen om besiktning av fordon (1702/1992, nedan *besiktningsförordningen*) avsedd fordonstyp med modellserie.

2 §

Allmänna principer

1. Den ändrade bilen skall uppfylla bestämmelserna i 83 § vägtrafiklagen (267/1981), förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992, nedan *konstruktionsförordningen*) samt förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992 nedan *användningsförordningen*) jämte eventuella senare ändringar, om inte annat bestäms i detta beslut.

2. Ändringarna får inte försämra de egenskaper som inverkar på bilens trafiksäkerhet eller väsentligt öka belastningen på styrinrättning, axlar, bromsar, kraftöverföring eller bärande konstruktioner under körning. En bils delar, utrustning eller egenskaper som förutsattes överensstämma med E-reglemente, direktiv eller FMVSS-standard när bilen togs i bruk får inte medan bilen används bytas ut eller ändras så att de nämnda kra-

ven vid ibruktagningsstidpunkten eller senare krav inte längre uppfylls. Vid behov skall utredning över överensstämmelse med kraven företas.

3. Den största axelmassa som tillverkaren tillåter för bilen eller för bil i samma modellserie eller för axlar i bilen får inte överskridas som följd av ändringen. Om man tillämpar de största tillåtna axelmassorna för annan bil i modellserien än den som ändringen berör skall axlarna i alla avseenden vara minst likvärdiga med axlarna i modellen som tillverkaren avsett för ifrågavarande axelmassor. Den största totalmassa som tillverkaren tillåter för bilen får inte överskridas som följd av ändringen. Vid behov skall massökningen kompenseras genom att utrustning flyttas, karosseriets delar lättas eller person- eller gods kapaciteten minskas.

4. Förutom detta beslut skall även trafikministeriets beslut om istandsättning av skadade fordon och ihopmontering av fordon av komponenter (167/1997) samt författningarna om bilskatt följas.

3 §

Särskilda krav på EG-typgodkända fordon i kategori M_1

1. Bil som när den första gången tas i bruk skall vara EG-typgodkänd enligt i Finland gällande krav får inte innan den första gången används i trafik ändras så att den inte längre är EG-typgodkänd. Följande utrustning får dock monteras och modifieras utan nytt EG-typgodkännande för hela bilen om ändringarna uppfyller kraven för godkännande i eventuellt specialdirektiv som berör ändringarna:

- a) radio samt kassett- och CD-spelare;
- b) telefon, färd dator och liknande utrustning;
- c) instrument;
- d) bilbarnstol;
- e) krockkuddeutrustning;
- f) manöverorgan i skolbil;
- g) ändring av däck och fälgar;
- h) extra strålkastare och lyktor;
- i) motor- och kupévärmare;
- j) takställ;
- k) taklucka;
- l) draganordning;
- m) stänkskydd och innerstänkskärmar;
- n) tillfälligt monterad utrustning för fastighetsskötsel;
- o) för bilmodellen specifika formdetaljer till karosseriet;
- p) elektriska fönsterhissar;
- q) stolvärmare; och
- r) centrallås samt tjuvlarm och övrig utrustning som förhindrar olovlig användning.

2. Bil som när den togs i bruk förutsattes vara EG-typgodkänd får inte medan den används ändras eller dess delar bytas ut så att de krav för EG-typgodkännande som gällde vid ibruktagnings tidpunkten eller senare krav inte längre uppfylls. Man behöver inte få ändringarna EG- eller E-godkända för att visa att kraven för EG-typgodkännande är uppfyllda. Man får göra ovan i 1 mom. förtecknade ändringar av bilens utrustning utan nytt EG-typgodkännande för hela bilen om ändringarna uppfyller kraven för godkännande i eventuella specialdirektiv som berör ändringarna.

4 §

Ändringsbesiktning och dispens

1. Ändrad bil skall föras till ändringsbesiktning i de fall som avses i 29 § förordningen om besiktning av fordon samt vid nedan nämnda ändringar som får godkännas vid ändringsbesiktning. Vid ändringsbesiktning skall företes utredning som redovisar vilka delar som använts vid ändringen, delarnas lämplighet för den aktuella bilen, delarnas infästningssätt och eventuella förstärkningar och vid behov hållfastheten hos de nya delarna och ändrade konstruktionerna.

2. Är ändringen sådan att den inte får godkännas vid ändringsbesiktning kan Fordons-

förvaltningscentralen av särskilda skäl ge dispens för ändringen.

2 kap.

Ändring av motor och avgasrör

5 §

Motorbyte

1. Vid ändringsbesiktning får man godkänna byte till motor som är lättare än den ursprungliga, har lägre effekt eller mindre slagvolym.

2. Vid ändringsbesiktning får man också godkänna byte till motor (*jämförelsemotor*) som är tyngre än den ursprungliga, har högre effekt eller större slagvolym och som biltillverkaren avsett för användning i bil som hör till samma modellserie och är ämnad för allmän vägtrafik liksom även byte till motor som har högre effekt, är tyngre eller har större slagvolym än jämförelsemotorn. Bytet får ske under följande förutsättningar:

a) bilen svarar i fråga om bromsar, kraftöverföring och andra konstruktioner som inverkar på trafiksäkerheten mot bil försedd med jämförelsemotorn, eventuellt som standard ingående låsningsfritt bromssystem inberäknat;

b) massan hos ny motor som är tyngre än jämförelsemotorerna är högst 20 % större än den tyngsta jämförelsemotorns massa; om massan hos den nya motorn är mer än 10 % större än den tyngsta jämförelsemotorns massa skall den ökade belastningen på axeln under motorn kompenseras genom att man flyttar på utrustning eller lättar karosseridelar;

c) effekten hos ny motor som har högre effekt än jämförelsemotorerna är högst 20 % högre än effekten hos den till effekten största jämförelsemotorn mätt med samma norm;

d) slagvolymen hos ny motor som har större slagvolym än jämförelsemotorerna är högst 25 % större än slagvolymen hos den till slagvolymen största jämförelsemotorn;

e) nya eller modifierade motorfästen som eventuellt krävs på grund av motorbytet skall vara ändamålsenliga; vid behov skall tillförlitlig utredning över fästernas hållfasthet företes;

f) om den nya motorn modifierats på ett sätt som uppenbarligen höjer dess ursprungliga effekt skall tillförlitlig utredning vid

behov företes över den modifierade motorns effekt;

g) om den nya motorns varvtalsområde och vridmoment avviker betydligt från jämförelsesmotorns skall även kraftöverföringen modifieras i motsvarande grad;

h) om den nya motorns effekt i förhållande till dess slagvolym är mindre än 30 kW/dm³ skall motorns effekt och bränslesprutningstypen specificeras och införas i registret; och

i) motorn får inte bytas om förhållandet mellan bilens egenmassa och nettoeffekt efter ändringen är mindre än 7 kg/kW; för bilens egenmassa skall härvid i första hand användas det vid typgodkännandet använda värdet, i andra hand det av tillverkaren uppgivna värdet eller, om dessa uppgifter inte är tillgängliga, den genom vägning erhållna egenmassan, korrigerad med den massändring som orsakas av till motorbytet väsentligen knutna konstruktionsändringar; för motorns nettoeffekt används värdet enligt konstruktionsförförordningen eller DIN-normen, 0,9 gånger värdet enligt SAE netto-normen eller 0,7 gånger värdet enligt SAE brutto-normen.

6 §

Ändring av motorn

1. Undantaget motor utrustad med kompressor eller motor som bytts eller ändrats med stöd av i 4 § nämnda dispens är det tillåtet att ändra motor genom att byta förgasare, montera eller modifiera bränslesprutningsanordning, ändra tändsystem, ändra kompressionsförhållande, byta kamaxel, ändra ventilsystem och därtill hörande kanaler samt byta insugningsgrenrör och avgasgrenrör på villkor att i 5 § nämnda förhållande mellan bilens egenmassa och motorns nettoeffekt inte underskrids. Om inte annat påvisas anses ersättning av en eller flera förgasare med bränslesprutningsanordning höja motorns effekt med 10 %.

2. Byte av topplock till ett av annat slag jämfställs med motorbyte. Om inte annat påvisas anses den ändrade motorns effekt då i slagvolymernas förhållande ha samma effekt som den motor från vilken topplocket härstammar.

3. Ökning av motorns slagvolym genom ökning av cylinderdiametern eller slaglängden jämfställs med motorbyte om slagvolymen därigenom ökar med mer än 10 % av sitt ursprungliga värde. Om inte annat påvisas anses motorns effekt då öka i slagvolymernas förhållande.

4. Installation eller ändring av kompressor eller laddluftkylare eller ändring av motor utrustad med kompressor jämfställs med motorbyte.

7 §

Byte och ändring av motor i lågemissionsbil

1. I lågemissionsbil får på i 5 § nämnda villkor installeras motor avsedd för bil som hör till modellserien och uppfyller samma utsläppskrav som den aktuella bilen. Motorn skall vara försedd med alla konstruktioner och anordningar som inverkar på utsläppen. Annan motor, komplett med alla konstruktioner och anordningar som inverkar på utsläppen får på i 5 § nämnda villkor installeras bara om den är avsedd för bil som uppfyller samma utsläppskrav som den aktuella bilen eller krav av senare datum.

2. Konstruktioner och anordningar som inverkar på en lågemissionsbils utsläpp får på i 5 § nämnda villkor utbytas bara mot av biltillverkaren eller behörig myndighet godkända konstruktioner eller anordningar; då skall de utsläppskrav som gäller för den aktuella bilen, eller krav av senare datum, uppfyllas. Lågemissionsbils motor får dock ändras på i 6 § 3 mom. avsedda sätt, dock så att slagvolymen ökar med högst 10 %.

3. Trots ändringen av drivkraften skall lågemissionsbil förbli lågemissionsbil.

8 §

Avgasutsläpp från bil efter byte eller ändring av motorn

1. Bil som skall uppfylla kraven på avgasutsläpp enligt E-reglemente 15/03 eller lindrigare skall efter byte eller ändring av motorn uppfylla samma krav på avgasutsläpp som gällde för den ursprungliga bilen under användning.

2. Konstruktioner och anordningar som inverkar på en lågemissionsbils utsläpp får utbytas bara mot av biltillverkaren eller behörig myndighet godkända konstruktioner eller anordningar; då skall de utsläppskrav som gäller för den aktuella bilen, eller krav av senare datum, uppfyllas.

3. Annan än i 1 eller 2 mom avsedd bil får förses bara med motor som komplett med på avgasutsläpp inverkan utrustning är avsedd för bilmodell som uppfyller minst lika stränga avgaskrav som de som gäller för bilen med den ursprungliga motorn. I annat fall eller om motorn ändras på annat än i 6 § 3 mom. avsett sätt skall det genom intyg utfärdat av biltillverkaren eller oavhängig forskningsanstalt visas att den ändrade bilens avgasutsläpp uppfyller de krav som gäller för bilen med den ursprungliga motorn. Kraven anses också uppfylla om bilen är försedd med eller utrustas med för motorn passande katalysator.

9 §

Ändring av avgasrör

Smärre ändringar av avgassystemet, dubblering inberäknad, är tillåtna under följande förutsättningar:

a) bilens buller får inte efter ändringen överskrida de värden som gällde i Finland då bilen togs i bruk alternativt 85 dB(A), eller om bilens totalmassa är större än 3 500 kg 92 dB(A), varvid det mindre värdet gäller;

b) ändran på avgasröret eller rören skall till diameter och placering uppfylla bestämmelserna i konstruktionsförfordningen; och

c) katalysator får installeras men inte avlägsnas om den är nödvändig för att kraven på avgasrening skall uppfyllas; dubblas avgasrören skall också katalysatorerna dubblas.

3 kap.

Ändring av chassi

10 §

Ändring av fälgar och däck

1. Fälgar som monteras på bilen får inte nämnvärt öka belastningen på hjullager eller styrynriktning jämfört med bilens originalfälgar. Bilens spårvidd på respektive axel får inte ändras mer än 30 mm på grund av fälgbytet om inte biltillverkaren medger annat. Fälgarnas installationsmått skall passa hjulnavet. Fälgar med avlånga fästhål som passar för olika bultcirkel får inte användas.

Fälgarna skall passa för bilens axelmassor och effekt.

2. Bilen skall ändringsbesiktas om:

a) fälgens nominella diameter avviker från den ursprungliga med mer än 26 mm; eller

b) däckets bredd avviker från den ursprungliga med mer än 30 mm.

3. Däckets ytterdiameter får inte öka mera än 51 mm och dess ytterbredd får inte öka med mer än 102 mm jämfört med originaldäcket. Ökas däckets ytterdiameter skall hastighetsmätarens visning vid behov korrigeras.

4. Passbitar får inte monteras mellan hjulnav och fälg.

5. Bilen får förses med däck för hastighetsklass lägre än den som bestäms av bilens högsta konstruktivt tillåtna hastighet. Bytet tillåts under förutsättning att däck för minst hastighetsklass Q (160km/h) monteras och att på för föraren väl synlig plats i kupén permanent är fäst en skylt eller dekal som klart anger den högsta tillåtna körhastighet som medges av sommardäcken i den lägre hastighetsklassen.

11 §

Ändring av axlar

1. Vid ändringsbesiktning får bilens axlar eller axlarnas delar bytas ut mot axlar hörande till modellserien, mot för modellserien avsedda delar till axlar eller mot bytesdelar till axelkonstruktioner för bilar som i fråga om axeltypen svarar mot den aktuella bilen under följande förutsättningar:

a) i bilen monterad axel, delar till axel eller bytesdelar till axelkonstruktioner är avsedda för en bil med minst samma axelmassa som den aktuella bilen eller av biltillverkaren tillåtna axelmassan;

b) i bilen monterade axeldelar eller bytesdelar till axelkonstruktioner skall med undantag av fästena vara fabriktillverkade och lämpa sig för användning i den aktuella bilen i allmän vägtrafik; vid behov skall tillförlitlig utredning om saken företas;

c) fjädringstypen i fordon av kategori M₁, M₁G, N₁ och N₁G ändras inte;

d) den av axlarna beroende spårvidden ändras högst 100 mm;

e) eventuella nya fästen för länkar eller fjädrar eller axelkonstruktionen som helhet skall kunna fästas tillförlitligt vid bilens

rambalkar eller andra konstruktioner som har betryggande hållfasthet; och

f) vid ändringsbesiktning skall vid behov tillförlitlig utredning företes över tillsatsmaterial i svetsen, svetsarbetet och hållfastheten hos ändrade konstruktioner och självgjorda fästen; svetsfogarna skall visas obearbetade om inte annat överenskommits med besiktningsmannen.

2. Vid ändringsbesiktning får man på i 1 mom. nämnda villkor också godkänna byte av stel drivande bakaxel till axel av samma typ som inte hör till modellserien.

3. Vid ändringsbesiktning får man godkänna förlängning eller förkortning av bilens axelavstånd eller avlägsnande eller installation av axel inom modellseriens gränser. Ändringen skall göras enligt tillverkarens anvisningar om sådana finns. Om inget annat föreskrivs i anvisningarna skall de kraftöverförande anordningarna till bromsarna ändras så att inga extra fogar eller skarvar uppstår.

4. Om kardanaxeln ändras skall den balanseras.

5. Ändring av axlar i fordon hörande till kategori M₁ som när det första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får vid ändringsbesiktning godkännas bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

12 §

Ändring av styrinrättning

1. Hjulspindlar, styrstag och -armar, delar av styrväxeln, rattstång och fjädrar samt därmed jämförbara delar som om de bryts eller deformeras kan orsaka störning i styrningen får inte repareras eller ändras genom svetsning eller på annat sätt som kan försvaga dem.

2. Vid ändringsbesiktning får styrväxeln utbytas mot en som inte hör till modellserien under följande förutsättningar:

a) den nya styrväxeln hör till axelkonstruktion som finns i bilen eller skall monteras i den eller styrväxeln svarar till sin funktionella dimensionering mot styrväxel som ingår i axelkonstruktion vilken finns i bilen eller skall monteras i den;

b) den nya styrväxeln är avsedd för bil med minst samma axelmassa som den aktu-

ella bilen eller av biltillverkaren tillåtna axelmassan;

c) den nya styrväxeln fästes med skruvförband i ursprunglig fästpunkt i karosseriet, rambalken eller annan konstruktion med betryggande hållfasthet eller i för ändamålet tillverkat och i någon av ovannämnda delar monterat fäste; tillförlitlig utredning skall vid behov företes över självgjorda fästens hållfasthet, eventuella tillsatsmaterial i svetsen samt svetsarbetet;

d) om den nya styrväxeln befinner sig längre fram än den ursprungliga skall rattstången vara ledad; hoptryckbar eller ledad rattstång får inte bytas ut mot stel modell; och

e) styrinrättning och dess delar ratten medräknad, som skall uppfylla kraven i E-reglemente, direktiv eller FMVSS-standard, får inte bytas eller ändras så att kraven inte längre uppfylls; vid behov skall tillförlitlig utredning över överensstämmelse med kraven företes.

3. Styrningsdämpare får monteras i bilen under förutsättning att den är avsedd för bilmodellen och inte väsentligt ökar belastningen på styrinrättningen eller begränsar dess rörelser.

4. Om bilen ursprungligen är försedd med styrningsdämpare får denna inte avlägsnas.

13 §

Ändring av bromsar

1. Vid ändringsbesiktning får byte av bilens bromsar godkännas under följande förutsättningar:

a) bromsarna är effektivare än de ursprungliga och härstammar från eller är avsedda för en bil vars axelmassa eller av biltillverkaren tillåtna axelmassa och motoreffekt är minst lika stora som i den aktuella bilen;

b) bromshuset eller -skölden är direkt med skruvförband eller med hjälp av lämplig passdel fästade vid hjulspindeln eller motsvarande eller vid bakaxeln; tillförlitlig utredning skall vid behov företes över självgjorda passdelars hållfasthet;

c) bromsarnas huvudcylinder passar till sin funktionella dimensionering för bromssystemet; vid behov skall bromsservo användas;

d) bromspedalen och huvudcylindern är ändamålsenligt fästade;

e) bromskraften fördelas inte ofördelaktigare efter ändringen än före den, vilket skall

kontrolleras vid besiktningen; för att åstadkomma en riktig fördelning av bromskraften får man i bromssystemet montera eller avlägsna en reglerventil som fördelar bromskraften mellan axlarna; installerad regler-ventil får inte vara inställbar under körning;

f) bromsarnas antilåsningssystem får inte avlägsnas eller skivbromsar utbytas mot trumbromsar som inte hör till bilens modellserie; och

g) bromsar som förutsattes överensstäm- ma med E-reglemente, direktiv eller FMVSS- standard när bilen togs i bruk skall visas uppfylla nämnda krav efter ändringen.

2. Vid ändringsbesiktning får också godkännas ändring av enkretsbromssystem till tvåkrets-system genom att den ursprungliga huvudbromscylindern vad gäller installa- tionsmått och funktionell dimensionering ändras till motsvarande huvudbromscylinder i tvåkrets-bromssystem. Bromskretsarna skall härvid uppdelas på samma sätt som huvud- cylindern i motsvarande system. Vid behov skall man också utföra av den nya huvud- bromscylindern påkallade andra ändringar i det gamla bromssystemet.

14 §

Byte av svängningsdämpare

1. Bilens svängningsdämpare får ändras till annan typ än de ursprungliga och deras antal får ökas. Om ändringen eller ökningen av antalet kräver att nya fästen monteras får dessa inte nämnvärt öka belastningen på axel-, karosseri- eller ramkonstruktioner. De ändrade eller utökade svängningsdämparna får inte fungera som ändstopp för fjädringen när fjädringsmånen tar slut.

2. Svängningsdämpare i fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kra- ven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får ändras bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sido- krock enligt ovan.

15 §

Ändring av bilens höjd

1. Vid ändringsbesiktning får godkännas ändring av höjden på bilens chassi genom att ställa in, smida eller byta fjädrarna eller

genom att mellan fjäder och axel eller i fjä- derns mot karosseriet vettande fästpunkt montera lämpliga höj- eller sänkdelar. I förhållande till hjulcentrum får höjden ändras högst 51 mm, i fordon hörande till kategori M₁G eller N₁G dock högst 77 mm. Bilens totala höjd får, inberäknat eventuell förhöj- ning av karosseriet och ändring av däck- en, öka med högst 100 mm, i fordon hörande till kategori M₁G eller N₁G dock med högst 150 mm. Chassi till bil med axelkonstruk- tion där ändring av fjädringens höjd avsevärt påverkar hjulvinklarna får dock inte höjas.

2. Vid ändringsbesiktning får också god- kännas sänkning av bilens chassi i förhållan- de till hjulcentrum genom användning av axeldelar som inte inverkar på fjädringsmå- nen och är avsedda för bilmodellen. Vid ändringsbesiktning skall vid behov företes utredning över delarnas lämplighet för bil- modellen.

3. Efter sänkningen av chassits höjd skall bilens markfrigång som olastad vara åtmin- stone så stor att ingen del av chassit tar i marken när en axels fjädringsmån tar slut eller däck- en på ena sidan töms. Markfri- gången skall dock vara minst 80 mm.

4. Höjden på fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfast- het vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får ändras och änd- ringen godkännas vid ändringsbesiktning bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sido- krock enligt ovan.

4 kap.

Ändring av karosseri

16 §

Vindruta och övriga rutor

1. Ljusgenomsläppligheten hos vindrutan skall vara minst 75 % och hos främre sido- rutorna samt personbils bakruta minst 70 %. Folie får inte anbringas på vindrutan och främre sidorutorna och de får inte heller på annat sätt ändras eller täckas så att deras ljusgenomsläpplighet försämrats. Inte heller på övriga rutor får man använda sådan folie eller ändra dem så att de kan ge störande reflexioner.

2. Om sikten bakåt försämrats på grund av

konstruktionsändringarna skall en höger backspegel monteras som ger tillräcklig sikt bakåt. I bakrutan på fordon hörande till kategori M_1 , M_1G , N_1 eller N_1G får toningsfolie appliceras även då ljusgenomsläppligheten i bakruta utrustad med toningsfolie är under 70 %. Om toningsfolie appliceras i bakrutan på fordon hörande till kategori M_1 , M_1G , N_1 eller N_1G , skall en höger backspegel monteras som ger tillräcklig sikt bakåt. Om man i bakrutan monterat högt placerat bromsljus, vilket är obligatorisk utrustning, får det inte täckas med toningsfolie.

17 §

Stötfångare samt underkörnings- och sidoskydd

1. Stötfångarna får bytas till annan modell eller avlägsnas varvid också eventuella spetsiga fästen och vid ändringsarbetet uppkomna spetsiga detaljer skall avlägsnas.

2. Underkörnings- och sidoskydd som krävs på bilen får inte avlägsnas.

3. Främre stötfångare för fordon i kategori M_1 och N_1 får kompletteras eller ersättas med kofångare bara på fordon i kategorierna M_1G och N_1G .

18 §

Plastdelar

1. Bilens ytterplåtar får bytas mot motsvarande av plast under följande förutsättningar:

a) den monterade delen inverkar inte på karosseriets styvhet; och

b) om dörr monteras förstärks den så att den ger samma skydd vid sidokrock som den ursprungliga dörren.

2. Dörr vars lås och gångjärn skall uppfylla kraven i E-reglemente, direktiv eller FMVSS-standard får dock inte ersättas med plastdörr om det inte kan visas att kraven är uppfyllda också efter bytet.

3. Karosseridelar i fram- och sidopartiet av fordon hörande till kategori M_1 som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får utbytas mot delar av material som avviker från det ursprungliga och ändras bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

19 §

Byte och ändring av strålkastare och lyktor

1. Den nya strålkastaren eller lyktan skall uppfylla de krav som gällde då bilen togs i bruk eller senare krav. Strålkastare eller lykta som är E- eller e-märkt eller uppfyller motsvarande bestämmelser i Förenta Staterna får dock inte bytas mot icke godkänd, och den nya strålkastaren eller lyktan får inte ha sämre lyskraft eller synlighet än den gamla.

2. Om strålkastarens eller lyktans plats ändras skall placeringen uppfylla de krav som gällde då bilen togs i bruk eller senare krav.

3. Om extra strålkastare eller lyktor monteras skall de uppfylla vid installationstidpunkten gällande krav beträffande godkännande, placering och synlighet.

4. Om bilen inte ursprungligen varit försedd med körriktningsvisare eller om visarna ersätts med blinkers skall dessa visa vitt eller brungult ljus framåt och rött eller brun-gult bakåt. Körriktningsvisare får framtill kombineras med separata främre positionslyktor och baktill med bromslykterna, förutsatt att dessa till placering och synlighetsvinklar uppfyller gällande bestämmelser. Sidolyktor krävs dock inte. Körriktningsvisarens lampa skall ha en effekt av minst 15 W, dock minst fyra gånger så stor som hos motsvarande positionslykta.

20 §

Ändring av dörrar

1. Vid ändringsbesiktning får ändring av dörrarnas och takstolparnas antal godkännas inom ramen för modellserien. Härvid skall karosseri och eventuell ram eller bottenplatta förstärkas så att de är likvärdiga med förebilden i modellserien. Tillförlitlig utredning skall vid behov företas över skillnader mellan versionerna.

2. Sidodörrarnas lås och gångjärn får ändras på följande sätt:

a) lås och gångjärn som skall vara godkända enligt E-reglemente, direktiv eller FMVSS-standard får inte ändras så att kraven inte längre uppfylls;

b) försänkta handtag får inte bytas mot utanpåliggande;

c) utskjutande gångjärn får bytas mot dol-

da om gångjärnen och deras infästning är minst lika hållfasta som i det ursprungliga utförandet;

d) lås med tunga får bytas mot modernt säkerhetslås om infästningen är minst lika hållfast som den ursprungliga;

e) dörrhandtagen får bytas med beaktande av det som bestäms i punkt a och b; och

f) efter ändringen skall förare och passagerare avsedda dörrar mekaniskt kunna öppnas från in- och utsidan.

3. Dörrändringar på fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG är tillåtna bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

21 §

Ändring av karosseri

1. Vid ändringsbesiktning får godkännas ändring av karosseriets bredd med högst 100 mm.

2. Vid ändringsbesiktning får godkännas ändring genom vilken stänkskärmar och fram- eller bakluckan ersätts med en enhet som öppnas på en gång under följande förutsättningar:

a) bilen har ursprungligen en ram, hjälpram eller ramlådor som bär huvuddelen av belastningen;

b) om stänkskärmar inklusive eventuellt avtagbara innerstänkskärmar har fungerat som bärande konstruktioner eller förstärkningar förstärks bilen på annat sätt så att den till hållfastheten är likvärdig med den ursprungliga; vid behov skall utredning företas över den ändrade konstruktionens hållfasthet, och

c) förstärkningsdelarna och övriga ändrade konstruktioner utförs så att de inte kan tränga in i kupén vid krock.

3. Vid ändringsbesiktning får godkännas sänkning av taket på följande sätt:

a) sänkningen får vara högst 16 % av vindrutans höjd, dock högst 100 mm, båda måtten mätta i vindrutestolpens riktning;

b) vindrute- och mittstolparna får lutas litet genom att böjas eller kapas förutsatt att alla inom varandra belägna profiler svetsas, en tillförlitlig utredning över svetsarbetet skall företas vid ändringsbesiktningen;

c) de bakre stolparna får lutas;

d) taket får vid behov förlängas eller bredas;

e) höjden över sätet skall efter ändringen uppfylla kraven i 61 § konstruktionsförordningen; och

f) siktfältet genom vindrutan skall uppfylla de krav som gällde när bilen togs i bruk.

4. Vid ändringsbesiktning får också höjning av taket godkännas under förutsättning att karosseriet inte försvagas genom ändringen.

5. Vid ändringsbesiktning får karosseriet ändras så att det svarar mot cabrioletversion hörande till modellserien under följande förutsättningar:

a) karosseri och eventuell ram eller bottenplatta ändras så att de till alla delar är likvärdiga med cabrioletversionen; härvid skall tillförlitlig utredning företas över de tekniska skillnaderna mellan sedan- och cabrioletversionerna;

b) vindruteramen skall vara lika hållfast som på cabrioletversionen; om detta inte kan påvisas eller om cabrioletversionen varit försedd med störtbåge skall man också i den ändrade bilen montera störtbåge som då skall uppfylla samma krav som i cabrioletversionen eller kraven enligt 24 § nedan; och

c) de yttersta sittplatserna i framsätet skall vara försedda med trepunktsbälten och övriga sittplatser med minst höftbälten; hade den ursprungliga bilen trepunktsbälten i baksätet skall också den ändrade bilen ha sådana.

6. Karosseri på fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får ändras och godkännas vid ändringsbesiktning bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

22 §

Byte av karosseri

1. Vid ändringsbesiktning får man godkänna byte av karosseriet till ett som i tekniskt avseende är likvärdigt och ingår i modellserien under följande förutsättningar:

a) eventuell ram eller bottenplatta är likvärdig med eller förstärks så att den blir likvärdig med ram eller bottenplatta som

ursprungligen hört till karosseriet vilket skall monteras; vid behov skall tillförlitlig utredning företas över att ramarna eller bottenplattorna är likvärdiga;

b) inga andra ändringar än sådana som får godkännas vid ändringsbesiktning krävs i det nya karosseriet eller i motor eller delar till kraftöverföring, axlar eller styrinrättning, fästpunkterna inberäknade, som monteras i det nya karosseriet eller i ram eller bottenplatta som eventuellt byts med karosseriet; och

c) vid byte till cabrioletkarosseri är de yttersta sittplatserna i framsätet försedda med trepunktsbälten och övriga sittplatser med minst höftbälten; hade den ursprungliga bilen trepunktsbälten i baksätet skall också den ändrade bilen ha sådana.

2. Karosseri på fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får ändras och godkännas vid ändringsbesiktning bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

23 §

Höjning av karosseri i förhållande till ramen

1. Vid ändringsbesiktning får höjning av karosseriet i förhållande till separat ram godkännas på fordon hörande till kategori M₁G och N₁G och med egenmassa överstigande 1 500 kg under följande förutsättningar:

a) höjningsdelarna mellan karosseri och ram är inte högre än 77 mm;

b) eventuella gummikuddar mellan karosseri och ram avlägsnas inte;

c) på manöverorgan samt bromsrör och -slangar görs vid behov de ändringar höjningen kräver utan extra fogar eller skarvar;

d) på grund av höjningen av karosseriet och eventuell ändring av däck och chassit ökar bilens totala höjd i förhållande till det ursprungliga karosseriet med högst 150 mm;

e) i förhöjd bil av cabriolettyp monteras störbåge enligt 24 § om sådan inte ingår som standard;

f) efter ändringen är bilen inte benägen att välta.

2. Karosseri på fordon hörande till kategori M₁ som när fordonet första gången togs i

bruk förutsattes uppfylla kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt 96/79/EG och 96/27/EG får höjas och godkännas vid ändringsbesiktning bara om bilen efter ändringarna uppfyller kraven på hållfasthet vid frontal- och sidokrock enligt ovan.

24 §

Störbåge

1. Störbåge får monteras i bilen. Om störbågen enligt detta beslut är obligatorisk skall den vara av en modell som godkänts av en registrerad riksomfattande bilspportorganisation.

2. På fordon hörande till kategori M₁ eller N₁ godkänns också störbåge av stålrör med minst väggjockleken 2 mm och minst ytterdiametern 50 mm eller stålrör med likvärdig hållfasthet som är försedd med åtminstone ett i bilens längdriktning symmetriskt placerat snedstöd med likvärdig hållfasthet. Har störbågen två snedstöd som upptill är fästade i huvudbågens vertikalarör får fästernas avstånd från huvudbågens horisontala parti vara högst 100 mm. Störbågen med snedstöd skall fästas stadigt i karosseriet, bottenplattan eller ramen, varvid förstärkningsbrickor av tillräcklig storlek skall användas. Avståndet från förarstolens sittyta till störbågen skall vara minst 850 mm mätt i ryggstöds riktning.

25 §

Tillfälligt monterad utrustning för fastighetsskötsel

1. Vid ändringsbesiktning får man i bil med totalmassa under 5 000 kg godkänna tillfälligt montage av utrustning för fastighetsskötsel som monterad i bilen på en axel orsakar överskridning av den axelmassa biltillverkaren allmänt tillåter för bilen, dock inom gränserna för den av tillverkaren på särskilda villkor tillåtna förhöjningen av axelmassan.

2. Om biltillverkaren tillåter förhöjning av axelmassan bara vid viss nedsatt körhastighet skall bilen när utrustningen för fastighetsskötsel är monterad i bilen vara försedd med en bakåt synlig skylt enligt 98 § 1 mom. konstruktionsförrordningen som visar

bilens nedsatta största tillåtna hastighet i kilometer i timmen.

3. Den nedsättning av bilens största tillåtna hastighet som orsakas av axelmassans förhöjning skall framgå av en i kupén placerad och för föraren tydligt synlig skylt som klart anger största tillåtna hastighet när utrustningen för fastighetsskötsel är monterad i bilen.

5 kap.

Ikraftträdande

26 §

Ikraftträdande

1. Detta beslut träder i kraft den 1 november 1998.

2. Detta beslut gäller konstruktionsändringar som utförs eller företes till ändrings-

besiktning dagen för ikraftträdandet eller därefter.

3. Konstruktionsändringar som påbörjats innan beslutet trädde i kraft får slutföras och till den 31 december 2001 godkännas enligt trafikministeriets beslut om ändring av bilars konstruktion (1714/1992) som gällde när detta beslut trädde i kraft.

4. Tillstånd till ändring av bils konstruktion som beviljats innan detta beslut trädde i kraft gäller till slutet av år 2001.

5. Bilar som innan detta beslut trädde i kraft ändrats på godkänt sätt får fortfarande användas i trafik.

6. Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilda skäl bevilja dispens från bestämmelserna i detta beslut.

7. Genom detta beslut upphävs trafikministeriets beslut av den 30 december 1992 om ändring av bilars konstruktion (1714/1992).

Helsingfors den 23 oktober 1998

Trafikminister *Matti Aura*

Överingenjör Kari Saari

Nr 780

**Jord- och skogsbruksministeriets beslut
om beloppet av nationellt stöd till potatisodlare**

Utfärdat i Helsingfors den 28 oktober 1998

Jord- och skogsbruksministeriet har med stöd av 4 och 5 § statsrådets beslut av den 11 april 1996 om nationellt stöd för potatisproduktion (255/1996), av dessa 4 § sådan den lyder i statsrådets beslut 268/1998, beslutat:

1 §

Stödbeloppet till potatisodlare är:

i fråga om odlare som ingått ett skriftligt odlingskontrakt om marknadsföring av produktio-	nen	2 450 mk/ha
i fråga om andra stödberättigade potatisodlare		1 750 mk/ha

Om det marknadsföringsavtal som avses i 1 mom. grundar sig på en kilomängd, bestäms stödet utgående från en hektarskörd om 20 000 kilogram. I fråga om tidig potatis som odlas under hölje bestäms stödet utgående från en hektarskörd om 10 000 kilogram.

2 §

Detta beslut träder i kraft den 4 november 1998.

Helsingfors den 28 oktober 1998

Jord- och skogsbruksminister *Kalevi Hemilä*

Lantbruksöverinspektör Pertti Kokkonen

FÖRFS/ELEKTRONISK VERSION

Nr 775—780, 2 ark

HUVUDREDAKTÖR JARI LINHALA
OY EDITA AB, HELSINGFORS 1998