

Ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksen arvosteluperusteet

TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut 15 päivänä toukokuuta 2018 ajoneuvolain (1090/2002) 53, 53 a ja 58 §:n nojalla määräyksen ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksen arvosteluperusteista (TRAFI/182560/03.04.03.00/2018). Määräyksen voimaantulon jälkeen Euroopan komissio on huomauttanut, että määräyksen kohdassa 4 olevat vaatimukset katsastustodistuksen tarkemmasta sisällöstä eivät vastaa riittävän tarkasti katsastusdirektiivin vaatimuksia. 31 päivänä joulukuuta 2018 voimaantulleella määräyksellä määräaikaiskatsastuksen arvosteluperusteista (TRAFI/664120/03.04.03.00/2018) muutettiin 15 päivänä toukokuuta 2018 ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksen arvosteluperusteista annetun määräyksen 4 kohta siten, että se vastaa edellä mainitun direktiivin vaatimuksia. Muilta osin määräykset vastaavat toisiaan. 31 päivänä joulukuuta 2018 voimaantulleen määräyksen ruotsinkieliseen käännökseen oli jäänyt kirjoitusvirhe, joka on korjattu 20 päivänä joulukuuta 2019 voimaantulleella määräyksellä (TRAFICOM/540030/03.04.03.00/2019), johon ei kuitenkaan ole tehty sisällöllisiä muutoksia.

Määräyksellä ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksen arvosteluperusteista on osaltaan pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta 2014/45/EU (katsastusdirektiivi) ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta 2014/46/EU (rekisteröintitodistusdirektiivi).

Katsastusdirektiivi, rekisteröintitodistusdirektiivi ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta (tienvarsitarkastusdirektiivi) annettiin 3 päivänä huhtikuuta 2014. Kansallisesti direktiivien mukainen lainsäädäntö on pitänyt antaa 20 päivään toukokuuta 2017 mennessä ja lainsäädännön on pitänyt olla voimassa viimeistään 20 päivänä toukokuuta 2018.

Katsastusdirektiivissä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset yleisillä teillä käytettävien ajoneuvojen määräaikaiskatsastusten järjestelmälle. Kansallisesti ajoneuvon määräaikaiskatsastuksesta säädetään 1.3.2021 voimaantulleen ajoneuvolain (82/2021) 6 luvussa. Määräaikaiskatsastuksella tarkoitetaan ajoneuvolain 2 §:n 30 kohdan mukaan ajoneuvon käytön aikaista määräajoin suoritettavaksi säädettyä ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamista. Ajoneuvolaissa säädetään ajoneuvon hyväksymisestä ja hylkäämisestä määräaikaiskatsastuksessa, vikojen ja puutteellisuuden arvostelusta sekä katsastustodistuksesta. Lain 152 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 1) moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU, jäljempänä katsastusdirektiivi, liitteessä I ja pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtyyn sopimukseen (SopS 35/2001), jäljempänä Wienin katsastussopimus, liitetyissä normeissa tarkoitetuista tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä;

2) katsastusdirektiiviä ja Wienin katsastussopimusta täydentävistä 1 momentissa tarkoitetuista tarkastuskohteista;

3) katsastusdirektiiviä ja Wienin katsastussopimusta täydentävistä tarkastusmenetelmistä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa myös tarkemmat määräykset vikojen ja puutteellisuuden luokittelusta ajoneuvolain 154 §:n nojalla sekä katsastustodistuksen sisällöstä ajoneuvolain 160 §:n nojalla.

Määräyksen tavoite

Tavoitteena on helpottaa katsastajan päätöksentekoa käytännön katsastustyössä ja yhtenäistää katsastuksen tuloksia. Katsastuspäätösten yhtenäistämällä pyritään varmistamaan liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuus. Määräyksessä on myös pyritty huomioimaan uuden ajoneuvotekniikan tuomat haasteet ajoneuvojen tarkastamiseen, erityisesti sähkö- ja hybridi ajoneuvojen ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyksen valmistelussa on otettu huomioon katsastusalan toimijoiden näkemyksiä muutostarpeista. Määräysvalmisteluun on osallistunut ajoneuvokatsastuksen laatutyöryhmä.

Sidosryhmäkuulemisia on pidetty valmistelun aikana 16.11.2021 taksiliiton edustajille ja vammaisjärjestöille lähinnä esteettömien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksessa suoritettavien tarkastusten osalta.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksen arvioidaan selkeyttävän katsastajien toimintaa vikakriteeristön päivityksen ja selkeyttämisen myötä. Muutoksella pyritään tasalaatuistamaan määräaikaikatsastuksia, varmistamaan katsastusasiakkaiden yhdenvertainen kohtelu katsastuksessa ja varmistamaan, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot ovat turvallisia, eikä niistä aiheudu ylimääräistä kuormitusta ympäristölle ympäristöhaittojen muodossa.

Määräyksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia alan toimijoiden liiketoiminnan kustannuksiin.

Muutosten arvioidaan lisäävän turvallisuutta mm. sähkö-, hybridi ja kaasujoneuvojen tarkentuneen katsastuksen johdosta.

Muutosten oletetaan helpottavan viranomaisen valvontatehtävää selkeämmän kriteeristön myötä ja tekevän valvonnan paremmin läpinäkyväksi.

Yksityiskohtaiset perustelut

Soveltamisala

Määräyksen soveltamisalan viittaukset muutettaisiin vastaamaan uuden ajoneuvolain kohtia.

Määritelmät

Määritelmät muutettaisiin viittaamaan uuden ajoneuvolain 2 §:ään.

Kohdassa 3.3 Vikojen ja puutteellisuuden luokittelu

Kohtaan lisättäisiin lause, jolla määrättäisiin ajoneuvon vapaaehtoisena lisättyjen varusteiden toimintakuntoisuus ja ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tai sitä myöhempien vaatimusten täytyminen

Kohtaan 3.4.1 lisättäisiin vakavaksi viaksi MI-valon ilmoittama vika tarkentamaan aiempaa virheellinen toiminta ilmaisua. Tällä pyrittäisiin selventämään, että merkki-valon indikoima vika tulisi arvostella hylkäykseen johtavaksi, vaikka tallentunut vikakoodi ei olisikaan vakavien vikojen määritelmän mukainen. Otto-moottoristen ajoneuvojen pakokaasupäästöjen tarkastamisen kohdasta poistettaisiin tarkennukset M1 ja N1 luokkiin ja korvattaisiin viittauksilla M ja N-luokkiin. Muutoksella laajennettaisiin pakokaasupäästöjen tarkastamista myös otto moottorilla varustettuihin raskaisiin ajoneuvoihin.

Kohdassa 3.4.2 Dieselmoottorilla varustettujen ajoneuvojen pakokaasupäästöjen tarkastaminen

Korjattaisiin määräyksen edellisessä päivytyksessä muuttuneet päästöluokkien yläindeksi- huomautukset oikeaan muotoon taulukon 2 ymmärrettävyyden helpottamiseksi. Kohdan tekstimuotoa selkeytettäisiin mm. yhdenmukaistamalla luetteloita. Muutoksilla ei olisi käytännön merkitystä kohdan sisältöön.

Kohtaan 3.4.2.2 Pakokaasupäästöjen arvostelu lisätään tarkennus valmistajan ilmoittamien raja-arvojen noudattamisesta pakokaasupäästöjä arvioitaessa, niissä tapauksissa joissa kyseinen arvo on taulukossa annettua arvoa suurempi. Lisäyksellä selvennettäisiin katsastajien tulkintaa siitä mitä raja-arvoja ajoneuvojen tarkastuksissa tulee noudattaa. Valmistajan ilmoittamat raja-arvot pystytään monissa tapauksissa tarkastamaan ajoneuvon valmistajan kilvestä tai valmistajan antamasta erityisohjeesta.

Dieselmoottorilla varustetuille, niin sanotuille I-ajoneuvoille, määritellään määräyksessä uudet päästörajat euroluokkia vastaavien käyttöönottopäivämäärien mukaisesti. Päivämäärät on valikoitu euroluokkia koskevista säädöksistä viimeisiltä ajoneuvoluokilta, joille kyseinen päästöraja on tullut vaatimuksena tyyppihyväksynnässä. I-ajoneuvoilla tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka on valmistettu suurina sarjoina yhdysvaltalaisia, japanilaisia, eteläkorealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten.

Liitteen kohdan B1 Käyttöjarru alakohtaan käyttöjarrun teho lisättäisiin katsastusdirektiiviä vastaavat huomautukset luettelon loppuun, jolloin sisältö olisi yhteneväinen direktiivin ja paineilmajarrumääräyksen (Raskaan ajoneuvon paineilmajarrujen tarkastus katsastuksessa) sisältöjen kanssa. Kohdan putket ja letkut alakohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin silmämääräinen tarkastaminen ja vikakohteisiin letkun kiertymisen tarkennukseksi hankautumis- tai kudonsvaurion vaara selventämään rajaa viaksi tulkitsemisen osalta ja liitoksen pettämisvaara helpottamaan jarruletken puristusliitoksen ruoste tai muun vaurioitumisen arviointikriteeriä ja puuttumiskynnystä katsastuksessa. Tarkastusmenetelmään liitettäisiin tarkenteena jarrujärjestelmän koeponnistaminen 1000N voimalla tarkentamaan aiemman version voimakkaasti sanaa. Muutoksella pyritäisiin selkeyttämään millaisella voimalla järjestelmän paineenkesto tulisi tarkastaa. Velvoite eksaktin jarruvoiman mittaamisesta kaikissa katsastuksissa ei olisi lisäyksen tarkoituksena vaan se, että toimipaikalla olevaa poljinvoimamittaria, käytettäisiin aika ajoin katsastuksissa riittävän poljinvoiman tarkastamiseksi. Kohdassa myös tarkennettaisiin jarruputken syöpymisen rajanvetoa korvaamalla termi: voimakkaasti syöpynyt numeerisella arvolla: yli 1/3 alkuperäisestä seinämävahvuudestaan. Jarrunesteen arviointimenetelmään tarkennettaisiin, ettei sitä tule tehdä pelkän värin perusteella vaan nesteen samentuneisuuden tai likaisuuden perusteella. Tämä olisi perusteltua, koska eri merkkiset nesteet poikkeavat merkittävästi tummuudeltaan eikä niiden vesipitoisuutta voida arvioida luotettavasti pelkkään väriin perustuen.

Levyjarrullisen ajoneuvon jarrukilven ruostevaurioituneisuuden vikoihin lisättäisiin tarkennus yli 1/3 tai putoamisvaara, yhdenmukaistamaan katsastajien arviointia kyseisessä viassa. Kohteen tarkastuksen sisältöön lisättäisiin myös jarrukilpien kunnon tarkastamiseen tarkenne puhkisyöpymät rajaamaan vika-arviointi koskemaan sellaisia ruostevaurioita jotka ovat aiheuttaneet metallin ainevahvuuden syöpymisen läpi asti.

Jarrupalojen kuluneisuuden arviointiin tehtäisiin tarkennus: alle 2mm kitkapintaa jäljellä tai alle valmistajan ilmoittaman minimipaksuuden. Lisäys olisi perusteltu yhteneväisempien katsastusten vikahavaintojen saavuttamiseksi. Jarrujen vierintävastuksen kohtaa tarkennettaisiin lisäämällä vikoihin jarrujen laahaus, koska nykyinen asiaan viittaava vika suuri vierintävastus pitää sisällään paljon muutakin kuin pelkän jarrun laahauksen. Kohdan tarkastusmenetelmään lisättäisiin kevyen kaluston laahauksen määritelmiin se, ettei rengasta pystytä pyöräyttämään yhdellä kädellä ja tarkennus jossa määrätään vertaamaan ajoneuvon molempia puolia keskenään. Jarruputkiston ja letkujen vikojen arvosteluja tarkennettaisiin esimerkiksi putkiston kiinnityksen osalta sekä autoille että perävaunuille, ja tarkennettaisiin vuotojen arvostelua lisäämällä vikahavaintoihin se, esiintyykö vuoto jarrutettaessa vai lepotilassa, koska tästä voidaan päätellä, onko paineilmajarrullisen ajoneuvon ilmavuoto painepuolella vai ei. Kyseisellä asialla on merkittävä vaikutus siihen, kuinka vakavana vikaa voidaan pitää liikenneturvallisuuksi ajatellen. Kohdan jarrunestevuotoja käsittelevään alakohdasta poistettaisiin jarruputkiston liitoksessa olevan nestevuodon muita nestevuotoja lievempi arviointimahdollisuus. Muutos olisi perusteltu, koska sillä selkeytettäisiin kyseisen vian määrättyä arvostelua havaitun nestevuodon johtaessa aina ajokieltoon johtavaan arvosteluun. Kohtaan lisättäisiin tarkastuksen sisältöön paineilmajarrullisten ajoneuvojen jarruvipujen ja levittäjäakselien välysten tarkastaminen ja annettaisiin kyseisille kohteille enimmäisvälykset, jotka aiemmin ovat olleet katsastajille annettussa ohjeessa, eikä niitä ole voitu pitää juridisesti katsastajaa velvoittavina. Raja-arvoista kuitenkin voitaisiin poiketa, mikäli valmistajan ohjeistus olisi arvojen kanssa ristiriidassa. Lisäys helpottaisi ja yhdenmukaistaisi katsastajien päätöksentekoa kyseisten komponenttien liiallista kuluneisuutta arvioitaessa ja olisi näin ollen perusteltu. Kohtaan lisättäisiin työntöjarrullisille perävaunuille viaksi: *Työntövarsi jumissa*. Lisäyksellä pyrittäisiin selvittämään rajan vetoa koska pelkkä liikematkan riittämättömyyden vikavaihtoehto ei ole riittävä työntövarren toimintaa arvioitaessa. Kohtaan lisättäisiin tarkastettaviin venttiileihin perävaunun jarrujen käsiohjausventtiili, selvittämään kyseisen komponentin arviointikohtaa määräyksen liitteessä.

Liitteen kohdassa B2 Seisontajarru muutettaisiin seisontajarrun saman akselin jarruissa havaitun liiallisen tehoeron arviointia perävaunun osalta vastaamaan auton arvostelua. Vian vakavuus perävaunujen osalta ei poikkea autosta, joten arvostelun keventäminen yhtäläiseksi olisi perusteltua. Kohdan vikoihin lisättäisiin vika: *Jarru laahaa*, koska kohdassa ennestään oleva vika: *Suuri vierintävastus* ei automaattisesti tarkoita sitä, että kyseinen vika aiheutuisi jarrun päälle jäämisestä. Kohdassa myös annettaisiin lisätarkastusohjeita sähköisellä seisontajarrulla varustetuille autoille määräämällä tarkastus suoritettavaksi jarrudynamometrillä merkkivalon toiminnan tarkastuksen lisäksi ja muuttamalla valmistajan ohjeisiin viittaava teksti muotoon: mahdollisten valmistajan ohjeiden perusteella. Kohdan muotoilu vastaisi nykyistä käytännön toimintatapaa jossa sähköisen seisontajarrun tarkastaminen on suoritettu jarrudynamometrillä, ellei valmistaja ole antanut erityisohjetta toisenlaisesta menettelytavasta.

Liitteen kohtaan C1 Heijastimet lisättäisiin viaksi puutteellinen kiinnitys. Kohdan vioista vika: rikki tai haalistunut muutettaisiin muotoon: vaurioitunut tai virheellinen väri, koska vaurioitunut sanan käyttö on terminä määräyksen sisältöön soveltuvampi ja virheellinen väri pitäisi sisällään enemmän vikamahdollisuuksia kuin pelkkä haalistunut termi. Kohteen tarkastusta tarkennettaisiin lisäämällä symmetrisyyden tarkastaminen tarkastuksen sisältöön, jota tulisi hyödyntää sellaisiin heijastimiin joiden tulee olla symmetriset kuten etu- tai takaheijastimet.

Liitteen kohtaan C2 Takavalaisimet lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. vikoja.

Liitteen kohtaan C3 Jarruvalaisimet lisättäisiin tarkennus, että hylkäysviaksi arvioitavassa jarruvalaisinten toimimattomuudessa, huomioitaisiin myös mahdollinen lisäjarruvalaisin ja sen toiminta. Lisäys olisi tarpeellinen selkeyttämään, että toimiva lisäjarruvalaisin keventäisi arvostelun vakavasta viasta vähäiseksi viaksi. Kohtaan lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. vikoja.

Liitteen kohtaan C3.1 Lisäjarruvalaisimet lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa.

Liitteen kohtaan C4 Suuntavalaisin lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. vikoja.

Liitteen kohtaan C5 Rekisterikilvenvalaisin lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, väärää väriä ym. vikoja.

Liitteen kohdassa C6 Tunnusvalaisimet lisättäisiin viaksi puutteellinen kiinnitys, varmistamaan että katsastajat pystyvät arvioimaan ja tarkastamaan kyseisten kohteiden kiinnitysten asianmukaisuuden.

Liitteen kohtaan C7 Etuvalaisin I lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. vikoja.

Liitteen kohdassa C8 Lähivalaisimet muutettaisiin vika umpio löysä tai irti muotoon puutteellinen kiinnitys, koska kyseisen termin käyttö on määräyksen sisältöön soveltuvampi. Kohtaan lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita, jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: *Vertaamalla valaisimia keskenään*. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. vikoja. Kohtaan lisättäisiin viaksi: *asennettu ei hyväksytty polttimo*, joka aiheuttaisi katsastuksessa hylkäyksen. Lisäys olisi perusteltu, koska esimerkiksi led/xenon polttimon asentaminen normaalille halogeenipolttimolle tarkoitettuun umpioon yleensä muuttaa valokuvion virheelliseksi, lisää hajavalon määrää ja näin ollen myös aiheuttaa vastaantulevalle liikenne-

teelle vakavan häikäisyhaitan. Kohtaan lisättäisiin myös vika: vääränpuoleiseen liikenteeseen tarkoitettu. Vika on tähän asti ollut sisällytettynä vikaan säännöstenvastainen rakenne, sijoitus tai toiminta, joka on katsastuksessa arvioitu vähäiseksi eli korjauskehottuksen aiheuttavaksi viaksi. Vian nostaminen omaksi kohdakseen ja arvostelun tiukentaminen katsastuksen hylkäyksen aiheuttavaksi olisi perusteltua, koska vääränpuoleiseen liikenteeseen tarkoitettujen umpioiden kuvio aiheuttaa vakavan vastaantulevan liikenteen häikäisyriskin.

Liitteen kohtaan C8.2 Pesulaite lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat pesulaitteen normaalia toimintaa.

Liitteen kohtaan C9 Kaukovalaisimet lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa. Kohtaan lisättäisiin tarkastusmenetelmiin: Vertaamalla valaisimia keskenään. Lisäyksellä selvennettäisiin eri puolien valaisimien keskinäisen vertailun suorittamista, josta voitaisiin päätellä esimerkiksi valotehon heikkoutta, symmetrisyyttä, väärää väriä ym. Vikoja.

Liitteen kohdassa C9.1 Lisäkaukovalaisimet vika: valaisimen kiinnitys löysä tai irti muutettaisiin muotoon kiinnitys puutteellinen, koska kyseisen termin käyttö on määräyksen sisältöön soveltuvampi. Kohtaan lisättäisiin viaksi: vaurioitunut, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa.

Liitteen kohdasta C10 muut valaisimet muutettaisiin vika: peruutusvalaisimen puutteellinen kiinnitys, muotoon kiinnitys puutteellinen. Muutoksella varmistettaisiin vakavainnon hyödyntäminen myös kaikkiin muihin kohdassa lueteltuihin valaisimiin pelkän peruutusvalaisimen sijasta. Kohtaan lisättäisiin viaksi: *vaurioitunut*, joka kattaisi sellaiset puutteet joita ei muissa vioissa ole tarkasti määritelty, vialla on tarkoitettu sellaisia selkeitä vaurioita jotka selkeästi haittaavat valaisimen normaalia ja turvallista toimintaa.

Liitteen kohdaksi C12.5 eCall- järjestelmä lisättäisiin eCall- järjestelmän katsastuksessa suoritettava tarkastaminen, vikojen arvosteluineen. Lisäyksellä huomioitaisiin direktiiviin tehtävä lisäys jo ennen sen pakollista voimaantuloa 20.5.2023. Järjestelmän tarkastaminen perustuisi pääsääntöisesti silmämääräiseen tarkastukseen, eikä edellyttäisi katsastukseen uusia laitehankintoja. Menetelmissä mainittaisiin kuitenkin sähköisen liitännän kautta tehtävä tarkastaminen vaihtoehtona, jos ajoneuvon tekniset ominaisuudet mahdollistavat sen ja kun tarvittavat tiedot ovat saatavilla.

Liitteen kohdasta C11 Varoituskolmio poistettaisiin tarkastuskohteesta maininta, että varoituskolmion on oltava E-hyväksytty. Varoituskolmion pakollisuus ja E-hyväksyntä sisältyvät jo säännöstenmukaisuuden tarkastamiseen.

Liitteen kohdassa C13 Ajopiirturi täsmennettäisiin, että piirturi tarkistettaisiin aina myös silloin, jos ajopiirturi on asennettu ajoneuvoon eikä ajoneuvolle ole merkitty rekisteritietoihin vapautusta käyttövelvoitteesta. Muutoksella pyritään helpottamaan sellaisten ajoneuvojen tarkastamista, joita ei käytetä ajo- ja lepoaikasäätelyn eikä ajopiirturisäätelyn soveltamisalaan kuuluvassa käytössä, mutta joihin ajopiirturi on asennettu. Muutoksissa edellytettäisiin kuitenkin, että ajoneuvojen rekisteritietoihin on kirjattu kyseinen tieto. Käytännössä vapautus siis edellyttäisi muutoskatsastusta jossa kyseinen tieto voitaisiin lisätä tällaisen ajoneuvon erikoisehtoihin. Velvoitteella on pyritty varmistamaan valvonnan edellytykset puuttua havaittuihin väärinkäytöksiin ja helpottamaan vanhoilla ajopiirtureilla varustettuja ajoneuvoja, joissa piirturi on integroitu nopeusmittariin eikä ole poistettavissa vaan koko nopeusmittari olisi piirturin poistamiseksi kor-

vattava toisenlaisella. Erikoisehdon edellyttäminen olisi perusteltua koska piirturin asennusvelvoitetta ei voida päätellä ajoneuvon käyttötiedosta vaan myös yksityiskäyttöön merkitty ajoneuvo voi olla velvoitettu piirturin käyttöön, jos kuljetustarkoitus sitä edellyttää. Velvoite helpottaisi esimerkiksi katsastajaa päättämään tarvitseeko ajoneuvon katsastuksen yhteydessä esittää ajopiirturin tarkastustodistusta.

Kohdassa vikaa "puuttuu" muutettaisiin muotoon "pakollinen varuste puuttuu". Tällä täsmennettäisiin sitä, että katsastuksessa tulisi myös tarkistaa se, tulisiko ajopiirturi olla sellaisessa ajoneuvossa, jossa sitä lainsäädännön mukaan edellytetään. Lainsäädännössä ajopiirturin asennus- ja käyttövelvoitteesta ja -vapautuksista säädetään tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014 ja ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (507/2018). Lisäksi ajopiirturin käytön vapautuksesta on säädetty ajoneuvolain 13 § 6 momentissa, jonka mukaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklan 1 kohdan i alakohdassa tarkoitettuja hyötyajoneuvoja Suomessa ovat sellaiset M- ja N-luokan ajoneuvot, joiden ensimmäisen käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joita ei käytetä kaupalliseen tavarankuljetukseen tai henkilöiden kuljetuksiin.

Liitteen kohtaan C14 Muu varuste lisättäisiin alakohta C14.6, joka käsittelisi pyörätuolinostinta ja luiskia. Alakohdassa tarkennettaisiin kyseisten varusteiden katsastuksessa suoritettavaa tarkastamista ja vikojen arvostelua. Tarkennus olisi perusteltu kohteiden asianmukaisen tarkastamisen varmistamiseksi.

Liitteen kohdan C14.1 Taksamittari vioista poistettaisiin taksamittarin asennusvelvollisuuteen liittyvät viat kuten laitteen puuttuminen tai sen asentaminen muuhun kuin taksina käytettävään ajoneuvoon. Muutoksen tarkoituksena olisi huomioida liikenteen palveluista annetun lain mahdollistamat muutokset jotka eivät enää edellytä kyseistä varustetta taksiliikenteessä. Kohdan vika: Renkaan norminmukainen vierintäkehä pienempi kuin asennus- tai tarkastustodistukseen merkityn renkaan. Muutettaisiin muotoon: Renkaan norminmukainen vierintäkehä ei vastaa asennus- tai tarkastustodistukseen merkittyä rengasta. Muutos olisi perusteltu tiukennus, koska se vastaisi kyseistä laitetta koskevaa mittauslaitelain (707/2011) sisältöä.

Liitteen kohdan C15.4 Öljy- ja nestevuodot vika-arviointeja tarkennettaisiin jakamalla nestevuodot ajokieltoon, hylkäämiseen ja korjauskehotukseen johtavilla esimerkeillä. Palovaarallisen vuodon aiheuttaessa ajoneuvon ajokiellon, jatkuva tippojen muodostus hylkäyksen ja tippojen muodostumisen ollessa korjauskehotukseen johtava vika.

Liitteen kohdan D1 Taka-akselisto tekstiin muutettaisiin pyöränlaakerien tarkastusmenetelmän yhteyteen menetelmän hyödyntäminen kevyen kaluston katsastuksiin aiemman tiettyihin ajoneuvoluokkiin viittaamisen sijaan. Kohdan tekstimuoto vastaisi kohdan D8 Etuakselisto tekstimuotoa. Kohdan tarkastettaviin komponentteihin lisättäisiin myös tukivarsien, nivelien, laakerointien ja olka-akselien tarkastukset tarkennuksena aiempaan viittaamiseen akseliston kiinnityksen tarkastamiseen. Kohtaan tarkennettaisiin kallistuksenvakaajan kiinnityksen välyksiin 1mm raja-arvo ja raskaan kaluston kallistuksenvakaajan runkoheloihin 2 mm välyys, jolla helpotettaisiin kulumisesta johtuvien välysten arviointia katsastuksessa.

Kohtaan lisättäisiin viaksi: kallistuksenvakaaja irti selventämään eroa kallistuksenvakaajan välyksellisen kiinnityksen ja eri puolien mekaanisen yhteyden puuttumisen välillä. Kohtaan lisättäisiin tarkennuksena tarkastuskohtaan: Akseliston laakerointien vul-

kanoinnin irtoaminen yli 1/3 kierrosta tai välyksellisyys/virheellinen asento ajoasennossa, jotka tulkitaan vaurioitumiseksi. Tarkennus on perusteltu yhtenäistämään katsastajien käytäntöjä mitä tulkitaan sellaisiksi vaurioiksi, joiden voidaan katsoa olevan vakavia kyseisen kohdan arvostelunmukaisia hylkäykseen johtavia vikoja.

Liitteen kohdan D2 Pakoputkisto virheellinen viittaus melumittauksen arvioinnista kohtaan C15.2 muutettaisiin kohdaksi C15.3 joka käsittelee melua.

Liitteen kohtaan D3 Jousitus lisättäisiin tarkastettavaan kohteisiin kaasunestejousituksen komponentit ja vikoihin kaasunestejousituksen komponentin vaurio tai nestevuoto. Lisäykset tarkentaisivat kaasunestejousituksella varustettujen ajoneuvojen jousituksen tarkastamista katsastuksissa.

Liitteen kohtaan D4 Heilahduksenvaimennus lisättäisiin vaimentimen vuotamisen vikaan rajausta: koko vaimennin/joustintuki öljyinen. Lisäyksellä yhdenmukaistettaisiin katsastajien toimintaa vikojen arvioinnissa, millä pyrittäisiin poistamaan vaimentimen normaalista tihkumisesta kirjattuja vikahavaintoja.

Liitteen kohtaan D5 Alusta lisättäisiin tarkastettavaan kohtiin tarkennus muodonmuutokseen 50 mm syvyyteen tai enintään 50% palkin tai kotelorakenteen alkuperäisestä halkaisijasta. Muutoksella helpotettaisiin rajanvetoa vian kirjaamisen kriteereihin ja vaihtoehtoinen prosentuaalinen raja-arvo olisi perusteltu, koska ajoneuvoissa on hyvin paljon eri kokoisia palkki/kotelorakenteita joihin pelkkä mittaan perustuva raja-arvo ei ole perusteltu.

Liitteen kohdasta D6 Renkaat ja vanteet talvirenkaiden pakolliseen käyttöajankohdastaan liittyvät kuukaudet muutettaisiin vastaamaan tieliikennelain mukaisia talvirenkaiden käyttökuukausia. Toisin kuin tieliikennelain mukaisessa tieliikennekäytössä, katsastuksessa ei arvioidaisi sää- tai keliolosuhdetta talvirenkaiden riittävää urasyvyyttä arvioidessa. Käytännössä muutos tarkoittaisi sitä, että renkaissa, jotka on hyväksytty talvirenkaina käytettäväksi tulisi olla talvirenkaalta minimissään edellytetty kulutuspinnan pääurien syvyys, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana. Kohtaan myös tarkennettaisiin kulutuspinnan tekstiä vastaamaan tieliikennelain muotoa: kulutuspinnan pääurien syvyys. Talvirenkaiden määritelmää ei lisättäisi tähän määräykseen, koska ne löytyvät käyttö määräyksestä. Kohdassa lisättäisiin ajokieltoon johtaviin vikoihin raskaan kaluston 1. akselin renkaiden kudovauriot tai ilmeinen rikkoutumisvaara. Arvostelun kiristäminen kyseisen vian kohdalla olisi perusteltu, koska onnettomuustietoinstituutin aineistosta löydettiin useita vakavia onnettomuuksia, jotka olivat aiheutuneet raskaan kaluston ajoneuvon ohjauksen menetyksestä renkaan puhkeamisen seurauksena. Tarkastuksen sisältöön myös lisättäisiin tarkennuksena syvien pistovaurioiden ja murtumien huomioiminen. Näiden voidaan katsoa olevan ongelmallisia varsinkin raskaan kaluston osalta, koska vaurion aiheuttama veden pääsy metallikudosten väliin heikentää renkaan kudokset ruostuttamalla eikä vian vakavuus ole useinkaan silmämääräisessä tarkastuksessa havaittavissa.

Liitteen kohtaan D8 Etuakselisto tarkennettaisiin kallistuksenvakaajan kiinnityksen välyksiin 1mm raja-arvo ja raskaan kaluston kallistuksenvakaajan runkoheloihin 2 mm välyys, millä helpotettaisiin kulumisesta johtuvien välysten arviointia katsastuksessa. Kohtaan lisättäisiin viaksi: kallistuksenvakaaja irti selventämään eroa kallistuksenvakaajan välyksellisen kiinnityksen ja eri puolien mekaanisen yhteyden puuttumisen välillä. Kohdan vioista vika: pallonivelen suojakumi rikki muutettaisiin muotoon: Pallonivelen suojakumi vaurioitunut, koska vaurioitunut sanan käyttö on terminä määräyksen sisältöön soveltuvampi. Kohtaan lisättäisiin tarkennuksena tarkastuskohtaan: Akseliston laakerointien vulkanoinnin irtoaminen yli 1/3 kierrosta tai välyksellisyys/virheellinen asento ajoasennossa, jotka tulkitaan vaurioitumiseksi. Tarkennus on perusteltu yhtenäistämään katsastajien käytäntöjä mitä tulkitaan sellaisiksi vaurioiksi, joiden voidaan katsoa olevan vakavia kyseisen kohdan arvostelunmukaisia hylkäykseen johtavia vikoja.

Liitteen kohdassa D9 Ohjauslaitteisto muutettaisiin vika: *hammasrungon suojakumi rikki muotoon: hammastangon suojakumi vaurioitunut*. Aiempi termi lienee kirjoitusvirheestä johtuva ja vaurioitunut sanan käyttö on terminä määräyksen sisältöön soveltuvampi.

Liitteen kohtaan D10 Kori lisättäisiin viaksi lasikatto niin vaurioitunut, että vaarantaa liikenneturvallisuuden. Vialla tarkoitettaisiin niin vakavaa lasikaton vauriota, että se aiheuttaa vaaraa autossa matkustaville tai katon osien tielle putoamisen vaaran. Vialla ei näin ollen tarkoitettaisi halkeamia, säröjä eikä muita vaurioita, ellei niitä olisi niin paljon, että liikenneturvallisuuden vaarantumisriskiksi arvioiminen olisi perusteltua.

Liitteen kohtaan D10.1 Kuormakori lisättäisiin viaksi: kilpi puuttuu tai ei luettavissa. Muutoksella huomioitaisiin kuormakorimääräyksestä tullut vaatimus kuormankiinnityspisteiden lujuuksista kertovasta kilvestä kuormatilassa ja sen olemassaolon ja kunnan tarkastaminen myös käytön aikana.

Liitteen kohtaan D11 Kytkentälaitteet kohdan nimi muutettaisiin aiemmasta: *Vetolaitteet* nimestä muotoon: *kytkentälaitteet*. Termi vastaisi ajoneuvolaissa käytettyä ja olisi näin perusteltu muutos. Kohtaan lisättäisiin vika: kilpi puuttuu tai ei luettavissa. Muutoksella mm. huomioitaisiin automääräyksessä sallitun siirtelyvetokidan asennuksessa käytetyn vetopalkin muuttamisen yhteydessä tarvittavan valmistajankilven olemassaolo ja luettavuus käytännössä. Vikoihin lisättäisiin perävaunujen osalta vika: vetoaisan laakerointi vaurioitunut. Vika on selkeästi liikenneturvallisuusnäkökulmasta vakava tai joissain tapauksissa jopa vaarallinen, joten vian lisääminen ja arvostelun vastaavuus muihin kohteen vikoihin on perusteltua. Pääsääntöinen arvostelu vialle olisi näin ollen hylätty ja vakavampia tilanteita varten myös ajokieltomahdollisuus arvosteluun olisi perusteltua.

Liitteen kohtaan D11.1 Perävaunun kytkentälaitteiden sähkökytkennät ja -liitimet lisättäisiin tarkastusmenetelmiin vaatimus ajoneuvoyhdistelmän ajoneuvojen välisten sähkökytkentöjen irrottamisesta ja kosketuspintojen kunnan silmämääräisestä tarkastamisesta. Lisäys on liikenneturvallisuusnäkökulmasta perusteltu, koska tietoon on tullut liikenneonnettomuuksia jotka ovat johtuneet hapettuneiden sähköliittimien aiheuttamasta pakko-ohjattujen akselien toimintahäiriöistä. Joissakin tapauksissa valmistajat ovat ohjeistaneet sähköliittännän irrottamisesta normaalissa ajotilanteessa ja näin ollen on perusteltua myös katsastuksessa tarkastaa, että liitännät pystytään avaamaan.

Liitteen kohtaan E3 Korin sisustus lisättäisiin viaksi istuimen kiinnityksen puutteellisuus, jonka vian arviointimahdollisuuksina olisivat pääsääntöisesti korjauskehoitus ja vaihtoehtona myös hylkäys. Pääsääntöisesti vian korjaaminen on yksinkertaisin työvälinein ilman merkittävää rakenteiden purkamista suoritettava toimenpide, joten arviointi olisi näiltä osin perusteltu. Hylkäämiseen johtava arviointi tarkoittaisi siis vakavampaa kiinnitykseen liittyvää puutetta jonka voitaisiin arvioida aiheuttavan vakavan riskin tai jota ei pystyttäisi korjaamaan em. tavalla. Samaan kohtaan lisättäisiin myös säännöstenvastaisen istuimen vikaan säännöstenvastainen istuimen päällinen, jolla tarkoitettaisiin esimerkiksi sivuturvatyynyillä varustettuun autoon asennettuja yhtenäisiä istuinpäällisiä joita ei ole tarkoitettu ja varustettu merkinnällä sivuturvatyynyistä. Lisäys olisi perusteltu koska onnettomuustutkinnasta saatujen tietojen mukaan joissakin onnettomuustapauksissa on havaittu sivuturvatyynyjen toiminnan häiriintymistä jälkiasennettujen päällisten estettyä turvatyynyn normaalin laukeamisen. Istuinpäällisten merkinnät lisättäisiin myös tarkastuksen sisältöön tarkentamaan kyseisen asian huomioimista katsastuksen yhteydessä.

Liitteen kohtaan E4 Tuulilasi tarkennettaisiin tuulilasin halkeamia ja säröjä kirjoittamalla ne yksikkömuotoon. Muutoksella selvennettäisiin katsastajien toimintaa puuttua yksittäisiin vaurioihin, jos ne ovat kuljettajan näkökentän alueella. Näkökentän rajaami-

sessä yksinkertaistettaisiin viittausta näkökenttädirektiiviin rajaamalla näkökenttä tuulilasinyyhkijöiden pyyhkimään alueeseen. Muutoksella tarkoitettaisiin ajoneuvon kuuluvien normaalimittaisten pyyhkijöiden rajaamaa aluetta ja helpotettaisiin katsastuksessa tehtävää rajan vetoa siinä, mihin näkökentän alue ulottuu.

Liitteen kohdan E6 Muut ikkunat vian arvostelu sille, että ajoneuvon lasia ei pysty avaamaan tai se ei pysy auki muutettaisiin ainoastaan korjauskehotukseen johtavaksi viaksi. Muutos olisi perusteltu koska kyseisiä vikoja ei voida arvioida merkittävän vakaviksi liikenneturvallisuuden kannalta. Kohdassa myös tarkennettaisiin tarkastus koskemaan vain nostomekanismilla varustettuja ikkunoita.

Liitteen kohtaan E8 Voimansiirto lisättäisiin viaksi kytkinpolkimen liukuesteen tai karhennuksen puutteellisuus. Lisäys on liikenneturvallisuusnäkökulmasta perusteltu ja linjassa jarrupolkimen liukuesteen tai karhennuksen vaatimuksen kanssa. Tarkastettavaan kohteisiin lisättäisiin tarkennuksena nelivetojärjestelmä, joka jo nykyisellään kuuluu vaihteiston toiminnan tarkastamiseen.

Liitteen kohdan E10 Lukkolaite / luvattoman käytön estävä laite Vikojen arvostelua yksinkertaistettaisiin karsimalla useammat arviointivaihtoehdot samalle vialle. Tämä olisi perusteltua, koska viat ovat luonteeltaan sellaisia, ettei niissä voida katsoa olevan merkittävästi tarvetta suorittaa arviointia liikenneturvallisuus vaikutuksista. Muutoksella helpotettaisiin ja yhdenmukaistettaisiin katsastajien toimintaa kyseisten vikojen kirjaamisessa.

Liitteeseen lisättäisiin kokonaisuudessaan uudet F- ja G-kohdat Sähkö- hybridi ja kaasujoneuvojen lisätarkastuksiin, jotka pitäisivät sisällään Wienin katsastussopimuksen normien 3 ja 4 sisällöt jotka koskevat Kaasu- sähkö- ja hybridiajoneuvojen lisätarkastuksia katsastuksessa. Kohtien sisältö noudattaisi normien sisältöä ja olisi perusteltu em. ajoneuvojen katsastuksessa tehtävien tarkastusten yhdenmukaistamiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi. Kohdissa tehtävät tarkastukset eivät toisi toimijoille lisäkustannuksia uusien työvälineiden hankkimisesta vaan tarkastukset olisivat luonteeltaan pitkälti silmämääräiseen tarkastukseen perustuvia.

Määräyksen aikataulu

Määräys on tavoitteena antaa loppuvuodesta 2021 ja se on tavoitteena saada voimaan noin kolmen kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta 2021 loppuun mennessä. Määräyksen antamisen jälkeen tulisi olla riittävästi aikaa tehdä määräysmuutosten edellyttämiä järjestelmämuutoksia sekä tiedottaa alaa muutoksista.

Määräyksestä viestiminen

Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlexissä. Määräysluonnosta koskeva lausuntopyyntö julkaistaan osoitteessa lausuntopalvelu.fi ja siitä tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja sähköpostitse tieliikenteen sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä erikseen sidosryhmille.