

Ajoneuvojen korjaaminen ja muuttaminen Suomessa

Ajoneuvojen ns. prosenttisäädösten uudistamishdotukset





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Ajoneuvojen prosenttisäädösten uudistaminen		Raportti	
pj. Kari Saari		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
siht. Maria Rautavirta		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		11.4.2005	
Julkaisun nimi			
Ajoneuvojen korjaaminen ja muuttaminen Suomessa. Ajoneuvojen ns. prosenttisäädösten uudistamishdotukset			
Tiivistelmä			
<p>Ajoneuvoa saa Suomessa muuttaa ja korjata vain alle 50 prosenttia, jotta se säilyttää identiteettinsä. Prosenttien laskentaan on vuodesta 1981 alkaen sovellettu erityisiä laskentasäännöksiä (prosenttisäädökset). Ajoneuvon teknisten vaatimusten taso määräytyy ajoneuvon käyttöönottoajankohdan mukaan ja ajoneuvolle tehtyjä muutoksia on prosenttisäädöksiin rajoitettu niin, ettei laaja muuttaminen ole mahdollista ilman identiteetin menetystä. Ajoneuvoverotuksen korkea tason takia, prosenttisäätelyllä pyritään myös ehkäisemään veronkiertoa.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti keväällä 2005 uudistustyön, jonka tavoitteena oli tehdä ehdotuksia säädösten uudistamiseksi ottamalla huomioon mm. ajoneuvojen rakenteiden ja uuden tekniikan vaikutus korjaamiseen, soveltamisessa esiintyneet käytännön ongelmat ja edellytykset ajoneuvojen rakenteluharrastukselle.</p> <p>Työn lopputuloksena esitetään laajaa luetteloa jatkotoimenpiteistä vuosille 2007-2009. Prosenttijärjestelmästä ei esitetä luovuttavaksi, mutta laskentasäännöksiä tulisi muutoin yksinkertaistaa ja täsmentää. Keskeisenä periaatteena tulisi olla, että identiteetti säilyisi aina, jos ajoneuvon osia korvataan vain toisilla samanlaisilla ja samanmalliseen ajoneuvoon tarkoitetuilla osilla normaalin kunnostamisen ja korjaamisen seurauksena. Todellisessa liikennevahinkotilanteessa ajoneuvo tulisi aina voida korjata vauriota edeltävään kuntoon ilman veroseuraamuksia tai teknisen identiteetin menetystä. Verojen ja teknisten vaatimusten kiertämisen ehkäisemiseksi tulisi säädöksillä kuitenkin luoda menettelyt muutos- ja korjaustöiden kasautumisen seurantaan.</p> <p>Yksittäisiä ajoneuvoja koskevia säännöksiä tulisi selkeyttää sekä muutos- ja rekisteröintikatsastusta uudistaa vastaamaan paremmin muiden EU-jäsenmaiden käytäntöjä. Harrastetarkoitukseen ehdotetaan luotavaksi oma rajoitetun käytön erillisrekisteri, jonka sisällä identiteetin määräytyminen ja muuttaminen olisi tavanomaista joustavampaa.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
prosenttisäädös, ajoneuvo, harrasteajoneuvo, erillisrekisteri, kolarikorjaaminen			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM Maria Rautavirta			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2006		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	952-201-555-5 (painotuote) 952-201-556-3 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
66	suomi	12 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Revidering av procentbestämmelserna för fordon		Raport	
ordf. Kari Saari		Uppdragsgivare	
sekr. Maria Rautavirta		Kommunikationsministeriet	
Publikation		Datum för tillsättandet av organet	
Reparation och ombyggnad av fordon i Finland. Förslag till revidering av de s.k. procentbestämmelserna för fordon.		11.4.2005	
Referat			
<p>Ett fordon får i Finland byggas om och repareras endast till under 50 procent för att det skall bibehålla sin identitet. Sedan 1981 har man tillämpat särskilda bestämmelser för beräkning av denna procentandel (procentbestämmelserna). Nivån för de tekniska kraven på fordonet fastställs enligt tidpunkten för ibrukttagandet av fordonet, och ombyggnaden av fordonet har genom procentbestämmelserna begränsats så att en ombyggnad inte är möjlig utan att identiteten förloras. På grund av den höga fordonsbeskattningsnivån försöker man med hjälp av procentbestämmelserna även förhindra skattefusk.</p> <p>Kommunikationsministeriet inledde våren 2005 ett reformarbete i syfte att ta fram förslag till revidering av bestämmelserna, med beaktande av bland annat fordonsstrukturens och den nya teknikens inverkan på reparationer, praktiska tillämpningsproblem som förekommit och förutsättningarna för ombyggnad av fordon som hobby.</p> <p>Som slutresultat av detta arbete presenteras en omfattande förteckning över fortsatta åtgärder för åren 2007-2009. Det föreslås inte att procentsystemet skall slopas, men att bestämmelserna om beräkning i övrigt skall förenklas och preciseras. En huvudprincip skall vara att identiteten alltid bibehålls om fordonsdelar endast ersätts med andra likadana delar som är avsedda för ett fordon av samma modell till följd av normal istandsättning och reparation. Vid faktiska trafikskador skall ett fordon alltid kunna repareras till det skick det hade innan skadan skedde utan några skattepåföljder eller förlust av den tekniska identiteten. För att förhindra skattefusk bör genom bestämmelserna dock skapas förfaranden för att övervaka anhopningar av ändrings- och reparationsarbeten.</p> <p>Bestämmelserna gällande enskilda fordon bör förtydligas och ändrings- och registreringsbesiktningen reformeras så att den bättre motsvarar praxis i övriga EU-medlemsstater. Det föreslås att det skapas ett specialregister för begränsad användning för hobbyändamål, inom vilket identiteten för fordon skall kunna fastställas och ändras på ett mera flexibelt sätt.</p>			
Nyckelord			
procentbestämmelse, fordon, hobbyfordon, specialregister, kollisionsreparation			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid ministeriet är Maria Rautavirta.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 29/2006		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-555-5 (trycksak) 952-201-556-3 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
66	finska	12 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	5
1 KESKEINEN LAINSÄÄDÄNTÖ.....	7
1.1 Ajoneuvotekniset säädökset	7
1.1.1 Lainsäädäntö.....	7
1.1.2 Ajoneuvon muuttamisen keskeiset periaatteet	7
1.1.3 Muutokatsastus	8
1.1.4 Kanta-ajoneuvon tarkastus	8
1.2 Verosäädökset.....	9
1.2.1 Ajoneuvon uudelleen verotus.....	9
1.3 Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeet	9
1.3.1 Soveltamisohjeita liikenneministeriön päätökseen auton rakenteen muuttamisesta..	9
1.3.2 Piensarjahyväksytyn, sekä yksittäiskappaleena valmistetun ajoneuvon vaatimuksenmukaisuuden toteaminen katsastuksessa	9
2 LAINSÄÄDÄNTÖ EU:SSA	11
2.1 EU:n yhteiset säädökset	11
2.1.1 Tyyppihyväksyntävaatimukset.....	11
2.1.2 Yksittäisiä ajoneuvoja koskevat vaatimukset.....	11
2.1.3 Tyyppihyväksyntämenettelyiden muutokset EU:ssa	12
2.2 Yksittäiset ajoneuvot eri EY-maissa.....	13
2.2.1 Yleistä.....	13
2.2.2 Tekniset vaatimukset ja niiden todentaminen	13
2.2.3 Yksittäisten ajoneuvojen määrä ja rekisteröinti toiseen jäsenmaahan	14
2.2.4 Ajoneuvojen muuttaminen ja sen valvonta	15
2.3 Englannin malli	15
2.3.1 Yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen määrittely	15
2.3.1.1 Autot.....	15
2.3.1.2 Moottoripyörät	16
2.3.2 Yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen hyväksyntämenettely ja vaatimustenmukaisuuden osoittaminen.....	17
2.3.3 Muuttoauton maahantuonti ja rekisteröinti	19
2.3.4 Ajoneuvon uudelleen rekisteröinti ja identiteetin säilyminen eri tapauksissa	20
2.3.5 Rakennetun ajoneuvon valmistusvuoden määräytyminen	21
2.3.6 Määräaikaiskatsastus	21
2.4 Ruotsin malli.....	22
2.4.1 Yksittäisiä ajoneuvoja koskevat määritelmät	22
2.4.2 Uudelleen rakennetun tai harrastelijan rakentaman ajoneuvon vaatimustenmukaisuus	22
2.4.3 Muuttoauto ja omaan käyttöön käytettynä maahantuotu ajoneuvo.....	23
2.4.4 Museoajoneuvo	23
2.4.5 Moottoripyörien katsastus	24
3 AJONEUVOJEN RAKENTAMISEN JA KUNNOSTAMISEN ERITYISPIIRTEET SUOMESSA	25
3.1 Ajoneuvo- ja osateollisuus Suomessa.....	25
3.2 Rakentaminen ja kunnostaminen harrastuksena	26

3.2.1	Moottoripyörien rakentelun erityispiirteet	26
4	RAKENTAMISEN JA KUNNOSTAMISEN TURVALLISUUSVAIKUTUKSET	27
4.1	Liikenneturvallisuuden yleinen kehitys	27
4.2	Rakennettuja ajoneuvoja koskevia turvallisuusselvityksiä.....	27
4.2.1	Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustutkinta-aineisto	27
4.2.2	Henkilöauton kolarikorjauksen ja ikääntymisen vaikutus liikenneturvallisuuteen (Riikonen, 2004).....	29
4.2.3	Lisävarusteiden ja rakenteellisten muutosten vaikutus henkilöauton liikenneturvallisuuteen (VALT, 1994)	30
4.2.4	Kun ratti lähtee käsistä (Vaaranen, 1998)	30
4.3	Muita liikenneturvallisuusselvityksiä.....	30
4.3.1	Kuolemaan johtaneet yksittäis- ja ajoneuvon hallinnanmenetysonnettomuudet Suomessa vuosina 1991 - 2002 (LVM, 38/2005)	30
4.3.2	Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät (VALT, 2005)	31
4.3.3	MAIDS, In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers (ACEM, 2004).....	32
4.3.4	Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures (Hurt H.H. etc., DOT 1981).....	32
5	KESKEISET RAKENTAMISTA JA KUNNOSTAMISTA KOSKEVAT KEHITYSEHDOTUKSET.....	34
5.1	Ajoneuvon identiteetti ja keskeiset kunnostamisen periaatteet.....	34
5.2	Laskentaperiaatteiden uudistaminen	37
5.2.1	Yleiset periaatteet	37
5.2.2	Ajoneuvon kunnostaminen.....	37
5.2.3	Kolarivaurioituneen ajoneuvon laajat korjaukset.....	38
5.2.4	Enintään 30 vuotta vanhan ajoneuvon muuttaminen	38
5.2.5	Yli 30 vuotta vanhat ajoneuvot	39
5.3	Omavalmisteet ja erillisrekisteri.....	39
5.4	Yksittäiskappaleena valmistetut L-luokan ajoneuvot	42
5.5	Kanta-ajoneuvon tarkastus ja muutoskatsastus	43
5.6	Kansallisten hyväksyntöjen ja yksittäishyväksyntöjen vastavuoroinen tunnustaminen	45
5.7	Muiden menettelyjen tehostaminen.....	46
5.7.1	Poikkeuslupatarpeen vähentäminen ja käytettyjen ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen.....	46
5.7.2	Testauspalvelujen saatavuus	47
5.7.3	Moottoripyörien määräaikaikatsastus	48
	KEHITTÄMISEHDOTUKSIA JA SUUNNITELMA JATKOAIKATAULUKSI.....	50
	LÄHTEITÄ.....	52
	LIITTEITÄ	53
	Liite 1: Määritelmiä	53
	Liite 2: Moottoripyörien tyypit	56
	Liite 3: Autojen (M₁ ja N₁-luokka) prosenttitaulukot.....	57
	Liite 4: Moottoripyörien ja kolmipyörien (L₃-, L₄- ja L₅-luokka) prosenttitaulukot ..	58

JOHDANTO

Suomi liittyi EY:n jäseneksi 1995. Liittymisen yhteydessä sopeutettiin myös kansalliset ajoneuvotekniset säädökset vastaamaan EY:n vapaan kaupan ja harmonisoitujen säännösten periaatteita. Autojen tyyppihyväksyntäpakko 1998 ja moni muu EY:n harmonisointisäännös sitä aiemmin kavensivat mahdollisuutta hyväksyä rekisteriin muita kuin EY-tyyppihyväksytyjä henkilöajoneuvoja.

Suomen ajoneuvoverotus on EU-alueen toiseksi korkein Tanskan jälkeen. Ajoneuvoverotuksen korkea taso on luonut erilaisia lieveilmiöitä, kuten uuden ajoneuvon rakentaminen vanhan identiteetin pohjalle. Tällaisen uutta vastaavan ajoneuvon verojen kierron ehkäisemiseksi, on katsottu tarpeelliseksi säätää siitä laajuudesta, joilla henkilöautoja ja moottoripyöriä saa korjata ja muuttaa.

Ajoneuvoa saa muuttaa ja korjata vain alle 50 %, jotta se säilyttää identiteettinsä. Prosenttien laskentaan luotiin ns. prosenttisäännöt henkilöautoille vuonna 1981. Moottoripyörät lisättiin säädökseen vuonna 1997 liikenneministeriön päätöksellä. Laskentasäännöksiä ei ole olennaisesti muutettu sen jälkeen. Keväällä 2005 voimaantullut muutossäädös lievensi tulkintaa ja salli kuitenkin vaihtaa rikki menneitä kulutusosia ja ajoneuvon toiminnan kannalta kriittisiä osia ilman, että se vaikuttaa alkuperäisen ajoneuvon eli kanta-ajoneuvon osuuteen.

Käytännön tarpeet, soveltamisen epäselvyydet ja tekniikan kehittymisen luomat tarpeet säädösten kehittämiseksi johtivat jatkotoimiin. Liikenne- ja viestintäministeriö päätti keväällä 2005 käynnistää uudistustyön, jonka tavoitteena oli saada aikaan ehdotukset prosenttisääntöjen, ja niihin välittömästi kytkeytyvien muiden säädösten, tarkistamiseksi vastaamaan paremmin nykytekniikan ajoneuvoratkaisuja sekä poistamaan soveltamisessa ilmenneitä ongelmia. Tavoitteena oli myös tuoda esille ehdotuksia käytännön kannalta paremmin soveltuvista puitteista rakenteluharrastukselle.

Työhön ovat osallistuneet Valtiovarainministeriön vero-osastolta Heikki Kuitunen, Ajoneuvohallintokeskuksesta Jorma Kurtelius ja Sami Peuranen, Liikennevakuutuskeskuksesta Tapani Alaviiri ja Heimo Jokinen, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:stä Jyrki Hautaviita ja Matti Ojala, A-Katsastus Oy:stä Kalevi Lintula ja Eero Leppäkorpi, Autotuojat ry:stä Max Blauberg, Suomen Harrasteajoneuvoliitto ry:stä Jyrki Ruikkala, Finnish Hot Rod Association ry (FHRA):stä Pekka Vaisto sekä Suomen Motoristit SMOTO ry:stä Teemu S. Lindfors ja Hannu Virta. Puheenjohtajana on toiminut Kari Saari ja sihteerinä Maria Rautavirta liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työn valmisteluvaiheessa on käsitelty autoja ja moottoripyöriä erikseen kokoontuneissa pienryhmissä, jotta eri ajoneuvojen erityispiirteet ovat tulleet huomioiduksi mahdollisimman kattavasti. SMOTO, SHAL ja FHRA sekä näiden edustamat kerhot FSRA, MMAF ja HDCF ovat koonneet oman selvityksensä ajoneuvojen identiteettiä koskevasta sääntelystä, jonka on kirjoittanut OTK Teemu S. Lindfors (Lindfors, 2006).

Raportti koskee verollisia M - ja N-luokan autoja sekä L3- ja L4-luokan moottoripyöriä sekä L5-luokan kolmipyöriä, eikä muiden ajoneuvojen korjaamista ja rakenteiden muuttamista ole tarkemmin käsitelty.

Helsingissä 31.5.2006

Kari Saari

Tapani Alaviiri

Teemu S. Lindfors

Max Blauberg

Kalevi Lintula

Jyrki Hautaviita

Matti Ojala

Heimo Jokinen

Sami Peuranen

Heikki Kuitunen

Jyrki Ruikkala

Jorma Kurtelius

Pekka Vaisto

Eero Leppäkorpi

Hannu Virta

Maria Rautavirta

1 KESKEINEN LAINSÄÄDÄNTÖ

1.1 Ajoneuvotekniset säädökset

1.1.1 Lainsäädäntö

Ajoneuvoja koskevista keskeisistä määritelmistä, teknisistä vaatimuksista, rekisteröinnistä ja katsastuksesta on säädetty Ajoneuvolaissa (1090/2002). Soveltamisalue kattaa kaikki tieliikenteeseen tarkoitettut moottoriajoneuvot käytettiin niitä sitten tieliikenteessä tai sen ulkopuolella. Tieliikenteen ulkopuolisella suljetulla alueella käytettäviä ajoneuvoja laki ei pääsääntöisesti koske. Laki kattaa myös liikennetarvikkeet ja turvavarusteet sekä tieliikenteessä käytettävät moottorittomat ajoneuvot, kuten polkupyörät.

Tämän selvityksen kannalta keskeisten ajoneuvon teknistä kuntoa, rakennetta sekä hyväksyntä- ja rekisteröintimenettelyjä koskevat tarkemmat vaatimukset sisältyvät seuraaviin säädöksiin:

- Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen hyväksynnästä 1244/2002
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus auton ja perävaunun rakenteesta ja varusteista 1248/2002
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista 1250/2002
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista 1258/2002
- Liikenneministeriön päätös auton rakenteen muuttamisesta 779/1998
- Liikenneministeriön päätös moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta 332/1998

1.1.2 Ajoneuvon muuttamisen keskeiset periaatteet

Ajoneuvon tulee olla aina liikenteeseen hyväksytty ja täyttää hyväksynnän edellytyksenä olevat vaatimukset. M₁- ja L-luokkien ajoneuvoille nämä vaatimukset on uusien ajoneuvojen osalta harmonisoitu EU:n laajuisesti. EU-tasolla on myös harmonisoitu jäsenmaissa pakollisiksi hyväksyä myös tiettyjä Euroopan talouskomission ECE-sääntöjä osoituksena teknisestä vaatimustasosta.

Liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo täytä sitä koskevia vaatimuksia. Vähäisistä poikkeuksista on säädetty erikseen. Erityisistä kohteista, joiden muuttaminen on erikseen kielletty koko EU:n alueella, on säädetty erillisdirektiiveissä. Ajoneuvon tulisi siten aina pääsääntöisesti täyttää ne vaatimukset, jotka olivat voimassa rekisteröitäessä sitä ensimmäistä kertaa tai myöhemmät vaatimukset. Ajoneuvoon tehtävät suuremmat sallitut muutokset todetaan yleensä muutoskatsastuksessa.

Koska ajoneuvojen muuttaminen on sallittu vain erikseen määritellyissä rajoissa, tarkastellaan enemmän muutettuja ajoneuvoja pääsääntöisesti uusina ajoneuvoyksilöinä. Suomessa ajoneuvosta, jonka osista on vaihdettu 50 % tai enemmän käytetään nimitystä rakennettu ajoneuvo tai rakennettu ja muutettu ajoneuvo.

vo. Jos korjatulla tai rakennetulla ajoneuvolla on kanta-ajoneuvo, josta osia on vähintään 50 %, se merkitään rekisteriin korjattuna ajoneuvona. Tällaisiin ajoneuvoihin sovelletaan joko alkuperäisen ajoneuvon (kanta-ajoneuvon) ensimmäisen rekisteröintiajankohdan mukaisia vaatimuksia tai uudelta ajoneuvolta edellytettäviä vaatimuksia.

Suomessa yksittäin rekisteröitävä ajoneuvo, jolla ei ole kansallista tyyppihyväksyntää, piensarjatyypihyväksyntää tai EY-tyypihyväksyntää voidaan hyväksyä liikenteeseen ainoastaan rekisteröintikatsastuksen kautta. Kansallisesti tyyppihyväksytykin ajoneuvo tulee rekisteröintikatsastaa, jos sitä on muutettu ennen ensimmäistä käyttöönottoa.

1.1.3 Muutuskatsastus

Ajoneuvo tulee muutuskatsastaa, mikäli siihen tehdään sellaisia muutoksia, jotka merkittävästi muuttavat ajoneuvoa. Nämä muutokset on määritelty asetuksessa ajoneuvojen hyväksynnästä 25 §:ssä. Ajoneuvo, joka on otettu käyttöön vuonna 1960 tai myöhemmin, tulee myös muutuskatsastaa aina, jos sen osia on vaihdettu vähintään 25 %. Kulutusosia ei lasketa muutokseksi.

Muutuskatsastus käsittää samat tarkastuskohteet kuin rekisteröintikatsastuksessa, mutta moottorin vaihdon yhteydessä tarkistetaan lisäksi pakokaasupäästöt. Muuttuneet tiedot tallennetaan rekisteröintitietoihin ja rekisteröintitodistus uusitaan tarvittaessa.

1.1.4 Kanta-ajoneuvon tarkastus

Kanta-ajoneuvon tarkastuksella tarkoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon kokoamisesta osista antaman asetuksen (1258/2002) 5 §:n mukaan ennen ajoneuvon kunnostus- tai muutostyön taikka osista kokoamistyön aloittamista katsastustoimipaikalla suoritettavaa ajoneuvon yksilöintiä. Kanta-ajoneuvon tarkastus on suoritettava, jos ajoneuvon osista vaihdetaan 35 prosenttia tai enemmän. Ajoneuvon kunnostustyön valmistuttua ajoneuvo on esitettävä rekisteröinti- tai muutuskatsastukseen samalle katsastustoimipaikalle. Jos ajoneuvoa ei ole esitetty katsastustoimipaikalle yksilöitäväksi ennen kunnostustyön aloittamista, se voidaan hyväksyä liikenteeseen ainoastaan rakennettuna ajoneuvona.

Kanta-ajoneuvon yksilöinnissä tarkastuspöytäkirjalomakkeelle kirjataan ja tarpeen mukaan merkitään pysyvästi osat ja osakokonaisuudet, joita on tarkoitus käyttää kunnostettavan ajoneuvon osina. Kanta-ajoneuvon tarkastuksesta säädettiin 1.3.1997 voimaantulleella liikenneministeriön päätöksellä (167/97). Kanta-ajoneuvon tarkastusmenettely on kuitenkin ollut yleisenä käytäntönä jo sitä aikaisemman vastaavan liikenneministeriön päätöksen (1044/1981) aikaan.

1.2 Verosäädökset

1.2.1 Ajoneuvon uudelleen verotus

Autoverolain (1482/1994) 3 §:n mukaan ajoneuvo, joka on aikaisemmin verotettu, verotetaan uudelleen ensi kertaa käyttöön otettavana tai rekisteröitävänä ajoneuvona, jos sitä käytetään sen jälkeen, kun 50 prosenttia tai enemmän ajoneuvon osista on vaihdettu. Itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon korin vaihto johtaa aina uudelleen verotukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on säätänyt miten prosenttiosuus lasketaan. Laskennassa tulee ottaa huomioon osien merkitys ajoneuvon kokonaisuudelle ja osien keskimääräiset osuudet ajoneuvon hinnasta sekä yleiset ajoneuvotekniset näkökohdat. Osuudet lasketaan aina alkuperäisestä ajoneuvosta (kanta-ajoneuvo), eikä myöhemmin tehtyjä muutoksia oteta laskennassa huomioon. Vakuutuksen perusteella lunastettua, tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettua ajoneuvoa ei kuitenkaan voida pitää kanta-ajoneuvona, jos se otetaan uudelleen käyttöön tai merkitään rekisteriin.

1.3 Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeet

1.3.1 Soveltamisohjeita liikenneministeriön päätökseen auton rakenteen muuttamisesta

Soveltamisohjeissa (779/1998, AKE 2004) on määritelty keskeiset vaatimukset auton rakenteen muuttamiselle käytännössä. Tarkempia soveltamisohjeita on esitetty muutuskatsastusvelvollisuudesta sekä erityisesti moottorin, akselistojen, ohjauslaitteiden, jarrujen, korin ym. muuttamisen reunaehdoista.

Moottorin vaihdon osalta on täsmennetty vertailumoottorin määrittelyä. Määrittelyssä nojataan pääasiassa tyyppitietoihin, valmistajan tai valmistajan edustajan eli maahantuojan lausuntoon. Uusimpien ajoneuvojen päästövaatimusten täyttyminen pitää osoittaa käytännössä testilaitoksen testeillä.

Alusta- ja korimuutosten osalta on ohjeeseen koottu keskeiset lainsäädännön vaatimukset käytännön näkökulmasta. Rakennemuutosten tulee yleisesti olla sellaisia, että ne ovat hyväksyttävissä muutuskatsastuksessa ja että myös muutettuna ajoneuvo täyttää erityisdirektiivien vaatimukset.

1.3.2 Piensarjahyväksytyn, sekä yksittäiskappaleena valmistetun ajoneuvon vaatimuksenmuutuksen toteaminen katsastuksessa

Ohjeen (2434/208/2003, AKE) mukaan yksittäiskappaleena valmistetulla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jota ei valmisteta sarjatuotannossa, ja N-luokan ajoneuvosta muutettua taikka EY- tai E-hyväksytyn istuinvarustuksen osalta muutettua M₁-luokan ajoneuvoa.

Katsastuksessa tulee esittää tarkemmat testaustulokset tai valmistajan hyväksyntätodistus vaatimusten täyttymisestä seuraavien muutoskohteiden osalta:

- ohjauslaitteen käyttäytyminen törmäyksessä,
- istuinten lujuus,
- turvavöiden kiinnityspisteet,
- moottorin teho,
- massat ja mitat (henkilöautot) kokonaismassan osalta,

Esimerkiksi kohdasta ”moottorin teho” edellytetään tarkempia selvityksiä vaatimustenmukaisuudesta moottorinvaihdon muutoskatsastuksessa.

2 LAINSÄÄDÄNTÖ EU:SSA

2.1 EU:n yhteiset säädökset

2.1.1 Tyyppihyväksyntävaatimukset

EU-alueella ajoneuvojen tekniset vaatimukset perustuvat tyyppihyväksyntävaatimuksiin. Henkilöautojen koko ajoneuvoa koskeva tyyppihyväksyntädirektiivi 70/156/ETY on ollut voimassa 1.1.1998 alkaen kaikille ensi kertaa käyttöön otettaville henkilöautoille. Moottoripyörille ja muille L-luokan ajoneuvoille vastaava vaatimus on asetettu direktiivissä 2002/24/EY, mutta varsinainen tyyppihyväksynnän voimaantulo toimeenpantiin direktiiveillä 92/61/ETY ja 97/24/EY 17.6.1999. Kaikkia myytäviä L-luokan ajoneuvoja tyyppihyväksynnän vaatimukset ovat koskeneet 17.6.2003 alkaen.

Direktiivit edellyttävät jokaiselta rekisteröitävältä ajoneuvolta EY-tyyppihyväksyntää ja vaatimusten mukaisuustodistusta rekisteröinnin ehtona. Jäsenmaat eivät voi kieltäytyä rekisteröimästä tällaisia ajoneuvoja. Tyyppihyväksyntävaatimukset eivät toistaiseksi koske yksittäisiä ajoneuvoja.

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimukset koskevat keskeisiä turvallisuuteen ja ympäristöön vaikuttavia ominaisuuksia. Henkilöautoille näitä ominaisuuksia on tunnistettu 58 kappaletta ja niistä on säädelty erikseen. Yksittäiset direktiivit koskevat myös paketti- ja kuorma-autoja sekä osa myös niiden perävaunuja. Moottoripyörille erillisdirektiivejä on 35 kappaletta.

Tyyppihyväksynnän myöntää kunkin jäsenmaan tyyppihyväksyntäviranomainen. Tyyppihyväksynnän edellyttämien vaatimusten täyttyminen osoitetaan erillisillä testeillä ja tuotannon laadunvalvonnan avulla. Tyyppihyväksyntänumerosta voidaan tunnistaa tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenmaa, sovelletun direktiivin versio ja tuotteen hyväksyntään tehdyt muutokset. Tyyppihyväksyntämerkintä löytyy jokaisesta hyväksynnän mukaisesta tuotteesta, joita sen nojalla saatetaan markkinoille.

2.1.2 Yksittäisiä ajoneuvoja koskevat vaatimukset

Koska yksittäisiä ajoneuvoja eivät koske EY-tyyppihyväksyntävaatimukset, voidaan näihin soveltaa omia kansallisia vaatimuksia. Yksittäisiksi ajoneuvoiksi katsotaan Suomessa muuttotavarana maahan tuotu, perintönä tai testamentilla saatu, tullihuutokaupasta, muusta valtion järjestämästä huutokaupasta hankittu tai itse rakennettu ajoneuvo, jolla ei ole EY-tyyppihyväksyntää. Yksittäin valmistettuihin rekisteröintikatsastuksen kautta liikenteeseen hyväksyttäviin henkilöautoihin sovelletaan tyyppihyväksyntöjen piensarjavaatimuksia. Kesäkuussa 2006 voimaan tuleva asetusmuutos tekee mahdolliseksi soveltaa piensarjavaatimuksia myös yksittäin rakennetun moottoripyörän hyväksymiseen liikenteeseen. Ennen muutoksen voimaantuloa yksittäin valmistettu moottoripyörä voidaan rekisteröidä ainoastaan Ajoneuvohallintokeskuksen EY-tyyppihyväksynnästä myöntämällä poikkeusluvalla.

2.1.3 Tyyppihyväksyntämenettelyiden muutokset EU:ssa

Parhaillaan on EU:ssa käynnissä tyyppihyväksyntäjärjestelmän ja direktiivin 70/156/ETY uudistaminen. Keskeisiä uusia näkökulmia ovat tässä työssä myös yksittäisten ajoneuvojen yhteisten vaatimusten mukaan ottaminen EU-säännöksiin. Jatkossa toisesta jäsenmaasta tuotu ajoneuvo on hyväksyttävä rekisteriin, jos se täyttää nämä yhteisesti sovitut yksittäisiä ajoneuvoja koskevat minimivaatimukset. Edelleen sallittaisiin kuitenkin jäsenmaille oikeus säätää sisäisiä erillissäädöksiä omia erityistarpeita kuten harrastetarkoituksia varten. Muutokset ovat linjassa niiden vapaan kaupan ja liikkuvuuden tavoitteiden kanssa, jotka komissio on julkaissut pyrkimyksenään tehostaa yhtenäismarkkinoita ja lisätä autoteollisuuden kilpailukykyä (CARS21).

CARS 21 on komission korkean tason työryhmä, jonka raportti muodostaa koko EU:n ajoneuvosektorin suuntaviivat seuraavaksi 10 vuodeksi. Ajoneuvoteollisuuden kilpailukyvyn tehostamiseen pyritään erityisesti karsimalla päällekkäistä sääntelyä standardisoinnin alueella. EU tulee jatkossa tukeutumaan voimakkaammin Euroopan talouskomission ECE:n Euroopan- ja maailmanlaajuiseen standardisointityöhön. Lisäksi sääntelyä ja sen toimeenpanoa tehostetaan siirtämällä teknisiä säädöksiä komission asetuksilla suoraan osaksi jäsenmaiden sovellettavaa lainsäädäntöä ilman hallintoja kuormittavaa täytäntöönpanovaihetta.

Jatkossa valmistajien laatujärjestelmiin nojaava tuotannon valvonta otetaan suurempaa rooliin ja siirretään testausvastuuta suoraan valmistajille. Nykyisin kaikki ajoneuvoja koskeva testaustoiminta, rengastestejä lukuun ottamatta, perustuu ulkopuoliseen ennakkotestaukseen. Testausta harjoittavat testilaitokset ovat viranomaisten tähän tehtävään valtuuttamia. Suomessa siirtyminen valmistajan omassa valvonnassa suoraan laitoksilta valmistajan tilaamiin testauksiin onnistuu yksinkertaisesti, koska laitosten mandaatti perustuu Suomessa jo nyt riippumattoman akkreditointielimen arviointeihin. Monessa muussa EU-maassa laitosten mandaatti perustuu joko viranomaisasemaan tai viranomaisten itsensä tekemiin arviointeihin ja päätöksiin testilaitosten pätevyydestä. Edellytys testauksen riippumattomuudesta edellyttää jatkossa testaustoiminnan selkeää irrottamista viranomaistoiminnoista.

Suomessa haasteet tyyppihyväksynnän osalta liittyvät tulevana vuosina kansallisen kilpailukyvyn säilyttämiseen tarjoamalla valmistajille tarvittavia testauspalveluja kohtuulliseen hintaan sekä ei-Ey-tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen rekisteröintikatsastusmenettelyn korvaamiseen tai täydentämiseen yhtenäisemmällä yksittäishyväksyntämenettelyllä. Standardisointityön painottuminen ECE:en sekä EU:n säädösvalmistelun siirtyminen poliittisen keskustelun ulkopuolelle ja pois neuvoston ja parlamentin käsittelystä, edellyttävät aiempaa suurempaa ennakointia ja osallistumista keskeisten vaatimusten valmisteluun jo ennen varsinaista komission valmistelutyön alkamista niin teollisuuden standardisointityössä, EU:n yhteisessä tutkimustyössä kuin myös erilaisissa asiantuntijoiden pienryhmissä EU:n ja ECE:n sisällä.

2.2 Yksittäiset ajoneuvot eri EY-maissa

2.2.1 Yleistä

Eri jäsenmaissa sovellettavia käytäntöjä selvitettiin taustatyönä tehdyn kyselyn avulla. Kyselyn aineisto oli käytettävissä 11 jäsenmaan osalta. Nämä maat olivat Suomen lisäksi Englanti, Tanska, Ruotsi, Hollanti, Itävalta, Viro, Unkari, Tšekki, Irlanti ja Slovenia. Maat edustivat monipuolisesti erilaisia lähestymistapoja suhteessa yksittäisiin ajoneuvoihin. Suomi ja Tanska ovat molemmat korkean autoverotuksen maita, joissa identiteetti vaikuttaa veron kautta myös ajoneuvoille sallittuihin muutoksiin ja muihin teknisiin vaatimuksiin. Englannin järjestelmä ottaa huomioon sekä pienteollisuuden tarpeet, mutta on myös rakentanut teknisen laadun arviointiin kattavan järjestelmän. Englannin järjestelmä kattaa myös EU:n ulkopuolelta tulevat ajoneuvot, joilla ei ole EY-tyyppihyväksyntää.

Useimmissa maissa yksittäisiä ajoneuvoja ei ole erikseen määritelty säädöksissä. Yleisimmin määritelmän sisälle kuuluvat yksittäin valmistetut ajoneuvot tai yksittäin maahantuodut ajoneuvot. Pääsääntöisesti yksittäisenä ajoneuvona käsitetään kaikki ne ajoneuvot, joita ei voida rekisteröidä tyyppihyväksynnän tai minkään muun luokittelun sisällä. Suurin osa maista edellyttää näiltä ajoneuvoilta erillistä rekisteröintilupaa ja tarkastusta katsastuskonttorilla tai erillisellä testipaikalla tai vähintään normaalia määräaikaikatsastusta. Ruotsissa yksittäin maahantuotujen ajoneuvojen määrä on rajoitettu yhteen kappaleeseen henkilöä kohden vuodessa. Englannissa sama määritelmä edellyttää ajoneuvon tulevan omaan käyttöön.

Yksittäisiksi ajoneuvoiksi katsotaan eri maissa seuraavat:

- Yksittäin maahantuotu ajoneuvo
- Muuttoajoneuvo
- Toisessa jäsenmaassa yksittäishyväksytty ajoneuvo; jolta voidaan edellyttää myös esim. 3 kk:n käyttöä toisessa jäsenmaassa
- Rakennettu ajoneuvo
- Muutettu tai uudelleenrakennettu ajoneuvo
- Klassikko tai museoajoneuvo
- Uudet ajoneuvot, jotka eivät ole aiemmin olleet rekisterissä, mutta jotka eivät pysty täyttämään rekisteröintiajankohdan teknisiä vaatimuksia
- Matkailuautot ja erikoisajoneuvot kuten ambulanssit

2.2.2 Tekniset vaatimukset ja niiden todentaminen

Yksittäiselle ajoneuvolle asetetut vaatimukset ovat erillislainsäädäntöä, joka monella maalla on vielä voimassa EY-vaatimusten rinnalla. Englannin ja Ruotsin vaatimukset ovat pääsääntöisesti direktiiveistä irralliset ja sisältävät vain viitauksia direktiiveihin, mutta Suomen, Hollannin, Tanskan, Viron ja Unkarin vaatimustaso vastaa kaikilta osiltaan direktiivien tasoa. EY:n ulkopuolelta tuoduille ajoneuvoille Englanninkin vaatimukset ovat tiukemmat ja silloin vaaditaan myös päästö- ja melutestien teettämistä direktiivien mukaisesti.

Rekisteröintimenettelyt ovat useissa maissa kevyemmät EU:n sisämarkkinoilla. Vaatimustaso toisesta EY-jäsenmaasta tuodulle ajoneuvolle on yleensä oman maan vastaavan käyttöönottoajankohdan vaatimukset. Museo- ja klassikkoajoneuvoille vaatimukset ovat muita vähäisemmät ja vain keskeiset turvallisuus- ja päästövaatimukset on asetettu. Missään maassa yksittäin valmistettujen ajoneuvojen tuotannon laadunvarmistusta ei ole auditoitu viranomaisen toimesta, kuten tyyppihyväksynnässä, vaan vaatimukset koskevat vain valmista ajoneuvoa.

Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen edellyttää aina erillisiä ajoneuvokohdaisia selvityksiä, joista ilmenee testitulosten vastaavan vaatimustaso. Suomi ja Viro hyväksyvät vain valmistajan tai ilmoitetun testilaitoksen todistukset. Englannilla ja Itävallalla on erikoistuneita omia viranomaispalveluita, jotka testaavat vaatimustenmukaisuuden osana rekisteröintimenettelyitä. Englanti ja Tanska hyväksyvät myös amerikkalaisia standardeja osoituksena vaatimustenmukaisuudesta.

Asiakas maksaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden arvioinnista aiheutuneet kustannukset pääsääntöisesti itse. Usein yhteiskunnalle aiheutuvat kulut ovat kuitenkin tätä suuremmat, mikäli testipalvelut suoritetaan viranomaistoimintana. Erikoisluvut ja tarkastukset yhteensä maksavat noin 4-6000 € jos edellytetään myös melu- ja päästötestien suorittamista direktiivien mukaisesti. Rekisteröintimaksut vaihtelevat 70 - 300 €n välillä.

2.2.3 Yksittäisten ajoneuvojen määrä ja rekisteröinti toiseen jäsenmaahan

Yksittäisiä ajoneuvoja rekisteröidään eri jäsenmaissa 1 %:sta yli 10 %:iin kaikista vuosittain rekisteröidyistä ajoneuvoista. Suuret osuudet perustuvat yksittäisinä ajoneuvoina maahantuotujen suuriin määriin mm. Itä-Euroopan maissa ja Hollannissa. Ajoneuvoja, joita ei uutenakaan saisi rekisteriin ilman yksittäisille ajoneuvoille sallittuja erillismenettelyitä, liikkuu noin prosentin verran autokannasta.

Ainoastaan Unkari, Slovenia ja Hollanti tunnustavat automaattisesti muiden jäsenmaiden ajoneuvot sellaisinaan rekisteriin. Tanska ja Suomi edellyttävät oman kansallisen ajoneuvon käyttöönottovuotta koskevan vaatimustason täyttyvän myös näiden ajoneuvojen osalta. Englanti ja Ruotsi tunnustavat muiden jäsenmaiden rekisteröinnit, jos näistä maista tulevat ajoneuvot täyttävät maiden oman yksittäisiä ajoneuvoja koskevan rinnakkaislainsäädännön vaatimukset. Suomi edellyttää aina EY-tyyppihyväksynnän mukaisen COC:n eli vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämistä. Tanska ja Itävalta soveltavat kevennettyä menettelyä sarjavalmistetuille ajoneuvoille. Muuttoautoille myönnetty helpotukset tunnetaan Suomessa ja Virossa. Kaikissa jäsenmaissa tekninen taso tulee osoittaa erillisillä todistuksilla.

Suurin osa uudemmissa autoista on EY-tyyppihyväksytyjä ja niiden osalta ei ole siten käytännössä ongelmaa vapaan liikkuvuuden suhteen. Mikäli vapaa liikkuvuus rajoittuisi vain eri jäsenmaiden väliseen ajoneuvojen liikkuvuuteen, ei mitataava huomioiden olisi ongelmia vapauttaa käytäntöjä myös yksittäin hyväksytyjen ajoneuvojen rekisteröinnin osalta. On kuitenkin selvää, että eri maiden hyvin erilaiset vaatimukset hyväksyä rekisteriin myös EU-markkinoille tarkoit-

tamattomia ajoneuvoja, synnyttää läpikulkumarkkinat muista maanosista nimenomaisesti tätä varten tuotetuille ajoneuvoille. Nämä ovat tekniseltä laadultaan ja turvavarustelultaan EU-tasoa merkittävästi alempia ja jäsenmaiden valvonnan ulottumattomissa. Parhaillaan käynnissä oleva tyyppihyväksyntäsääntelyn kehitystyö EU:ssa tulee esittämään ratkaisua myös yksittäin hyväksytyjen ajoneuvojen yhtenäisten hyväksyntävaatimusten luomiseen ja vapaan liikkuvuuden edistämiseen.

2.2.4 Ajoneuvojen muuttaminen ja sen valvonta

Kaikissa jäsenmaissa ajoneuvojen rekisteröinnin jälkeiset muutokset ovat sallittuja. Muutokset vaikuttavat myös identiteettiin. Yleisimmin saman identiteetin varjossa voidaan suorittaa valmistajan hyväksymiä, saman ajoneuvoluokan ja tyyppin sisällä tapahtuvia muutoksia. Muutokset tulee todistaa soveltuviksi valmistajan antamilla dokumenteilla tai erillisillä tarkastuksilla, kuten Suomessa, Tanskassa ja Itävallassa. Vähäisiä muutoksia ei edellytetä merkittäväksi rekisteröintitodistukseen, mutta silloin tyyppihyväksynnän edellytysten tulee edelleen täytyä. Isommissa muutoksissa ajoneuvo rekisteröidään yksittäisen ajoneuvon hyväksyntää vastaavilla vaatimuksilla ja tarkastuksilla. Näistä muutoksista säädetään erikseen. Yleisimmin muutetuilta ajoneuvoilta vaaditaan vielä määräaikaiskatsastuksen läpäisemistä. Suuremmat muutokset merkitään aina rekisteröintitodistukseen.

Identiteetin muutos seuraa, jos ajoneuvon alkuperäinen luonne muuttuu merkittävästi. Suomessa muutoksia mitataan osien prosenteilla, Englannissa ja Ruotsissa osakokonaisuuksien pistesummilla ja osarajoituksilla. Alkuperäisten osien tunnistamista vaikeuttaa se, että vain moottori ja runko on merkitty ja voidaan luotettavasti yhdistää kuhunkin ajoneuvoon. Muiden osien tunnistaminen edellyttää asiakirjojen säilyttämistä ja arkistointia rekisteröintiviranomaisen toimesta. Englannissa rikollisuuden ehkäisy on pääasiallinen taustatekijä identiteetin varmistamiseksi luoduille pelisäännöille. Suomessa ja Tanskassa pääpaino on verotuksen valvonnassa, mutta identiteetin sääntely palvelee myös rikollisuuden torjuntaa.

2.3 Englannin malli

2.3.1 Yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen määrittely

2.3.1.1 Autot

Yksittäisistä autoista ja niiden hyväksymisvaatimuksista annettu keskeisin säädös on ”The Motor Vehicles (Approval) Regulations 2001, Statutory Instrument 2001 No. 25”.

Yksittäishyväksyttäviä ajoneuvotyyppisiä ovat henkilökohtaiseen käyttöön tuodut ja tuotetut ajoneuvot sekä yksilöllisesti varustettavat piensarjahyväksynnän ulkopuoliset ajoneuvot. Yksittäishyväksynnän voi vapaaehtoisesti hakea myös sairasautolle, matkailuvaunulle tai muulle kevyelle pakettiautolle, jota on muutettu rekisteröinnin jälkeen.

Tähän selvitykseen liittyvät ajoneuvot voidaan säädösten perusteella jakaa seuraavasti:

- Henkilökohtaisesti maahantuotu ajoneuvo
- Harrastelijan rakentama tai kokoama ajoneuvo
- Aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osista rakennettu ajoneuvo
- Uudelleenrakennettu ajoneuvo

Henkilökohtaisesti maahantuotu ajoneuvo on 12 kk:n työn, ammatin tai maahan kiinteästi liittyvän henkilökohtaisen syyn takia tapahtuneen ulkomailla asumisen (ja vähintään 185 päivän oleskelun) jälkeen maahan pysyvästi muuttavan henkilön tuoma ajoneuvo. Ennen saapumistaan maahan ajoneuvo on ollut henkilön omassa käytössä 6 kk siinä maassa, josta muutto tapahtuu. Ajoneuvon on tultava omaan tai perheen käyttöön

Harrastelijan rakentama tai kokoama ajoneuvo on yksityishenkilön omaan käyttöön itse rakentama tai tämän henkilön ohjauksessa jonkun muun yksityishenkilön tai näiden yhdessä rakentama ajoneuvo. Edellä mainitut yksityishenkilöt eivät missään rakentamisen vaiheessa ole saaneet olla mukana yritystoiminnassa, jossa rakentamista tai kokoamista normaalisti harjoitetaan.

Aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osista rakennettu ajoneuvo on rakentamista ja kokoamista harjoittavan yrityksen valmistama ajoneuvo, joka on varustettu aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon moottorilla sekä yhdellä seuraavista samasta ajoneuvosta peräisin olevalla osalla: alusta, kori, jousitus, akseli, vaihteisto tai ohjauslaite.

Uudelleenrakennettu ajoneuvo on ajoneuvo, johon vaaditaan identifointinumero, mutta joka ei ole mikään edellä määritellyistä ajoneuvoista ja joka on rakennettu käyttäen vaihtokoria tai integroitavaa korikehikkoa, joka vastaa alkuperäistä rakennetta ja joka on varta vasten tarkoitukseen toimitettu eikä sitä ole aiemmin käytetty tai joka aiemmin muodosti rekisteröidyn ajoneuvon.

2.3.1.2 Moottoripyörät

Moottoripyörien hyväksymisestä rekisteriin on yksittäisten ajoneuvojen osalta säädetty säädöksellä Statutory Instrument 2003 No. 1959, The Motor Cycles Etc. (Single Vehicle Approval) Regulations 2003. Siinä yksittäin hyväksyttävät ajoneuvot (schedule 1- ajoneuvot) on jaoteltu seuraavasti:

- Harrastelijan rakentama tai kokoama ajoneuvo
- Aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osista rakennettu ajoneuvo
- Uudelleenrakennettu ajoneuvo

Harrastelijan rakentama tai kokoama ajoneuvo on yksityishenkilön omaan käyttöön itse rakentama tai tämän henkilön ohjauksessa jonkun muun yksityishenkilön tai näiden yhdessä rakentama ajoneuvo. Edellä mainitut yksityishenkilöt eivät missään rakentamisen vaiheessa ole saaneet olla mukana yritystoiminnassa, jossa rakentamista tai kokoamista normaalisti harjoitetaan.

Uudelleenrakennettu ajoneuvo on ajoneuvo, johon vaaditaan identifiointinumero, mutta joka ei ole mikään edellä määritellyistä ajoneuvoista ja joka on rakennettu käyttäen vaihtokoria tai integroitavaa korikehikkoa, joka vastaa alkuperäistä rakennetta ja joka on varta vasten tarkoitukseen toimitettu eikä sitä ole aiemmin käytetty tai joka aiemmin muodosti rekisteröidyn ajoneuvon.

Aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon osista rakennettu ajoneuvo on rakentamista ja kokoamista normaalina liiketoimintana harjoittavan henkilön valmistama ajoneuvo, joka on varustettu aiemmin rekisterissä olleen ajoneuvon moottorilla sekä yhdellä seuraavista samasta ajoneuvosta peräisin olevalla osalla: alusta, kori, jousitus, useampirenkaisen akselin akseli-jarru-yhdistelmä, vaihteisto tai ohjauslaite.

2.3.2 Yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen hyväksyntämenettely ja vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

Yksittäishyväksyntämenettelystä käytetään yleisnimitystä SVA (Single Vehicle Approval). Yleisnimitykseen viittaavia menettelytapoja on ohjeistettu runsaasti. Pääsääntöisesti yksittäiset ajoneuvot hyväksytään liikenteeseen viranomaisen toimesta tehdyllä SVA:lla, mikä vastaa Suomessa lähinnä rekisteröintikatsastusta. Koska varsinainen rekisteröinti vaatii vielä erillisen asioinnin rekisteröintiviranomaisen luona, vastaa käytäntö hyvin Suomen käytäntöä. Suomessa sekä rekisteröintikatsastus, että itse rekisteröinti ja kilven lunastus suoritetaan useimmiten samassa katsastustoimipaikassa.

SVA:ta haetaan erityisellä monisivuisella lomakkeella, joka lähetetään ennalta viranomaiselle (Vehicle Inspectorate, VIA) ja johon täytetään yksityiskohtaiset esitiedot ajoneuvosta. Arvioituaan esitietojen perusteella ajoneuvon mahdollisuudet yksittäishyväksyntään, VIA lähettää kutsun hyväksyntätesteihin. Testi tulee olla maksettuna ennen testipäivää. SVA-testin hinta on autolle 150 £ ja moottoripyörälle 70 £.

Kansallinen hyväksyntäjärjestelmä perustuu valtion testipalvelujen laajamittaiseen käyttöön. Testauspalvelut suorittaa VOSA eli Vehicle Operators Services Agency, joka on liikenneministeriön alainen virasto. Sekä autoilta että moottoripyöriltä käydään rekisteröintikatsastuksessa kattavasti läpi vaatimusten täyttyminen. Läpikäytävien vaatimusten lista kattaa samat vaatimukset eli direktiivit, jotka vaaditaan normaalissa sarjatuotannon hyväksyntäprosessissa. Jotta kustannukset pystytään pitämään kohtuullisena, suoritetaan testit silmämääräisesti tai erikseen kehitetyillä kevennetyillä testimenettelyillä. Muissa EU-maissa kansallisesti hyväksytty ajoneuvo hyväksytään, mikäli on osoittanut, että ne vaatimukset tai standardit joiden mukaiseksi ajoneuvo on todettu vastaavat UK:n kansallisia vaatimuksia.

Hyväksyntämenettelyiltään tiukimmin suhtaudutaan EU:n ulkopuolelta liiketoimintana tuotaviin ajoneuvoihin, joita ei ole EU-tyyppihyväksytty. Näiltä edellytetään laajennettua SVA:ta eli ns. ESVA-menettelyä. Tässä menettelyssä tulee ennen SVA:n suorittamista hakea erikseen menettelylupa ministeriöltä (MoT),

mikä edellyttää mm. melu- ja päästötestiä. Vaatimustenmukaisuuden osoittamisvelvoite on tässä tapauksessa asiakkaalla, mutta ESVA:n suorittava viranomais (VOSA) ylläpitää myös tietoja mm. myytävistä tyyppitestiraporteista, mikäli kyseiselle ajoneuvotyypille on aiemmin tehty vastaavia testejä. Myös muista tarkistuskohteista edellytetään selvityksiä, mutta näiden osalta mm. FMVSS standardit on laajasti tunnustettu. ESVA:n hinta on 180£.

Ajoneuvoja, jotka eivät ole tyyppihyväksytyt, eivätkä kuulu mihinkään poikkeusryhmään ovat siis esim. liiketoimintana tuodut tuontiautot EU:n ulkopuolelta. Näistä ajoneuvoista joutuu toimittamaan lisäselvityksiä direktiivien vaatimusten täyttymisestä. Ominaisuudet (direktiivit), joiden vaatimustenmukaisuutta edellytetään, ovat:

- ohjausjärjestelmän toiminta törmäystilanteessa 74/297/ETY
- pakokaasupäästöt 70/220/ETY
- luvattoman käytön estävät laitteet 74/61/ETY
- turvavöiden kiinnityspisteet 76/115/ETY
- turvavyöt 77/541/ETY
- melutaso ja pakojärjestelmä 70/157/ETY
- istuinten kiinnitys 74/408/ETY
- jarrulaitteet 71/320/ETY
- polttoaineen kulutuksen mittaus /CO₂-päästöt 80/1268/ETY
- etu- ja sivutörmäyssuojat 96/78/EY, 96/27/EY

Menettelyt vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ovat seuraavat:

- Direktiivin mukaisuus osoitetaan tyyppikilvestä löytyvällä merkinnällä tai VOSA:n valmistajalta hankkimalla tyyppihyväksyntätodistuksella, jossa ajoneuvon todetaan vastaavan direktiivien edellyttämiä vaatimuksia
- Direktiivien vaatimustason täytyminen (muiden kuin melun ja päästöjen osalta) voidaan osoittaa muiden vastaavien standardien vaatimustenmukaisuuden osoittavilla dokumenteilla. Lista EU:n ulkopuolisista standardeista, joita pidetään direktiivejä vastaavina, on saatavilla VOSA:sta.
- Vaatimustason selvittämiseksi voidaan vertailla ajoneuvon vastaavuutta johonkin toiseen saman tyyppin ajoneuvoon, jonka tiedetään täyttävän vaatimukset. Vertailutarkastus muille ominaisuuksille kuin pakokaasupäästöille voidaan tehdä ajoneuvolle, josta on saatavissa tarkastusta varten vastaava tyyppihyväksytyt ajoneuvomalli. Asiakas huolehtii tällaisen vertailuajoneuvon hankkimisesta.
- Direktiivin mukainen testi voidaan aina suorittaa hyväksytyssä testilaitoksessa, mutta tätä pidetään kalliina ja suositellaan rajattavaksi vain ominaisuuksiin tai osiin, joita ei muulla tavoin voida osoittaa. Näistä testeistä voidaan teettää myös laajennettu versio, jolloin testiin tuodun ajoneuvon mallille laaditaan malliraportti, jota voidaan soveltaa muihinkin samanmallisiin autoihin. Jos maahantuoja esimerkiksi tuo maahan useita samanlaisia ajoneuvoja, ei varsinaista testiä tarvitse tehdä jokaiselle ajoneuvolle erikseen vaan voidaan tehdä vain vertailutarkastus edellisen kohdan mukaan.

Englannin osalta on huomattava, että rekisteröintikatsastus (SVA, ESVA) tehdään vain 10 vuotta nuoremmille ajoneuvoille. Muille maahantuotaville ajoneuvoille suoritetaan vain tavanomainen määräaikaikatsastus ennen rekisteröintiä. Rekisteröintikatsastukseen saa hakeutua vapaaehtoisesti, mikäli on epävarmaa täyttääkö ajoneuvo sitä koskevan mallivuoden vaatimukset. Lainsäädäntöjärjestelmästä johtuen ajoneuvon kuljettaja vastaa ilman tällaista hyväksyttyä rekisteröintikatsastustakin siitä, että ajoneuvo vastaa sen mallivuotta koskevia teknisiä vaatimuksia. Eli vaikka itse rekisteröinti ei edellytä ajoneuvojen sääntöjen mukaisuuden osoittamista kaikissa tapauksissa, tulee sen aina tiellä liikkeessä kuitenkin vastata olemassa olevia määräyksiä.

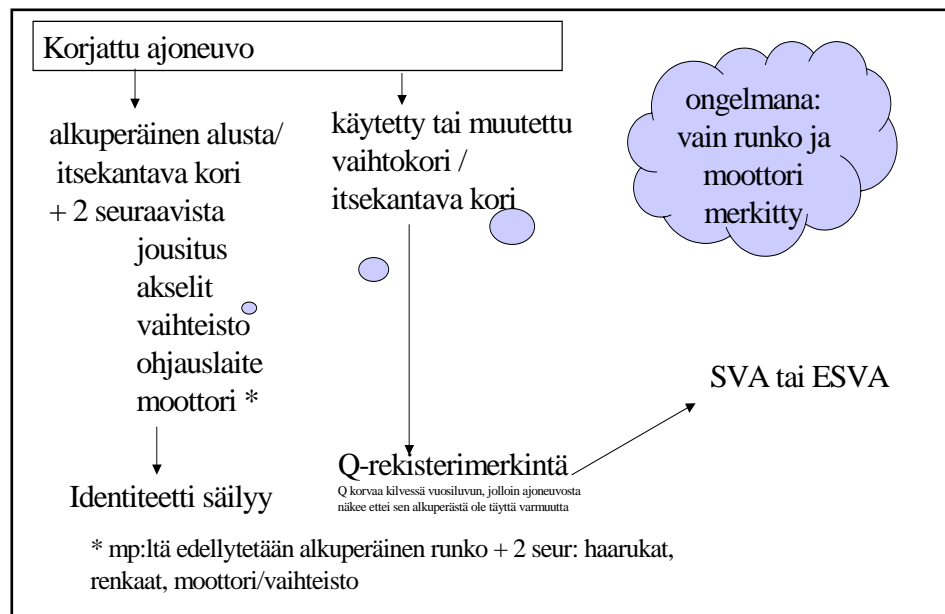
2.3.3 Muuttoauton maahantuonti ja rekisteröinti

Ajoneuvo tulee välittömästi pyrkiä rekisteröimään maahantuonnin jälkeen. Käyttö liikenteessä on kielletty rekisteröintiin asti, mutta ajoneuvoa voi kuljettaa ennalta sovittuun testiin ja takaisin. Ajoneuvo tulee pitää poissa liikenteestä siihen asti kunnes rekisteröinti on suoritettu.

Jos ajoneuvo on EU-tyyppihyväksytty, ajoneuvolle suoritetaan SVA, mutta rekisteröinti voidaan suorittaa ilman erillisiä testejä. Jos ajoneuvo on EY-tyyppihyväksytty, mutta ei Englantia varten, sille voi tehdä tarvittavien muutosten jälkeen vapaaehtoisen SVA:n (11,75 £), jossa katsotaan, että muutokset on tehty oikein. Valaisinlaitteiden suuntausta tulee muuttaa vasemmanpuoliseen liikenteeseen soveltuvaksi ja nopeusmittarissa tulee olla mph-näyttö. Moottori- pyörässä sivupeilin tulee olla oikealla puolella. Muutokset voi todentaa myös esim. kuiteilla. Selvitykset soveltuvuudesta Englannin markkinoille ja CoC toimitetaan Vehicle Certification Agency:lle, joka myöntää vastavuoroista tunnustamista koskevan päätöksen (65 £), joka tulee esittää rekisteröinnin yhteydessä. EU:n ulkopuolelta muuttoautoina tuoduille ajoneuvoille edellytetään ESVA:a (180 £). Rekisteröinti maksaa 38 £.

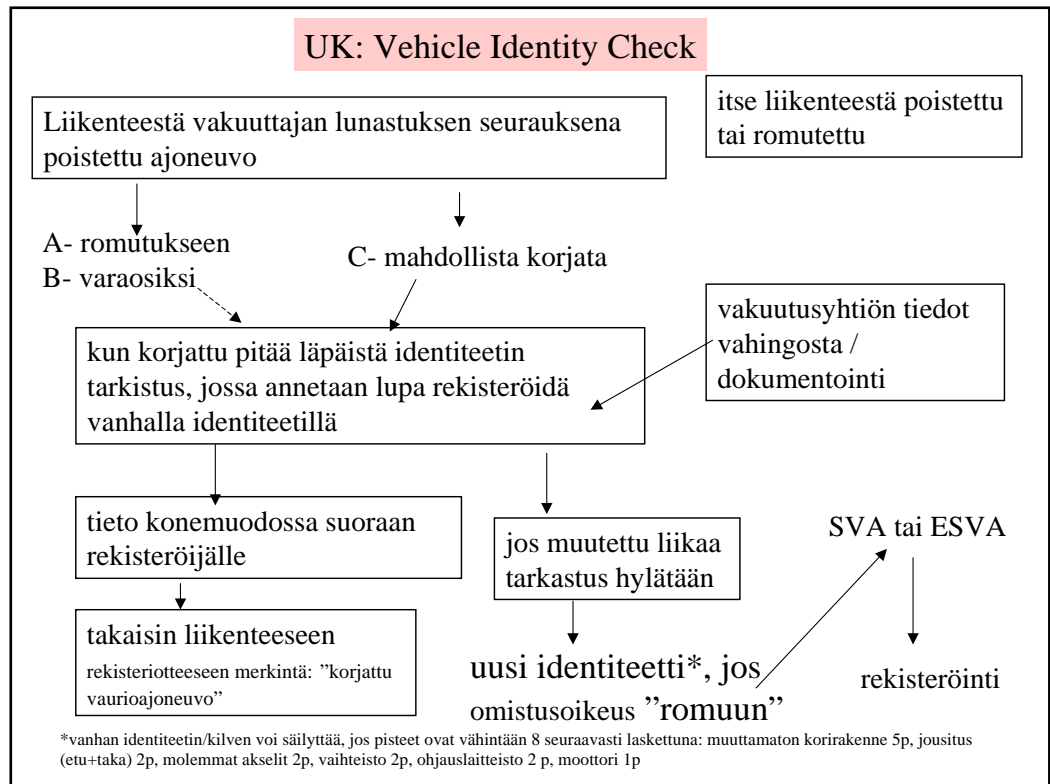
2.3.4 Ajoneuvon uudelleen rekisteröinti ja identiteetin säilyminen eri tapauksissa

Ajoneuvoa voidaan korjata tiettyyn rajaan asti siten, että sen identiteetti ei muutu. Rajana pidetään vähintään alkuperäisen alustan ja kahden keskeisen järjestelmän olemista samasta kanta-ajoneuvosta. Varustaminen uudella vaihtokorilla, edellyttää aina kilven uusimista. Kilvessä ensimmäistä käyttöönottoa kuvaava merkintä korvataan tällöin Q-kirjaimella, mikä merkitsee, ettei ajoneuvon alkuperää ja valmistusajankohtaa voida esitettyjen asiakirjojen perusteella varmuudella määrittää. Ajoneuvo tulee tällöin myös käyttää rekisteröinnin ennakkotarastuksessa SVA:ssa.



Kuva 1. Korjatun ajoneuvon identiteetin määräytyminen Englannissa.

Menettelyt liikenteestä poistetun ajoneuvon uudelleen rekisteröimiseksi vaihtelevat yleensä sen mukaan, minkä johdosta ajoneuvo on liikenteestä aikanaan poistettu. Identiteetin säilyminen ja paluu liikenteeseen arvioidaan erityisellä tarkistuksella, johon osallistuvat ajoneuvoviranomaiset ja vakuutusyhtiöt. Lunastukseen menneen ajoneuvon vahingoista on saatavissa tiedot ja korjattua ajoneuvoa arvioidaan suhteutettuna vahingon laajuuteen. Jos korjaukset ylittävät yleiset rajat, ajoneuvo hylätään tässä tarkistuksessa, mutta sille on mahdollista hakea uutta identiteettiä ja palauttaa ajoneuvo liikenteeseen, jos ajoneuvo läpäisee laajennetun rekisteröintikatsastuksen, ESVA:n.



Kuva 2. Identiteetin määrittely uudelleenrekisteröinnin yhteydessä.

2.3.5 Rakennetun ajoneuvon valmistusvuoden määräytyminen

Mikäli ajoneuvoa on muutettu varustamalla se itsekantavalla korilla, säilyy ajoneuvo varustettuina vanhoilla kilvillä, jottei ostaja erehtyisi luulemaan ajoneuvoa uudeksi. Rekisteröinti asiakirjoissa valmistuspäivänä käytetään kuitenkin ajoneuvon rekisteröintikatsastuksen läpäisy päivää, jotta vero- ja museoajoneuvotiedot vastaisivat tätä uutta valmistumisajankohtaa eikä esim. museoajoneuvojen veroalennusta olisi mahdollista saada. Tällainen kaksoisvalmistusajankohta on mahdollista toteuttaa, koska Englannissa rekisterikilvestä voidaan tunnistaa ajoneuvon alkuperäinen käyttöönotto vuosi vaikka rekisteröintitietoja olisi muutettukin.

2.3.6 Määräaikaikatsastus

Englannissa on määräaikaikatsastus sekä autoille että moottoripyörille ajoneuvon kolmantena vuotena ja sen jälkeen vuosittain. Määräaikaikatsastuksen maksimihinta on henkilö- ja pakettiautolle 42,10 £ ja moottoripyörälle 15,55 £. Katsastukset suoritetaan valtuutetuilla yksityisillä katsastuspaikoilla, joita valvoo VOSA. Raskas kalusto katsastetaan viranomaisten toimesta.

2.4 Ruotsin malli

2.4.1 Yksittäisiä ajoneuvoja koskevat määritelmät

Uudelleen rakennettu ajoneuvo on sarjavalmisteinen ajoneuvo, joka on aiemmin ollut liikenteessä ja jonka alkuperäistä runkoa ja koria on yksittäisen henkilön toimesta muutettu siten, että sen alkuperäisiä ominaisuuksia tai suorituskykyä on oleellisesti muutettu. Alkuperäisen ajoneuvon perusrakenne tulee olla selkeästi tunnistettavissa muutoksista huolimatta.

Seuraavien olennaisten muutosten katsotaan täyttävän määritelmän vaatimukset

- etu- ja taka-akseli ja ripustukset vaihdetaan;
- suurin osa runkoa ja koria vaihdetaan tai muutetaan

Seuraavat kuuluvat määritelmään yhdessä edellä mainittujen kanssa

- ohjauslaite yhdessä ohjausakselin kanssa vaihdetaan,
- moottori ja voimansiirtolaitteisto vaihdetaan,
- etu- tai takahaarukka vaihdetaan tai
- jarrujärjestelmä vaihdetaan.

Ajoneuvo, jonka kori on rakennettu korikehikolle tai kantavalle alustalle ja jonka alkuperäinen kori vaihdetaan toiseen koriin, katsotaan myös uudelleen rakennetuksi ajoneuvoksi sillä ehdolla, että runkoa ei muilta osin esim. akselivälin, pyörän ripustusten tai moottorin tehon osalta muuteta olennaisesti. Pienemmässä määrin muutettuun ajoneuvon sovelletaan omia säännöksiä.

Harrastelijan rakentama ajoneuvo on yksittäisen henkilön omaan käyttöön rakentama tai muuttama ajoneuvo silloin, kun muutokset ovat suurempia kuin mitä uudelleen rakennetulla ajoneuvolla. Harrastelijan rakentamana ajoneuvona ei kuitenkaan pidetä omaan käyttöön osittain tai kokonaan rakennussarjasta rakennettua tai koottua ajoneuvoa.

Harrasterakentajien järjestö, on järjestö, joka on Vägverketin hyväksymä suorittamaan tarkastuksia ja myöntämään todistuksia rakennetuille ja muunnetuille ajoneuvoille, esimerkkinä SFRO.

2.4.2 Uudelleen rakennetun tai harrastelijan rakentaman ajoneuvon vaatimustenmukaisuus

Lainsäädännössä on erikseen autoille ja moottoripyörille säädetty niistä yksityiskohtaisista vaatimuksista, joita uudelleen rakennetuilta ja harrastelijan rakentamilta ajoneuvoilta vaaditaan. Direktiivien tai E-sääntöjen mukaiset vaatimukset ovat sellaisenaan voimassa mm. renkaille. Melun osalta sallitaan sekä autoille, että moottoripyörille EU-tasoa alempi vaatimustaso 84 dBA.

Ennen rekisteröintikatsastusta ajoneuvolle pitää suorittaa ns. rakentelutarkastus harrasterakentajien järjestön, kuten SFRO:n, toimesta. SFRO:n katsastaja tarkastaa omavalmisteiset rakennelmat ja myös suuremmat muutokset valmiissa ajoneuvoissa. Omavalmisteet tarkastetaan ensin rullaavana alustana, ennen kuin hitsisaumoja ym. peitetään maalilla. Toinen tarkastus on valmiille ajoneuvolle

ennen autokatsastuksen rekisteröintikatsastusta. Katsastukset koeajoneen ja neuvontoineen maksavat 3000 SEK. Katsastuksessa arvioidaan hitsisaumat, materiaalivalinnat, ajoneuvodynaaminen rakenne, jarrut, ajostabiliteetti ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä tekijöitä. Toimenpidettä varten on oma 89-kohtainen arviointilomake. Katsastus on henkilökohtainen ja se on tehtävä uudestaan, jos ajoneuvon omistaja vaihtuu ennen varsinaista rekisteröintikatsastusta.

Ajoneuvo tulee myös rekisteröintikatsastaa. Rekisteröintikatsastuksessa tarkistetaan ajoneuvon rekisteritietojen oikeellisuus ja teknisten vaatimusten sekä määräaikaiskatsastuksen vaatimusten täytyminen. Rekisteröintikatsastuksen (sis. rekisteröinnin) hinta on 33 € suurempi kuin normaali rekisteröintikatsastus eli yhteensä 218 € moottoripyörille ja 230 € henkilöautoille.

2.4.3 Muuttoauto ja omaan käyttöön käytettynä maahantuotu ajoneuvo

Muuttoautona, perintönä tai testamentilla ulkomailta saatua ajoneuvoa koskevat lisäksi mm. seuraavat poikkeukset yleisvaatimuksista:

- takasuuntavalo saa näyttää punaista
- etusuuntavalo saa näyttää valkoista
- sivusuuntavalaisimet saavat puuttua
- valaisin – ja heijastinlaitteiden ei tarvitse olla tyyppihyväksytyjä
- turvalasien ei tarvitse olla tyyppihyväksyty

Sarjavalmisteista omaan käyttöön maahantuotua ajoneuvoa koskevat omat poikkeussäännökset (VVFS 2003:23¹). Ajoneuvon todetaan katsastusasemalla tulevan omaan käyttöön asiakkaan ilmoituksen perusteella, jos ajoneuvo on ollut aiemmin rekisteröity muussa EU-maassa ja henkilö ei ole saanut vastaavaa poikkeusta aiemmin vuoden aikana. EU-maasta tuodulle ajoneuvolle, jolla on vaatimustenmukaisuustodistus, suoritetaan tekninen tarkistus vain, jos ajoneuvo ei ole uusi. Tarkistuksessa todetaan ajoneuvon vastaavan asiakirjoja. Rekisteröinnin kokonaishinta on 185 - 197 €

EU:n ulkopuolelta tuodun ajoneuvon omaan käyttöön tuloa koskevaa ratkaisua haetaan erikseen Vägverketiltä, joka tekee asiaa koskevan poikkeuslupapäätöksen. Jos ajoneuvon todetaan tulevan omaan käyttöön saa siinä olla mm. yhdysvaltalaisen SAE standardin mukaiset valaisin- ja heijastinlaitteet ja myös muita poikkeuksia sovelletaan.

Mikäli ajoneuvo tuodaan maahan osana liiketoimintaa, eivätkä edellä mainitun poikkeusluvan edellytykset täyty, sen tulee täyttää kaikki vastaavan vuosimallin ajoneuvoa koskevat vaatimukset.

2.4.4 Museoajoneuvo

Museoajoneuvoksi Ruotsissa katotaan 30 vuotta tai sitä vanhempi ajoneuvo. Museoajoneuvon rekisteröintikatsastuksen yhteydessä sille suoritetaan myös ns. alkuperätarkastus. Toisinaan tästä vaaditaan myös todistus museoajoneuvojär-

¹ Linkki säädökseen: <http://www20.vv.se/vvfs/pdf/2003nr022%20.pdf>

jestöltä. Todistuksen saamisen ehtona on, että ajoneuvo on alkuperäiskunnonaan tai entisöity vastaamaan alkuperäiskuntoa. Aikakauteen kuuluvia tyypillisiä muutoksia voidaan huomioida ajoneuvosta riippuen. Tarkastus ja todistus maksavat n. 500 kr.

Rekisteröintikatsastusmenettelyn helpottamiseksi museojärjestöjen, katsastajan ja viranomaisten välistä työnjakoa selvennettiin 1997. Tavoitteena oli myös varmistaa, että museoajoneuvoiksi hyväksytään vain ajoneuvoja, jotka ovat alkuperäismuodossaan. Itse rakennettuja tai muutettuja ajoneuvoja ei voida hyväksyä museoajoneuvoiksi.

Vakuutusmielessä museoajoneuvoksi Ruotsissa katsotaan kaikki ajoneuvot, jotka ovat yli 30 vuotta vanhoja ja joilla ajetaan enintään 5000 km vuosittain. Kasikon maksimikorvaus on 10 000€ Jos vakuutussummaa haluaa korottaa, tehdään ajoneuvolle vakuutusyhtiön toimesta erillinen tarkastus.

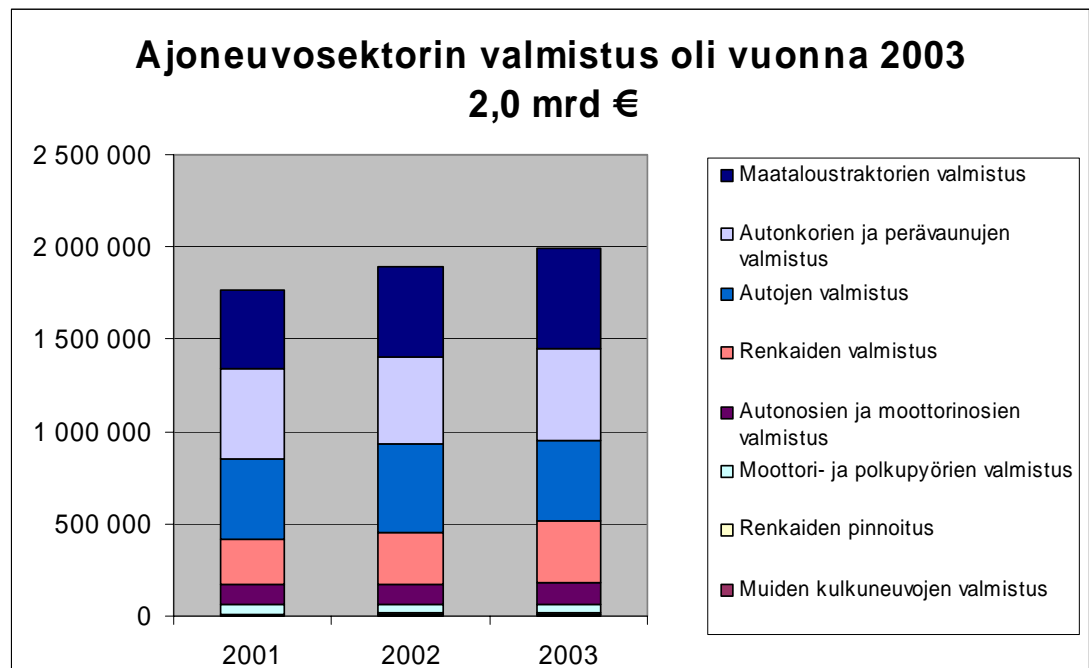
2.4.5 Moottoripyörien katsastus

Moottoripyörien katsastus on Ruotsissa ollut uudistettuna voimassa vuodesta 2005. Katsastuksia on kuitenkin tehty jo vuodesta 1965 alkaen. Valmistusvuotta 1950 ja sitä vanhempia ajoneuvoja ei katsasteta. Vuonna 2004 rekisterissä olevista 205 567 ajoneuvosta katsastettiin n. puolet. Lisäksi käyttämättömiä moottoripyöriä on lähes 160 000. Keskimäärin katsastettavat ajoneuvot olivat 13,7 vuotta vanhoja ja niillä on ajettu vuosittain 4500 km. Vuosittain katsastetuista moottoripyöristä hylätään n. 20 %, kun henkilöautoista vastaava osuus on 50 %. Suurimmat yksittäiset hylkäysperusteet moottoripyörien katsastuksissa ovat valaisimissa ja renkaissa havaitut puutteet, ketjujen ja jarrujen kulumisvialt sekä melu, akselinväli, äänenvaimentimet ja ohjauslaakerit.

3 AJONEUVOJEN RAKENTAMISEN JA KUNNOSTAMISEN ERITYISPIIRTEET SUOMESSA

3.1 Ajoneuvo- ja osateollisuus Suomessa

Suomessa ajoneuvoteollisuus nojaa pitkälti raskaiden ajoneuvojen ja niiden päällirakenteiden valmistukseen. Autoja Suomessa valmistetaan lähinnä Uudessa-sakaupungissa. Alihankintatoiminta on viime vuosina kehittynyt Venäjän kasvavan autoteollisuuden nosteessa.



Kuva 3. Ajoneuvosektorin valmistus Suomessa vuonna 2003 (Tilastokeskus, 2005).

Raskaiden ajoneuvojen liikkumavara kansallisten tyyppihyväksyntöjen osalta vähenee kun EY-tyyppihyväksyntä laajenee koskemaan myös näitä ajoneuvo-luokkia. Traktoreiden osalta EY-tyyppihyväksyntä, joka tuli voimaan heinä-kuussa 2005 pääsääntöisesti lisää viennin kilpailukykyä, kun tekniset vaatimukset yhdenmukaistuvat eri maissa.

Aloitteleville yrityksille tyyppihyväksyntävelvoitteet edellyttävät kuitenkin tiettyä volyymiä ennen kuin tyyppihyväksyntä muodostaa varsinaista kilpailuetua. Tästä syystä yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntävaatimukset vaikuttavat välillisesti erityisesti pienteollisuuden toimintaedellytyksiin. Koska Suomi on mitta-kaavaltaan pieni EU-25 kokonaisuuden joukossa, tulee kansalliseen kilpailukykyyn kiinnittää erityistä huomiota myös EY-säädösten valmistelussa.

Korjaamo- ja huoltotoiminta keskittyy pääasiassa autoihin. Moottoripyörien huolto- ja korjaustoiminta muodostaa yhteensä 1,2 mrd euron markkinoista vain noin 10 milj. euroa.

3.2 Rakentaminen ja kunnostaminen harrastuksena

3.2.1 Moottoripyörien rakentelun erityispiirteet

Moottoripyörien yksinkertainen rakenne sekä lisätarvikkeiden ja osien helppo saatavuus tekevät moottoripyörien muuntelusta helppoa ja edullista. Lähes jokaista osaa voidaan moottoripyörissä muuttaa ja monet muutokset vaikuttavat myös ajoneuvon turvallisuuteen sitä parantavasti tai heikentävästi. Muutokset voidaan karkeasti jakaa ajoneuvon ajettavuuteen vaikuttaviin muutoksiin kuten moottorimuutoksiin, ohjauslaitteen muutoksiin, jarrujen ja kuljetuskapasiteetin muutoksiin sekä toisaalta ulkonäköön vaikuttaviin muutoksiin.

Moottoripyörän rakentamisella on määritelty tarkoitettavan muun muassa:

- tehdasvalmisteisten varusteiden lisäämistä moottoripyörään,
- moottoripyörän alkuperäisten osien (esim. lokasuojat, polttoainesäiliöt ja satula) vaihtamista tehdasvalmisteisiin tai alkuperäisestä muokattuihin, tai itse valmistettuihin osiin,
- moottoripyörän rakenteen muuttamista (mm. renkaiden vaihtaminen, etuhaarukan pidentäminen, t-kappaleiden vaihtaminen tai rungon muokkaaminen),
- moottoripyörän rungon sekä muiden osien maalaamista, sekä
- moottorin kunnostamista ja virittämistä (HDCF, 2005).

Osa muutoksista, kuten jousituksen, renkaiden, jarrujen tai renkaiden muutokset voivat olla vaikutuksiltaan positiivisia, mutta suurimpaan osaan muutoksia liittyy myös vaikutuksia toiminnallisuuden kannalta. Toiset muutokset, kuten korimuutokset vaikuttavat koko ajoneuvon luonteen muuttumiseen tai jopa ajoneuvoluokan muuttumiseen (esim. sivuvaunulla varustaminen). Usein valmistajat eivät suosittele minkäänlaisia muutoksia, koska ajoneuvoa ei ole testattu muutettujen ominaisuuksien osalta tai muutoksia voidaan yhdistellä tavalla, jota ei ole tarkoitettu ja josta tehdas ei siten myöskään voi ottaa vastuuta. Tällaisilla muutoksilla voi olla seurauksia ajoneuvon käyttäytymiseen, joita ei ole ennakoitu. Esimerkiksi suuri osa moottorin tehon kasvattamiseen liittyvistä muutoksista vaikuttaa ajoneuvon päästöihin tavalla, jota ei ole testattu, eikä ajoneuvo siten välttämättä täytä enää tyyppihyväksynnän vaatimuksia. EU:n komission tilaaman selvityksen mukaan 74 % liikenteessä olevista moottoripyöristä ei päästöjen vastaa enää niitä vaatimuksia, joita uudelta ajoneuvolta on tyyppihyväksynnän yhteydessä edellytetty. Lukua pidettiin jopa todellista alhaisempana, sillä tutkimukseen toimitetut ajoneuvot olivat valmistajien valitsemia ja uudehkoja (LAT, 2004). Komission aikoo jatkossa tehdä ehdotuksia käytönaikaisesta seurannasta. Suuri vastuu on myös muutetun ajoneuvon käyttäjällä kun muunnokset ovat luoneet uusia reunaehtoja esim. massan ja kuormituksen jakautumiselle.

Rakentelun erityispiirteitä sekä mm. taloudellisia, kulttuurisia ja sosiaalisia vaikutuksia harrastajien näkökulmasta on laajasti selvitetty Harley-Davidson Club Finlandin julkaisemassa Chopper-muistiossa (HDCF, 2005).

4 RAKENTAMISEN JA KUNNOSTAMISEN TURVALLISUUSVAIKUTUKSET

4.1 Liikenneturvallisuuden yleinen kehitys

Suomen tieliikenteessä on 1990-luvun puolivälistä lähtien kuollut vuosittain noin 400 ihmistä. Vuosina 2003 ja 2004 liikennekuolemia on ollut jonkin verran vähemmän. Liikenteessä loukkaantuneita on poliisin ilmoittamien tietojen mukaan ollut noin 9 000 ja vakuutusyhtiöiden korvaamien liikenneonnettomuuksien mukaan noin 14 000 vuosittain. Liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen määrä on ollut noin 85 000 vuodessa.

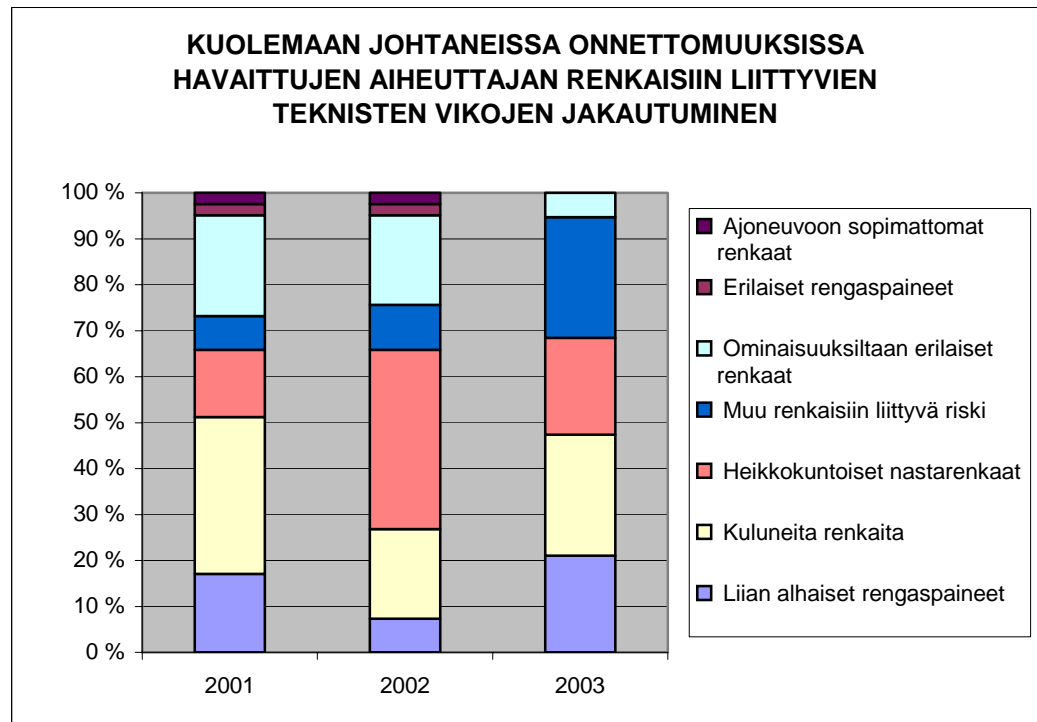
Joulukuussa 2005 julkaistu seuraavalle viisivuotiskaudelle ulottuva liikenneturvallisuussuunnitelma (LVM 8/2005) asettaa turvallisuuden kehitykselle täsmällisempiä tavoitteita. Liikenneturvallisuusvisiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Turvallisuustyötä ohjaavien suunnitelmien määrällisenä tavoitteena on liikennekuolemien vähentäminen alle 250:en vuoteen 2010 mennessä, mikä merkitsee turvallisuustason parantamista 6-7 % vuosittain.

4.2 Rakennettuja ajoneuvoja koskevia turvallisuusselvityksiä

4.2.1 Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustutkinta-aineisto

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien systemaattinen tutkinta ja vakuutusyhtiöiden korvausvaatimusten käsittelyä varten suorittamat tarkastukset muodostavat lähtökohdan, kun arvioidaan ajoneuvojen teknisiä vikoja onnettomuuksien riskitekijänä. Säännösten vastainen rakennemuutos on yksi korvauksen epäämiseen tai vähentämiseen vaikuttava tekijä, joten ne pyritään kartoittamaan kattavasti.

Varsinaisesti onnettomuuden aiheuttajana tekninen riski on yksittäistapauksia lukuun ottamatta harvinainen. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleista ajoneuvoista noin viidenneksessä voidaan arvioida olleen sellainen tekninen vika, joka on ollut yhtenä riskitekijänä onnettomuuden synnylle tai sen seurauksia lisäävänä. Onnettomuuksien aiheuttajien ajoneuvoissa näitä teknisiä vikoja on havaittu enemmän kuin muiden osallisten ajoneuvoissa, jolloin niiden voidaan olettaa vaikuttaneen myös itse onnettomuuden syntyyn. Eniten puutteita on ajoneuvojen renkaissa ja jarruissa. Renkaiden puutteet muodostavat noin puolet ajoneuvoissa havaituista teknisistä vioista. Näistä vioista taas puolet muodostuu heikkokuntoisista kesä- tai talvirenkaista. Kuvassa 4 on esitetty vuosina 2001 - 2003 havaittujen rengasvikojen jakautuminen onnettomuusajoneuvoissa.



Kuva 4. Renkaissa havaitut tekniset viat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuosina 2001 - 2003. (LVK, 2005)

Vuonna 2003 havaittiin kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisena olleista ajoneuvoista yhteensä 80 moottoriajoneuvossa tekninen riskitekijä. Näistä 27 ajoneuvoa oli osallisena yksittäisonnettomuudessa ja 11 riskitekijää oli muun kuin onnettomuuden aiheuttajan ajoneuvossa havaittuja vikoja. Taulukossa 1. on esitetty yleisimmät yksittäiset riskitekijät vuonna 2003.

Viritetty/rakennettu ajoneuvo	12 (9)
Kuluneita renkaita	11 (5)
Heikkokuntoiset nastarenkaat	10 (0)
Muu renkasiin liittyvä riski	10 (1)
Liian alhaiset rengaspaineet	8 (3)
Muu jarrutettavuuteen liittyvä vika	4 (1)
Muu jousitukseen tai iskunvaimennukseen liittyvä vika	4 (3)
Viallisia iskunvaimentimia	3 (2)
Ohjauslaitteen vika	2 (1)
Ominaisuuksiltaan erilaiset renkaat	2 (0)
Rikkoutunut valaisin	2 (0)
Muu valaisinlaitteisiin liittyvä riski	2 (1)
Nivelissä väljyyttä	1 (0)
Moottorin tekninen vika	1 (0)
Nopeuden rajoittimen vika/virhetoiminto	1 (0)
Epätasaisesti ottavat jarrut	1 (0)
Heikkotehoiset/raskaskäyttöiset jarrut	1 (0)
Jarruvoiman väärä jakautuminen	1 (0)

Jarrujen tekninen vika	1 (1)
Vikoja jousituksessa	1 (0)
Virheelliset tai puutteelliset valaisimet	1 (0)
Laajat ajoneuvon rakenteiden aiheuttamat viat	1 (0)

Taulukko 1. Yleisimmät onnettomuusajoneuvoissa esiintyneet tekniset viat riskitekijöinä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuonna 2003 (onnettomuuksien lkm, suluissa yksittäisonnettomuudet) (LVK, 2005).

4.2.2 Henkilöauton kolarikorjauksen ja ikääntymisen vaikutus liikenneturvallisuuteen (Riihonen, 2004)

Tutkimuksessa tutkittiin kahden esimerkkitapauksen valossa ajoneuvojen törmäysturvallisuutta Euro NCAP -testausprotokollaa soveltaen. Esimerkkitapauksista toinen oli kolarikorjattu uudehko auto ja toinen 10 vuoden ikäinen suosittu perusauto.

Kolarikorjatun auton keulan rakenne käyttäytyi eri tavoin kolarikorjatussa kuin vastaavassa uutena testatussa autossa. Törmäyksen seuraukset eivät kuitenkaan törmäystestinukella olleet dramaattisesti huonommat kuin uudella ajoneuvolla. Ajoneuvoa ei ollut korjattu maahantuojan korjausohjeistuksen mukaisesti, eikä korjauksen puutteita olisi voitu huomata tavanomaisessa rekisteröintikatsastuksessa.

Kolarikorjatun ajoneuvon osalta tutkimus suosittaa, että oikaisuja tulisi välttää, koska usein oikaistun palkin sisällä on murtunut rakenne. Monet valmistajien suosittamista korjausmenetelmistä edellyttävät sellaisia välineitä, joita ei tavanomaisessa käytössä ole juuri saatavilla. Esimerkiksi suurlujuusteräket eivät kestä kuumennusta. Korjausten monimutkaistumisen vuoksi tulisi mieluummin uusia kokonaisia rakenteita. Rakenteen uusiminen tulisi todentaa rekisteröintikatsastuksessa, eikä tällaisesta korjauksesta tulisi aiheutua negatiivisia prosentti- tai veroseuraamuksia.

Vanhalle autolle (vm. 1994) tehdyt testit osoittivat selvästi, että itse ikääntyminen (kuluminen, korroosio) ei ole turvallisuutta heikentävä tekijä vaan merkittävät erot vanhempien ja uusien autojen välillä selittyvät tuotekehittelyllä. Vaikka auto oli sinänsä hyvin korjattu ja vastasi hyvin sen ikäisten muiden ajoneuvojen turvatasoa oli turvallisuusero uuteen autoon kuitenkin huomattava. Autokannan uusiutuminen vähentää siten liikennekuolemia ja vakavia vammautumisia yksiselitteisesti. Merkittävä osuus tässä on myös turvavyön käytöllä. Testiauton kannalta selviämismahdollisuudet lisääntyisivät jo merkittävästi vuoden 1998 vuosimalliin siirryttäessä.

Esimerkkitapausten valossa tutkimus käytännössä puoltaisi sitä, ettei aikaisemmin kuin vuonna 1998 rekisteröityjä ajoneuvoja tulisi lunastuksesta palauttaa lainkaan liikenteeseen. Uudempien autojen keskeisten korjausten tulisi lisäksi olla tehtyjä valmistajan ohjeiden mukaan tai tulisi suosia keularakenteiden korjauksen sijaan kokonaan vaihdettuja rakenteita.

Kohtaamisonnettomuuksissa kuolee vuosittain keskimärin 110 henkilöä. Kolari-turvallisuus on riskitekijänä 19 %:ssa kaikissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Selvitysten mukaan autokannan uusiutuminen säästäisi liikennekuolemalta 28 hlöä vuosittain. (Peltola ym., 2005)

4.2.3 Lisävarusteiden ja rakenteellisten muutosten vaikutus henkilöauton liikenneturvallisuuteen (VALT, 1994)

Tutkimuksessa selvitettiin lisävarusteiden vaikutusta onnettomuuksiin. Koska lisävarusteltujen autojen kuljettajat ovat valikoituneita, vaikuttivat henkilökohtaiset ominaisuudet useammin onnettomuuden syntyyn. Näillä kuljettajilla ylinopeus, riskinotto, alkoholi ja aiemmat liikennerikkomukset olivat yleisempiä. Tällaisissa tapauksissa ei useinkaan ole merkitystä sillä, miten hyvin tai säännösten mukaisesti ajoneuvoja on korjattu tai muunneltu. Riskinottoa lisäsivät erityisesti moottorimuutokset ja alustan madallus.

Tutkimuksessa voitiin kuitenkin löytää muutamia keskeisiä kohteita, joiden muuttamisella oli merkitystä onnettomuuden seurauksiin. Tällaisia olivat ohjaustangon muuttaminen, rengas- ja vannemuutokset sekä jälkiasennuskattoluukut ja itsetehdyt avoautot. Ohjaustangon muuttamiselle annettuja säädöksiä on tutkimuksen jälkeen täsmennetty.

Teknisiä vikoja oli lisävarustelluissa autoissa vähemmän kuin vakioautoissa. Renkaiden kunnan osalta lisävarustellut autot olivat kuitenkin heikommin varusteltuja.

4.2.4 Kun ratti lähtee käsistä (Vaaranen, 1998)

Sosiologian tutkimusmenetelmin tehty tutkimus käsittelee rakentelua lähinnä alakulttuurina pidettävän ajoneuvokulttuurin lähtökohdista. Tutkimuksen johtopäätökset vahvistavat edellisessä kappaleessa tehdyt päätelmät siitä, että liikenne-rikkomukset ja normeista piittaamaton käytös keskittyvät tiettyyn suppeasti rajattavaan alakulttuuriin, johon liittyy myös ajoneuvojen rakentelu.

Tältä osin rakentelusäädöksillä ei siten ole mahdollista puuttua niihin ongelmiin, joita kumuloituu tietyille käyttäjäkunnalle. Käyttäytyminen tietyllä riskiryhmällä on siis samanlaista riippumatta siitä, kuinka hyviä tai huonoja lainsäädännön puitteet ovat. Ongelma riskiryhmällä on siten enemmän yhteiskunnallinen kuin ajoneuvotekninen, eikä sitä voida pitää lähtökohtana rakentelusäännösten kehittämiselle.

4.3 Muita liikenneturvallisuuksellisia

4.3.1 Kuolemaan johtaneet yksittäis- ja ajoneuvon hallinnanmenetysonnettomuudet Suomessa vuosina 1991 - 2002 (LVM, 38/2005)

Koska tutkimus koskee kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, olivat onnettomuuteen joutuneet ajoneuvot hieman yleistä ajoneuvokantaa vanhempia. Tilastoista on siis pitkällä aikavälillä luettavissa uusien turvavarusteiden lisääntyminen uusissa ajoneuvoissa ja niiden onnettomuuksien seurauksia lieventävä vai-

kutus. Yksittäisvahinkojen ajoneuvot olivat muita onnettomuusajoneuvoja vielä vuoden vanhempia. Mikäli kuljettaja ei ole käyttänyt turvavyötä, ei ajoneuvon ikä ole vaikuttanut merkittävästi onnettomuuden seurauksiin.

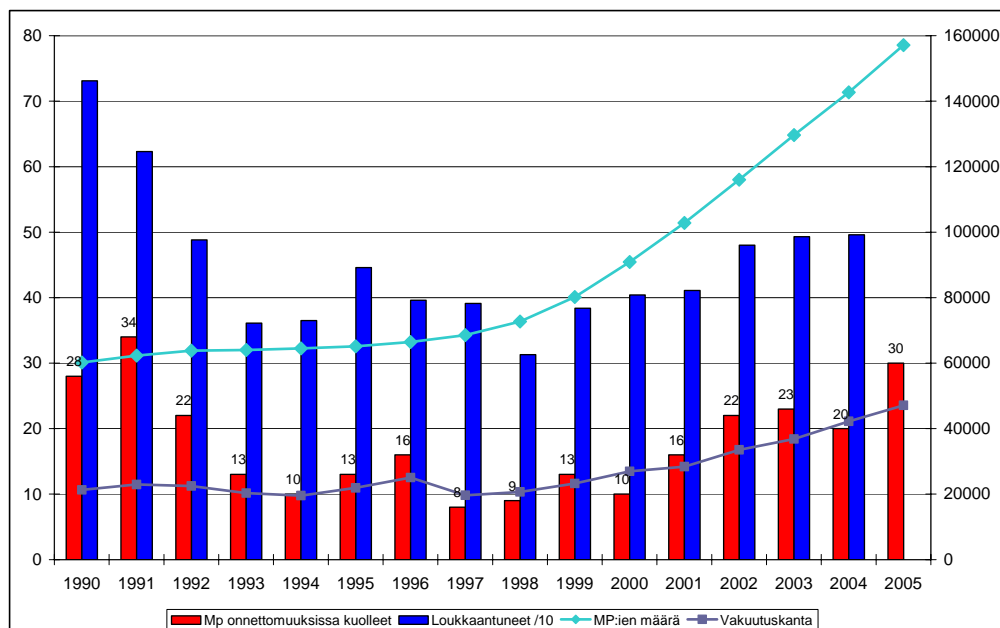
Varsinaisia teknisiä vikoja onnettomuusautoissa oli kaiken kaikkiaan vähän. Yksittäisvahinkojen osalta oli onnettomuusajoneuvoissa muita enemmän vikoja heilahdusvaimentimissa, jarruissa ja renkaiden ilmanpaineissa. Tutkimus suosittaa lukkiutumattomien jarrujen ja ajonvakausjärjestelmien käyttöön ottamista kaikissa uusissa ajoneuvoissa.

4.3.2 Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät (VALT, 2005)

Vuosina 1992 - 2003 sattuneista vakavista liikenneonnettomuuksista tehty selvitys sisältää ajallisen vertailun lisäksi hyödyllistä tietoa myös eri-ikäisten kuljettajien ja erikokoisten ajoneuvojen onnettomuuksista. Onnettomuus selvitys tukee yleisiä käsityksiä siitä, että moottoripyöräily on kasvanut voimakkaasti ja siitä on tullut koko kansan harrastus. Onnettomuuskehityksessä tämä näkyy erityisesti vanhempien kuljettajien onnettomuuksien määrän lisääntymisenä. Nuoremmissa ikäluokissa onnettomuuskehitys on ajokorttiudistuksen kautta ollut ajoneuvojen määrän kasvu huomioon ottaen maltillinen.

Suurimmat riskitekijät liittyvät edelleen kuljettajaan eli liian suureen tilannekohtaiseen nopeuteen, alkoholin käyttöön ja tottumattomuuteen ajoneuvon osalta. Ajoneuvojen tekniset viat, joilla on mahdollisesti ollut vaikutusta onnettomuuden syntyyn, ovat liittyneet renkaisiin, valoihin ja jarruihin.

Toistaiseksi Suomessa ei kerätä onnettomuustutinnan yhteydessä ajoneuvojen tyyppi- tai merkkikohtaisia tietoja. Teho-painosuhte on tilastoitu vuodesta 2002 alkaen.

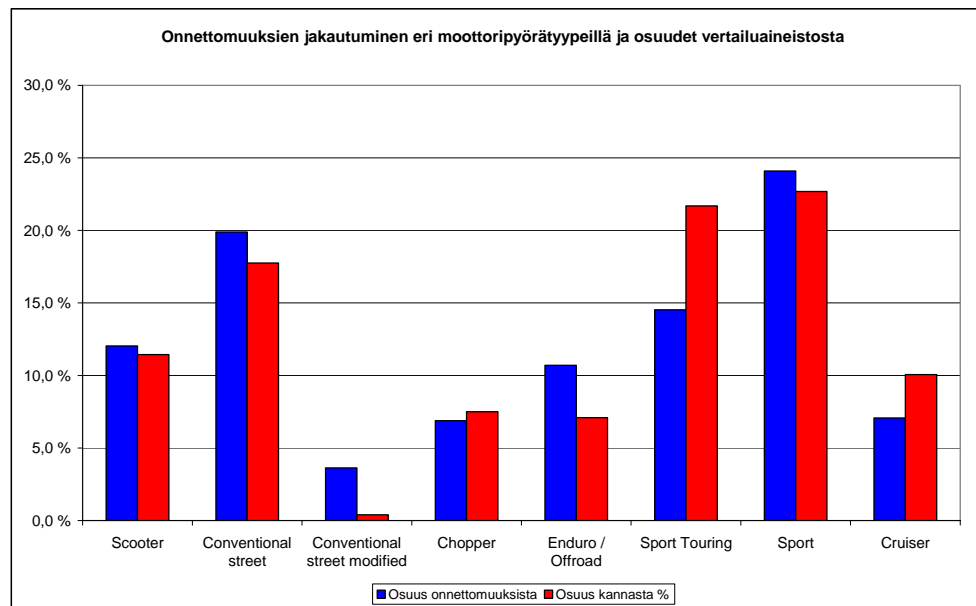


Kuva 5. Moottoripyörien ja niiden onnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä 1990 - 2005.

4.3.3 MAIDS, *In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers (ACEM, 2004)*

Onnettomuustilastojen ja erikseen Ranskassa, Saksassa, Hollannissa, Espanjassa ja Italiassa tehtyjen kyselyiden pohjalta Euroopan moottoripyörävalmistajien eli ACEM:in teettämä vertailututkimus pyrki kartoittamaan moottoripyöräilyyn liittyviä riskitekijöitä. Suurimmassa osassa onnettomuuksien syynä voitiin pitää vastapuolen tai kuljettajan inhimillistä virhettä. Suurimpana erona suomalaisiin onnettomuustilastoihin voidaan pitää onnettomuuksien alhaista keskimääräistä nopeutta (suurimmassa osassa alle 50 km/h) ja onnettomuuksien tapahtumista pääosin taajama-alueilla.

Tutkimuksessa selvitettiin onnettomuuksia myös moottoripyörätyypeittäin. Tyyppiijaottelulla voidaan hakea sekä syitä onnettomuuksiin että profiloida pyörävalinnan kautta paremmin kuljettajatyyppejä. Vertailuaineiston perusteella alttiimpia onnettomuuksille olivat maastokäyttöön tarkoitettut pyörät ja muunnellut katupyörät. Choppereiden onnettomuusmäärä vastasi niiden lukumäärää vertailuaineistossa eli niiden osuus onnettomuuksista ei eroa juurikaan niiden osuudesta kannasta. Matkamoottoripyörille sattui onnettomuuksia suhteellisesti vähemmän. Tutkimusmenetelmä ei ota huomioon ajoneuvotyyppien osuutta ajoneuvokannasta eikä vuosittaista ajosuoritetta. Kuvassa 6 on esitetty onnettomuuksien jakaantuminen pyörätyypeittäin sekä kunkin moottoripyörätyypin osuus vertailuaineistossa. Moottoripyörätyypit on esitelty liitteessä 2.



Kuva 6. Moottoripyörätyyppien onnettomuuksien jakaantuminen pyörätyypeittäin (ACEM, 2004).

4.3.4 *Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures (Hurt H.H. etc., DOT 1981)*

Hurtin 1980-luvulla tekemässä selvityksessä muunneltujen moottoripyörätyyppien onnettomuusriski oli huomattavasti suurempi kuin tehdasvalmisteisten vakiomallisten pyörätyyppien. Vaikkakin onnettomuudet juuri chopper-tyyppisillä ajoneuvoilla

ovat tutkitulla aikajaksolla USA:ssa vähentyneet, on vähentymistä Yhdysvalloissa selitetty mm. sillä, että juuri näissä luokissa teollisesti valmistettujen pyörien ja niiden osien osuus kaikista liikenteessä olevista ajoneuvoista on lisääntynyt eniten. Lisäksi aikanaan muodissa olleet muutokset, kuten etujarrun poisto, eivät enää ole yleisiä. (NHTSA, 2005)

Tutkimuksen perusteella näyttäisi tärkeintä rakentelua koskeissa ohjeissa olevan se, että keskeisesti ajoneuvon käyttäytymiseen vaikuttavien osien tulisi aina olla ajoneuvon alkuperäisesti tarkoitettuja tai valmistettu yleisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti siten, että hyväksyntäjärjestelmä kattaa myös tuotannon laadunvalvonnan.

Korkean teknisen tason periaate sisältyvät jo suomalaisiin rakentelusäädöksiin, eikä vaatimustenmukaisuuden teknisestä tasosta tulisi siten tinkiä. Turvallisuuskäsitelmästä järjestelmää voisi kehittää siihen suuntaan, että kyseiseen ajoneuvon hyväksytyjä lisä- ja varaosia saisi käyttää aiempaa vapaammin, mutta omavalmisteiden vaatimustenmukaisuuden valvontaa ja todentamista tulisi kehittää. Ruotsissa valvontaa suorittavat harrastejärjestöt, jonka mukaista mallia voitaisiin tarvittaessa soveltaa Suomessakin.

Moottoripyöräilystä on viime aikoina tehty useitakin selvityksiä, mutta varsinaisesti eri moottoripyörätyyppien välisiä eroja on tutkittu kattavasti ainoastaan ACEM:in julkaisemassa MAIDS-tutkimuksessa ja Hurtin tutkimuksessa vuodelta 1981. Rakenneltujen moottoripyörien osalta ei ole käytettävissä tietoa rakentelun vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, sillä edellä mainittuja tutkimuksia lukuunottamatta useimmista tutkimuksista puuttuu vertailuaineiston osuus, jolloin suhteellisesta turvallisuudesta ei voida tehdä johtopäätöksiä. Sinällään vakuutusten tarpeisiin tehdyistä selvityksistä on kuitenkin pääteltävissä, että tehopainosuhteeltaan pienemmät ajoneuvot ovat harvemmin osallisina onnettomuuksissa kuin tehokkaammat ja kevyemmät katupyörät. Tällaisia tuloksia on saatu myös Ruotsissa tehdyissä vakuutusyhtiöiden selvityksissä.

5 KESKEISET RAKENTAMISTA JA KUNNOSTAMISTA KOSKEVAT KEHITYSEHDOTUKSET

5.1 Ajoneuvon identiteetti ja keskeiset kunnostamisen periaatteet

Ajoneuvon identiteetillä on merkitystä erilaisissa oikeussuhteissa. Identiteetin perusteella ajoneuvo yksilöidään ja merkitään rekisteriin. Sen nojalla voidaan arvioida ajoneuvoon liittyviä varallisuus oikeudellisia oikeussuhteita, omistus oikeutta, ajoneuvokiinnitystä jne. Suomessa ajoneuvon identiteettiin kytkeytyy myös autovero; rekisteröinnin yhteydessä kannettavan autoveron katsotaan kohdistuvan identiteetiltään yksilöityyn ajoneuvoon. Jokaisella ajoneuvoyksilöllä on oma rekisterihistoria ja rekisteriin merkityt tiedot, joiden oikeellisuuteen on voitava luottaa myös omaisuuden siirron yhteydessä.

Ajoneuvon identiteetti määräytyy voimassa olevassa lainsäädännössä ensisijaisesti teknisin perustein (*tekninen identiteetti*). Tekninen identiteetti muuttuu voimassa olevien säännösten mukaan, jos ajoneuvon alkuperäisistä osista vaihdetaan 50 prosenttia tai enemmän. Tällainen ajoneuvo merkitään rekisteriin rakennettuna ajoneuvona tai rakennettuna ja muutettuna ajoneuvona. Rakennettu ajoneuvo muuttuu käytännössä uudeksi ajoneuvoyksilöksi, jonka tulee täyttää uudelta, yksittäin valmistetulta ajoneuvolta edellytetyt tekniset vaatimukset. Teknistä identiteettiä tarkastellaan siten aina suhteessa ajoneuvon valmistusajankohtaan.

Teknisen identiteetin lisäksi ajoneuvolla on myös *verotuksellinen identiteetti*. Se pohjautuu pääosin ajoneuvon tekniseen identiteettiin, mutta samalla eroaa siitä laskentaperiaatteiden osalta. Verotuksellinen identiteetti kytkeytyy siihen hetkeen, jolloin ajoneuvo on verotettu. Ajoneuvon verotuksellinen identiteetti alkaa siten muuttua vasta sen jälkeen, kun se on ensi kertaa rekisteröity ja verotettu.

Teknisen ja verotuksellisen identiteetin erosta seuraa, että käytettynä maahan tuodun ajoneuvon identiteettiraja ylittyy ennen uudelleenverotusrajaa, jos ajoneuvoon on vaihdettu osia jo ulkomailla. Sama ongelma on silloin kun uutta ajoneuvoa varustetaan yksilöllisesti myyntikuntoon ennen rekisteröintiä.

Kanta-ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoyksilöä, josta peräisin olevat osat muodostavat ajoneuvosta enemmän kuin 50 prosenttia osakokonaisuudesta. Kanta-ajoneuvon käsitettä tulkitaan tällä hetkellä varsin tiukasti. Kanta-ajoneuvon katsotaan olevan niiden yksilöityjen osien kokonaisuus, joista ajoneuvo on valmistajan toimesta alun perin koottu. Toisin sanoen kanta-ajoneuvo on se ajoneuvo, jonka osat ovat historiallisesti kuuluneet samalla valmistenumeroilla uutena yksilöityyn ajoneuvoyksilöön. Kanta-ajoneuvolla on oltava aina jonkinlainen yksilöinnin mahdollistava tunnus, yleensä valmistajan tai viranomaisen antama valmistenumero. Mikäli ajoneuvolla ei ole kanta-ajoneuvoa, sillä ei ole myöskään identiteettiä. Osista kootulle ajoneuvolle syntyy identiteetti, kun sen osat yksilöidään katsastustoimipaikalla ja katsastusviranomaisen antaa sille valmistumeron. Vakuutuksen perusteella lunastettua, tuhoutuneena rekisteristä poistetuksi ilmoitettua ajoneuvoa ei kuitenkaan voida pitää kanta-ajoneuvona.

Identiteetin muuttuminen ajoneuvon kunnostus- tai muutostoimenpiteiden vaikutuksesta johtaa identiteetin määritelmien eroista johtuen kahdenlaisiin seuraamuksiin. Ensinnäkin ajoneuvo verotetaan uudelleen, mikäli sen verotuksellinen identiteetti muuttuu. Toiseksi ajoneuvo tulkitaan uudeksi osista kootuksi, rakennetuksi ajoneuvoksi, jonka on täytettävä käyttöönottoajankohtansa ajoneuvotekniset vaatimukset. Ajoneuvon tekninen identiteetti ja uudelleenverotusajan määräytyminen lasketaan samoin perustein. Poikkeuksena verotuksellisen ja teknisen identiteetin yhteneväsyydelle on itsekantavalla korilla varustetun ajoneuvon korin vaihtaminen. Korinvaihto on veronalaista, mutta identiteetti säilyy, jollei samalla ylitetä 50 prosentin rajaa. Identiteettiin liittyviä kysymyksiä on laajasti käsitelty tämän työn yhteydessä harrastajajärjestöjen toimesta tehdyssä identiteetin sääntelyä koskevassa muistiossa.

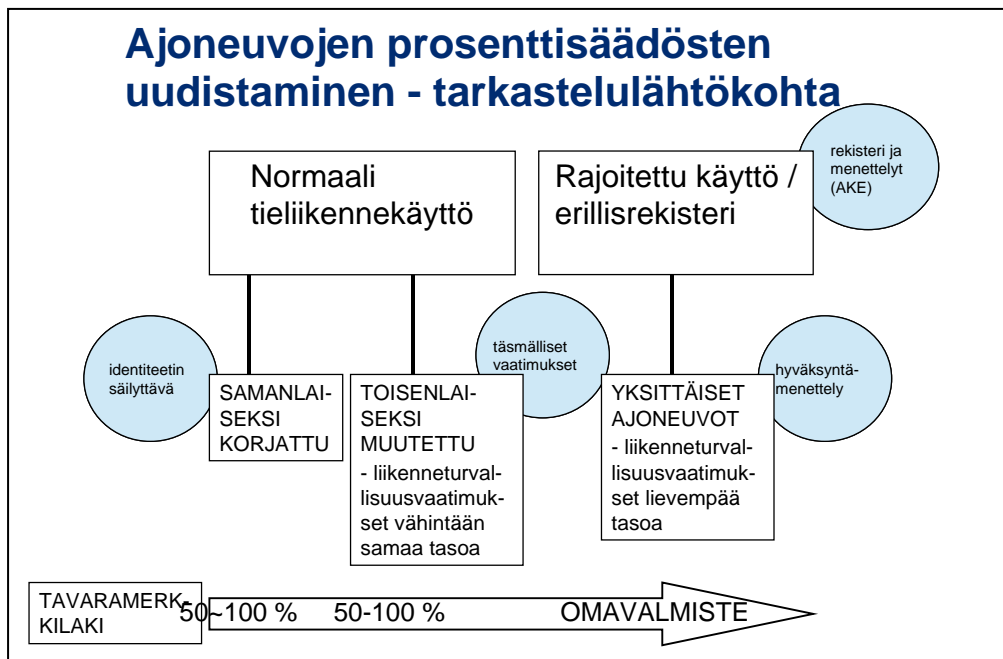
Identiteetin ja keskeisten kunnostamisen periaatteiden osalta katsotaan, että:

Keskeisenä periaatteena säädösten kehittämisessä tulisi olla, että identiteetti säilyy aina, jos ajoneuvon osia korvataan vain toisilla samanlaisilla ja samantyyppisiin ajoneuvoon tarkoitetuilla osilla normaalin kunnostamisen ja korjaamisen seurauksena. Samoin todellisessa liikennevahinkotilanteessa ajoneuvo, myös muutettu ajoneuvo, tulisi aina voida korjata vauriota edeltävään kuntoon ilman oikeudellisia seuraamuksia verotuksen tai identiteetin menetyksen kautta. Vanhojen ajoneuvojen osalta sallittaisiin siten aiempaa laajemmin niiden kunnostaminen uudemmilla, mutta alkuperäistä osaa vastaavilla ja samantyyppisillä osilla.

Teknisen identiteetin ja verotuksellisen identiteetin määritelmiä ei katsota tarpeelliseksi yhdistää niiden erilaisesta määräytymisperusteista johtuen. Sekä verotuksellisen, että teknisen identiteetin muutosrajana tulisi säilyttää 50 %, mutta se laskettaisiin kumulatiivisesti esimerkiksi edellisen 7 vuoden aikana rekisteritietoihin kirjatuihin osavaihtoihin (kuoleentumisaika). Veronkierron ehkäisemiseksi tulisi luoda säädöksillä menettelyt muutos- ja korjaustöiden kasautumisen seurantaan sekä kiinnitetään huomiota rekisteritietojen ajantasaisuuden ylläpitoon ja muutokatsastamisen helppouteen.

Korin vaihto juuri samanlaiseen kolarikorjauksen yhteydessä tulisi sallia ilman veroseuraamuksia silloin kun ajoneuvon korjaaminen ei ole valmistajan ohjeiden, sovellettavien työmenetelmien tai kustannusten johdosta mahdollista muutoin kuin korjausta tai sen osaa vaihtamalla ja tämä työ tehtäisiin erikseen säädetyllä tavalla katsastajan valvomana.

Harrastetarkoitukseen tulisi luoda oma rajoitetun käytön erillisrekisteri, jonka sisällä identiteetin määräytyminen ja muuttaminen olisi tavanomaista joustavampaa.



Kuva 7. Ajoneuvojen identiteetin muuttumisen lähtökohdat.

5.2 Laskentaperiaatteiden uudistaminen

5.2.1 Yleiset periaatteet

Nykyiset laskentasäännökset ottavat melko rajoitetusti huomioon normaalin kunnostus- ja korjaustoiminnan vaatimuksia osien vaihdettavuudelle. Ajoneuvon tekninen identiteetti voi muuttua, jos muutettu ajoneuvo vaurioituu ja siihen korjauksen johdosta vaihdetaan osia niin, että 50 prosentin raja ylitetään. Käytännössä tällainen ajoneuvo muuttuu rakennetuksi ajoneuvoksi ja siltä edellytetään tämän hetkisiä teknisiä yksittäin valmistettua ajoneuvoa koskevia vaatimuksia ja se verotetaan uudelleen. Ajoneuvoa ei voida käytännössä tämän vuoksi käyttää enää liikenteessä. Vaikka vakuutus korvaisikin siis ajoneuvon mekaanisen korjaamisen, ei tätä käytännössä tehdä muiden seuraamusten johdosta, joista ratkaisevin on edellytys, että ajoneuvon on täytettävä teknisesti uuden yksittäishyväksytyn ajoneuvon vaatimukset. Vahingon kärsineellä on mahdollisuus hakea vahingon aiheuttaneelta vahingonkorvausta tästä käyttöarvon menetyksestä. Käytännössä tällaiset vakuutetut ajoneuvot pyritään lunastamaan käytöstä poistettavaksi. Kaikille muutetuille ajoneuvoille vakuutusyhtiöt eivät edes myönnä vapaaehtoisia vakuutuksia. Muutetun ajoneuvon korjaamismahdollisuuksia rajoittavat seuraamukset koskevat erityisesti vanhempien ajoneuvojen harrastajia, joiden ajoneuvoihin liittyy erityistä tunnearvoa, eikä vanhaa ajoneuvoa voida siten korvata uudella samanlaisella, koska tällaista ei yleensä ole markkinoilta saatavilla.

Vastaavia korjaamisen rajoituksia asettavat uudet turvavarusteet ja ajoneuvoissa käytettävien metallien tai komposiittimateriaalien työstettävyyden väheneminen. Useimmiten kokonaisia korin osia tai järjestelmiä tulee vaihtaa kokonaan uuteen, eikä vaurioita saa korjata perinteisiä menetelmiä käyttäen. Uudet turvavarusteet, kuten turvatuennyt voivat edellyttää korjaamisen yhteydessä kaikkien samaan järjestelmään kytkettyjen osien korjaamista samanaikaiseksi, vaikka varsinainen vahinko kohdistuisi vain yhteen järjestelmän osaan. Sama koskee myös elektronisten laitteiden väylätyksiä ja muita kokonaisuusmuodostavia teknisiä asennelmia.

Edellä mainitun perusteella katsotaan, että:

Ajoneuvojen muuttamisessa tulisi jatkossakin soveltaa prosenttijärjestelmää. Laskentaperiaatteita tulisi kuitenkin täsmentää siten, ettei yleisesti kulutusosiksi ja turvavälineiksi sekä lisäosiksi tarkoitettuja ajoneuvon osia oteta huomioon kanta-ajoneuvon osuutta laskettaessa. Laskentasäännöksiä myös muutoin tulisi yksinkertaistaa ja täsmentää. Seuraavassa on tarkasteltu laskentaperiaatteiden uudistamista eri tapauksissa.

5.2.2 Ajoneuvon kunnostaminen

Ajoneuvon kunnostaminen ja korjaaminen ainoastaan samanlaisilla osilla ei jatkossa vaikuttaisi ajoneuvon identiteettiin normaalissa kunnostus- ja korjaustoiminnassa. Kunnostamiseksi katsottaisiin kaikki samanlaisilla osilla tapahtuva alkuperäisten osien korvaaminen, jossa kunnostuksen syy ei välttämättä ole näkyvä vaurio. Korvaavan osan tulisi kuitenkin vastata teknisiltä ominaisuuksiltaan ja muotoilultaan alkuperäistä osaa, eikä se saisi olla iältään tai kunnoltaan

heikompi. Tyyppihyväksytyt osat saisi jatkossakin korvata vain tyyppihyväksytyillä osilla.

Verojen ja teknisen vaatimustason kiertämisen ehkäisemiseksi, asetettaisiin korjaamiselle kuitenkin tietyt reunaehdot. Normaaliksi kunnostamis- ja korjaamistoiminnaksi katsottaisiin, jos ajoneuvon ei esimerkiksi 7 vuoden aikana ei vaihdeta samanlaisia osia 50 % tai enemmän. Osanvaihtojen kuoleentuminen alkaisi siitä päivästä jolloin ne on kirjattu rekisteröintitietoihin muutoskatsastuksessa tai muusta erikseen todistettavasta vaihtoajankohdasta. Ajoneuvon omistajan on tarvittaessa todistettava vaihtoajankohta esim. selkeästi yksilöidyllä korjaamo- ja varaosakuiteilla.

5.2.3 Kolarivaurioituneen ajoneuvon laajat korjaukset

Laajempien vaurioiden seurauksena tapahtuva ajoneuvon korjaaminen tulisi jatkossakin suorittaa katsastustoimipaikan valvonnassa. Ajoneuvon saisi kuitenkin aina korjata onnettomuutta edeltävään muotoonsa ilman teknisiä tai verotuksellisia seuraamuksia. Harrasteajoneuvot ovat usein hyvinkin yksilöllisiä ja näiden ajoneuvojen erityispiirteiden säilyttäminen tulee sallia. Tämä tarkoittaa usein ajoneuvon korjaamista omistajan toimesta myös tilanteissa, joissa se ei taloudellisin näkökulmin ole perusteltua.

Muutoskatsastus ja vakuutusyhtiön valvonta tulisi sovittaa yhteen mahdollisuuksien mukaan. Ennen kuin jokin laaja koko ajoneuvoa ja sen runkoa koskevia muutokset tai erikseen määritelty ajoneuvon osakokonaisuus taikka merkittävä osuus siitä vaihdettaisiin, olisi ajoneuvo esitettävä katsastajan ennakkotarkastukseen. Ennakkotarkastuksessa voitaisiin hyödyntää osittain vakuutusyhtiön toimittaman korjaussuunnitelman ajoneuvoa koskevia tietoja, jos ajoneuvo korjataan vakuutusyhtiön valvonnassa. Päällekkäisiä tarkistuksia tulisi mahdollisuuksien mukaan välttää, jos vakuutusyhtiön valvomana tehdyn korjauksen tiedot ovat katsastustoimipaikan käytettävissä.

Korinvaihdosta ja sen valvonnasta säädettäisiin erikseen. Kolarivaurioituneen auton kanta-ajoneuvon osuutta ei vähentäisi peltivalmiin korikehikon, eikä sen yhdessä rungon tai pohjalevyn kanssa muodostama kokonaisuutta vähäisempien osuuksien vaihto sillä ehdolla, että ajoneuvoa osien vaihdon jälkeenkin voidaan pitää kantavilta rakenteiltaan ja mitoitukseltaan alkuperäistä tyyppiä vastaavana.

5.2.4 Enintään 30 vuotta vanhan ajoneuvon muuttaminen

Muuttamisen osalta, kun ajoneuvoyksilön valmistusvuoden päättymisestä on kulunut enintään 30 vuotta, sovellettaisiin identiteetin rajana 50 % kyseiseen ajoneuvoyksilöön valmistajatehtaalla asennetuista osista tai osaryhmistä. Tuhoutunutta ajoneuvoa ei voitaisi jatkossakaan pitää kanta-ajoneuvona.

Muutosten osalta teknisen identiteetin että verotuksellisen identiteetin muutosrajana säilyisi nykyinen 50 %:n raja. Prosenttitaulukoita kuitenkin täsmennettäisiin siten, että autojen osalta laskentasäännösten ulkopuolelle rajattaisiin taulukossa keskeiset turvallisuuteen vaikuttavat järjestelmät mm. turvajärjestelmät ja

turvatyynyt sekä muita yleisiä vaihdettavia osia, joilla ei ole merkittävää vaikutusta identiteettiin kuten lasinpyyhkimet ja etusäleikkö. Korin ja moottoripyörän rungon suhteellista osuutta painotettaisiin aiempaa enemmän. Taulukossa mainituista osista ja järjestelmistä laskettaisiin edelleen myös osittaiset muutokset.

Moottoripyörien ja kolmipyöräisten L-luokan ajoneuvojen osalta kulutusosina poistettaisiin prosenttilaskennan piiristä kokonaan mm. ketjut ja sähköjärjestelmä. Lisäksi poistettaisiin laskennasta osia, joiden muuttamisella ei ole suurta merkitystä ajoneuvon identiteetille. Näitä osia olisivat heijastimet, ketjusuojat, mittarit ja peilit. Jarruja koskeviin muutoksiin kannustettaisiin selkeämmin, poistamalla jarrut kokonaan pois prosenttilaskennan piiristä. Käytännössä jarrujen muutokset tähtäävät aina liikenneturvallisuuden parantamiseen. Jarrujen riittävästä tehosta tulisi antaa selvitys muutostuoksen yhteydessä. Moottorin vaihtoa ja tehon lisäystä varten tulisi laatia yksityiskohtaiset jarruja koskevat vaatimukset.

Vaihdettujen osien osuus merkitään ryhmitelysti rekisteriin, vaikka niillä ei olisiakaan vaikutusta kanta-ajoneuvoksi katsottavaan osien osuuteen. Ryhmittelyssä jaotellaan a) kaikki vaihdetuiksi katsottavat osat tai osakokonaisuudet ja b) kanta-ajoneuvoon kuulumattomaksi katsottavat osat tai osakokonaisuudet. Ne tulisi yksilöidä erikseen määritellyllä tavalla. Muutostuosten velvollisuus säilyisi nykyisellään eli erikseen muutostuosta vaativien muutostöiden lisäksi mikä tahansa muuttaminen yli 25 % osuuden edellyttäisi myös jatkossa muutostuosta.

5.2.5 Yli 30 vuotta vanhat ajoneuvot

Yli 30 vuotta vanhojen ajoneuvojen osalta kanta-ajoneuvossa tulisi olla vähintään 50 % alkuperäisiä ao. yksilöön valmistajatehtaalla asennetuista osista. Kunnostamista voisi tehdä yleisten säännösten nojalla ja alkuperäisiä osia korvata vastaavilla, mutta uudemmilla osilla.

Autojen osalta kanta-ajoneuvon osuutta ei kuitenkaan vähentäisi myöskään osien tai osakokonaisuuksien vaihto ehdolla, että ajoneuvoa osien vaihdon jälkeenkin voitaisiin pitää kantavilta rakenteiltaan, peltiosiltaan, moottoriltaan, voimansiirrotaan, akselistoiltaan ja sisustukseltaan alkuperäistä tyyppiä ja vuosimallia vastaavana (*klassikkoajoneuvo*).

Vaihdettujen osien merkintä rekisteriin tehtäisiin samoin kuin edellä uusien ajoneuvojen osalta. Osista ja osaryhmistä vaadittaisiin yksilöity osaluettelo, jos ajoneuvo ei ole museorekisterissä.

5.3 Omavalmisteet ja erillisrekisteri

Ajoneuvojen tekninen vaatimustaso on EU-vaatimusten myötä laajentunut merkittävästi ja kattaa nykyisellään autoilla yli 50 ja L-luokan ajoneuvoilla yli 35 eri ominaisuutta, joiden mukaisesti ajoneuvon vaatimustenmukaisuus tulee osoittaa. Piensarjavalmisteesia ajoneuvoja koskevat EU:n laajuiset poikkeukset tyyppihyväksynnän menettelyistä, mutta yksittäiset ajoneuvot on suljettu EU-vaatimusten

ulkopuolelle. Suomessa ei kuitenkaan ole yksittäin valmistetulle ajoneuville säädetty helpotuksia teknisestä vaatimustasosta piensarjavalmistisiin ajoneuvoihin nähden. Voidaan katsoa, että yksittäisen ajoneuvon rekisteröiminen nykyisillä voimassaolevilla vaatimuksilla edellyttää hallinnollisina menettelyinä niin raskasta prosessia, ettei käytännössä yksittäisiä ajoneuvoja valmisteta.

EU-säädökset sallisivat kuitenkin kansallisesti säätää yksittäisiin ajoneuvoihin sovellettavista erillisvaatimuksista. Uudistettavana olevan tyyppihyväksyntädirektiivin mukaan näiden vaatimusten pitäisi jatkossa pääosin vastata EU:n vaatimusten turvallisuustasoa. Monissa muissa jäsenmaissa tämän on tulkittu tarkoittavan, että varsinaisesta teknisestä tasosta ei merkittävästi poiketa, mutta vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi on luotu menettelyitä, joilla todentaminen voidaan tyyppitestien sijasta suorittaa tai vastaavuus todeta rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Lisäksi vaatimuksissa on huomioitu mahdollisuudet hyödyntää omavalmisteiden rakentamisessa kierrätysosia, kuten toisesta ajoneuvosta peräisin olevaa moottoria, jolloin päästömääräyksissä tämä on huomioitu vastaavasti.

Työssä on lähtökohdaksi otettu harrasteajoneuvoille muodostettava erillisrekisteri, jonka ajoneuvoilla olisi harrastustoiminnan luonne huomioiden rajoitettu käyttöaika. Vastineeksi rajoitetusta käyttöajasta, olisivat nämä ajoneuvot myös verotuksellisesti erilaisessa asemassa. Nykyisillä teknisillä järjestelmillä käyttöpäivien seuranta ei kuitenkaan ole mahdollista, vaan käyttöpäivien seurantaan tulisi luoda omat automatisoidut menettelynsä. Nykyistä museoajoneuvoilla käytössä olevaa järjestelmää ei katsota voitavan hyödyntää, sillä erilliseen harrasterekisteriin tulevien ajoneuvojen määrän oletetaan olevan huomattavasti suurempi, jotta museoajoneuvojen kaltaisen omavalvonnan voitaisiin olettaa toimivan. Luotettava käyttöpäivien seuranta on myös perusedellytys vakuuttamiselle, käytön valvonnan suorittamiselle ja verosta vapauttamiselle.

Erillisrekisteri voisi palvella myös tarvittaessa muitakin käyttötarkoituksia kuin harrastekäyttöä. Erillisrekisteriin voitaisiin erillisillä sovelluksilla liittää myös muuta rajoitettua käyttöä koskevia ajoneuvoryhmiä, kuten suomalaisen kuljettajan ulkomailla rekisterissä olevan ajoneuvon tilapäiskäyttö Suomessa. Näiden ajoneuvojen käyttöpäivien rajaus voitaisiin tehdä rajatummaksi ja käytöstä voitaisiin periä myös päivävero, joka vastaisi Suomen rekisterissä olevan ajoneuvon päiväkohtaista kokonaisverorasitetta.

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että:

Rakennettujen ajoneuvojen säännöksillä tulisi luoda puitteet, joilla ajoneuvon omavalmistus yleisesti on mahdollista yksilöllisesti valmistettaville ajoneuvoille EU-tyyppihyväksynnän sallimissa kansallisissa puitteissa. Omavalmisteille asetettavissa teknisissä vaatimuksissa tulisi huomioida tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteet ja tekninen vaatimustaso nojaisi pitkälti EU-vaatimuksiin. Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tulisi luoda prototyypitestiä rinnalle uusia kustannustehokkaita testejä ja menetelmiä. Vastaavia testausmenetelmiä tulisi soveltaa myös näiden ajoneuvojen käytönaikaisen kunnon valvonnan yhteydessä.

Jatkotyönä pidetään tärkeänä erillisen harrasteajoneuvoluokan ja sille erillisen ajoneuvorekisterin (erillisrekisteri) muodostamista. Harrasteajoneuvoksi voitaisiin esim. katsoa omaan käyttöön henkilökohtaisesti yksittäin rakennettu ajoneuvo. Näitä ajoneuvoja ei verotettaisi tavalliseen käyttöön tarkoitettujen autojen tapaan autoverolain nojalla ja ajoneuvojen käyttöaika olisi rajoitettu 30-60 käyttöpäivään vuodessa. Erillisrekisteriin voitaisiin erillisillä sovelluksilla liittää myös muuta rajoitettua käyttöä koskevia ajoneuvoryhmiä, kuten ulkomailla rekisterissä olevan ajoneuvojen tilapäinen käyttö Suomessa suomalaisen henkilön toimesta.

Erillisrekisterin ajoneuvot varustettaisiin ulkoisella, riittävän helposti havaittavalla tunnuksella, jonka perusteella voidaan päätellä kyseessä olevan rajoitettuun käyttöön yksittäin rakennettu ajoneuvo. Teknisten vaatimusten osalta laadittaisiin omat erillissäännöksensä, jotta teknisiä vaatimuksia voitaisiin valvotusti madaltaa. Ajoneuvon rakenteen, aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden sekä ympäristöominaisuuksien olisi soveltuvin osin vastattava yleisesti hyväksyttyjä ja kansallisesti määriteltyjä erityisvaatimuksia. Nämä erityispiirteet huomioidaisiin myös määräaikaikatsastuksen periodien, tarkastuskohteiden ja niihin sisältyvien vaatimusten osalta.

Harrasteajoneuvoluokkaa ja erillisrekisteriä koskevat vaatimukset voisivat olla selvitettyinä vuonna 2008, jonka pohjalta voitaisiin käynnistää muutosten valmistelu rekisteritietojärjestelmiin. Koska harrasteajoneuvo-termi kattaa monenlaisia harrasteajoneuvoja, jotka ovat enemmän tai vähemmän yksilöllisesti rakennettuja, varusteltuja tai muutettuja, voidaan harrasteajoneuvona pitää arkiikätyössäkin olevaa normaalit tekniset vaatimukset täyttävää ja verot maksavaa ajoneuvoa. Sen tähden ei aina ole tarvetta eritellä ajoneuvoja niiden käyttötarkoituksen mukaan, vaan vaihtoehtoinen käyttö ja harrastenäkökulma tulee huomioida myös muita säädöksiä laadittaessa.

5.4 Yksittäiskappaleena valmistetut L-luokan ajoneuvot

L-luokan ajoneuvoja koskevia EY-piensarjavaatimuksia ei ole nykyisin laajennettu koskemaan yksittäiskappaleena valmistettua ajoneuvoa kuten autojen osalta on tehty. Tämän vuoksi yksittäisen moottoripyörän valmistus edellyttää aina poikkeuslupaa sille, että piensarjavaatimuksia saadaan soveltaa ilman tyyppi hyväksyntämerkintävelvollisuutta. Tämä koskee myös ajoneuvoa, joka on koottu hyväksytyistä osista. EY-piensarjavaatimuksia ei ole myöskään säädetty sovellettavaksi yksittäin maahantuotavan ajoneuvon rekisteröintikatsastukseen.

Moottoripyörän ja mopon muuttamista koskeva liikenneministeriön päätös on tehty ennen EY-tyyppihyväksyntävaatimusten voimaantuloa. Muutamien direktiivien osalta sitä on päivitetty, jotta se ei olisi ristiriidassa direktiivien vaatimusten kanssa, mutta varsinaista sovittamista EY-vaatimuksiin ei ole tehty.

Tehdyn selvityksen mukaan muut EU-maat sallivat ajoneuvoille erilaisia muutoksia myös EY-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin. Selkeimpiä näistä ovat yksilölliset muutokset, joita ajoneuvolle tehdään jo ennen niiden luovutusta myyntiliikkeistä. Vastaavia muutoksia on erikseen sallittu myös henkilöautoille. Muutokset edellyttävät aina EY-vaatimusten täyttymistä myös muutosten jälkeen ja eri maat edellyttävät rekisteritietojen päivitystä ja erillisiä selvityksiä keskeisiltä osin.

Laajamittaisempi ajoneuvojen muuttaminen tapahtuu Suomessa muutokatsastusta hyödyntämällä. Ajoneuvojen teknisen turvallisuus- ja ympäristönsuojelun EY-vaatimustaso on varmistettava erilaisin luotettavin menetelmin. Direktiivit eivät kuitenkaan pääsääntöisesti estä tällaisten muutosten tekemistä. Teknisten säännösten lisäksi ajoneuvojen rakentelua rajoittaa välillisesti eräät käyttösäännökset. Käytännön ongelmaksi ovat valvonnassa muodostuneet erityisesti istuinpaikkalukujen ja kuljetussäännösten ristiriitainen tulkinta sekä jousittamattomalla taka-akselilla varustettujen moottoripyörien käytönaikaisen nopeuden rajoittaminen 60 km/h:iin.

Edellä mainituin perustein katsotaan että,

Tulisi luoda mahdollisuus soveltaa suoraan rekisteröinti- ja muutokatsastuksessa EY-vaatimusten piensarjavaatimuksia myös yksittäin valmistetulle ja maahantuodulle moottoripyörälle ja määriteltäisiin miten vastaavuus tulee kunkin vaatimuksen osalta osoittaa. Lisäksi päivitetään moottoripyörän ja mopon muuttamista koskeva asetus siten, että muutoksia sallitaan tietyin edellytyksin, jos keskeiset EY-vaatimukset ja liikenneturvallisuuden- ja ympäristönsuojelun riittävä taso säilytetään. Säädösten laatimisessa huomioidaan mahdollisimman laajasti harrastejärjestöjen ja keskeisten EU-maiden menettelyistä saatuja kokemuksia Samassa yhteydessä tulee tarkastella muita muuttamista rajoittavia säännöksiä, jotta ajoneuvolla liikennöinti olisi aina mahdollista sellaisena kuin ajoneuvo on rekisteriin hyväksytty ilman välillisesti käyttöä rajoittavia ja vaikeasti valvottavia teknisten säännösten kanssa ristiriitaisia käyttösäännöksiä. Yksittäisten ajoneuvojen hyväksynnässä tulee huomioida välillisten kustannusten vaikutus menettelyitä valittaessa.

5.5 Kanta-ajoneuvon tarkastus ja muutoksastus

Kanta-ajoneuvojen tarkastuksen käytännön toteutuksessa voidaan havaita monia ongelmia ja puutteita. Kanta-ajoneuvon tarkastuksessa ajoneuvot on yksilöity niissä sillä hetkellä olleine osineen tarkastamatta osien alkuperäisyyttä valmistajan tiedostoista. Lisäksi tarkastetaan, että kunnostetussa ajoneuvossa on paikallaan yli 50 prosenttia niitä osia, jotka ovat olleet paikallaan kanta-ajoneuvon tarkastuksessa. Kanta-ajoneuvon tarkastuksessa ei voida nykymenetelmillä varmuudella todeta, että paikallaan olevat yli 50 prosenttia osista olisivat auton alkuperäisiä osia. Muutoksastuksessa vaihdetut osat merkitään lähinnä asiakkaan ilmoituksen perusteella. Katsastajat eivät ole käyttäneet em. asetuksessa säädettyä oikeuttaan tarkastaa ajoneuvon korjaus- tai muutostyötä työn kestäessä.

Kanta-ajoneuvon tarkastusmenettely muutoksastuksineen on ilmeisesti osoittautunut katsastusasemille epämieluisaksi tehtäväksi. Osa katsastustoimipaikoista on korkeilla kanta-ajoneuvon tarkastusmaksuilla hinnoitellut itsensä ulos koko osien vaihtoa koskevasta muutos- tai rekisteröintikatsastusprosessista. Haluttomuuteen suorittaa kanta-ajoneuvon tarkastuksia ja korkeisiin hintoihin lienee vaikuttanut sekin, että katsastusasemat ovat joissain tapauksissa joutuneet korvaamaan autojen omistajien kärsimiä vahinkoja auton osoittauduttua myöhemmin olleen ”ylirakennettu” jo muutoksastuksessa. Lain mukaan toimiluvan haltijalla on velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa jokaisen sitä haluavan asiakkaan ajoneuvon katsastus säännösten ja toimilupansa mukaisesti ajoneuvon merkistä, mallista, käyttöönottovuodesta ja muista vastaavista seikoista riippumatta. Toisaalta erilaisten katsastusten hinnoittelu on katsastustoimipaikkojen päätösvallassa, eikä erilaisille katsastuslajeille ole säädettyä enimmäishintaa.

Käytäntö on osoittanut, että kanta-ajoneuvon byrokraattisella ja helposti juridisia epäselvyyksiä synnyttävällä tarkastuksella ja siihen liittyvällä muutoksastuksella ei ole pystytty estämään väärinkäytöksiä. Ajoneuvojen rakentelijat tuntevat laitteensa paremmin kuin keskiverto katsastusmies. Vilpillinen menettely onnistuu silloin, kun sellaisiin on ollut halua ja yritystä. Kanta-autoon on esimerkiksi jo ennen kanta-ajoneuvon tarkastusta vaihdettu Saksasta tuodusta autosta moottori ja muuta tekniikkaa. Kanta-ajoneuvon tarkastuksessa nämä jo aiemmin vaihdetut osat on ”hyväksytty” kanta-auton osiksi. Tällä tavoin autossa on jo muutoksastuksessa ollut vaihdettuja osia yli 50 prosenttia. Ääritapauksissa muutoksastuksessa saatettaisiin hyväksyä Saksasta tuotu auto sellaisenaan rekisteriin Suomessa rekisteröitynä kanta-autona, vaikka kanta-auto olisikin tarkastettu etukäteen.

Yleisin tapa kiertää säännöksiä, lähinnä autoveroa, on ollut kuitenkin sellainen, että ajoneuvon on vaihdettu osia ensin vähän alle 50 prosenttia ja heti katsastuksen jälkeen on vaihdettu lisää osia ja ajoneuvo on myyty nopeasti eteenpäin. Tyypillisesti tällaisia katsastuksen jälkeen helposti vaihdettavia osia ovat autoissa istuimet, ovet ja luukut.

Kanta-ajoneuvon tarkastus tulee tehdä ennen kuin ajoneuvoa on muutettu 35 %. Ajoneuvohallintokeskuksen tietoon ja käsiteltäväksi on tullut tapauksia, joissa ajoneuvon rekisteritietojen mukaan vaihdettuja osia on ollut vähän alle 35 pro-

senttia, mutta tosiasiassa vaihdettuja osia on ollut yli 35 tai jopa yli 50 prosenttia. Tällöin AKE:n on asetettava ajoneuvo käyttökieltoon ja yli 50 prosentin tapauksissa lisäksi verotettava uudelleen. Ainoa mahdollisuus toimia säädösten mukaisesti on palauttaa ajoneuvo takaisin alle 35 prosentin. Koska kanta-ajoneuvon osiksi tunnistettavia osia ovat yleensä vain moottori ja joskus vaihteisto, palauttaminen ei yleensä onnistu, koska ajoneuvon omistaja ei voi sitä luotettavasti osoittaa, eikä omistajalla välttämättä enää ole alkuperäisiä osia tallessa.

Korinvaihdon kiivaimmat vuodet painottuvat vuosiin 1996 - 1998. Laittomia korinvaihtoja tehtiin ammattimaisesti lähinnä muutamien osallisten toimesta satamäärin. Autoveron alennuttua ja korinvaihdon tultua verolliseksi, ei nykyään ole enää samanlaista tarvetta eikä mahdollisuutta keinotella osien vaihdolla. Moottoripyörien osalta tietoon on tullut vain harvoja yllirakentelutapauksia. Voisi olettaa, että vastaisuudessa rakentelun motiivina on enemmänkin harrastustoiminta kuin keinottelu.

Korkein hallinto-oikeus on painottanut ratkaisuisaan viranomaistoiminnan merkitystä. KHO on katsonut, että kun ajoneuvo on kanta-ajoneuvon tarkastuksessa ja lisäksi vielä muutokatsastuksessa tarkastettu ja hyväksytty, verotuksen toimittamiselle on tullut olla jälkiverotuksen edellytykset. KHO on siten katsonut muutokatsastusprosessin ensiverotukseksi, koska verotustoimenpiteisiin ei ole muutokatsastuksessa ryhdytty. KHO:n tulkinta on siirtänyt näin rakentelijalle kuuluvaa vastuuta katsastusasemille. Jos kanta-ajoneuvon tarkastuksesta luovuttaisiin, menettelyssä siirryttäisiin muun verotuksen tapaan painottamaan ilmoittajan eli verovelvollisen vastuuta tietojen oikeellisuudesta. Vastuu korvausvelvollisuudestakin kuuluisi tällöin selkeämmin sille, jolle sen tulee kuulua. Osittain kanta-ajoneuvon tarkastuksesta luopuminen olisi paluuta aiempaan menettelyyn, jolloin aikanaan viranomaisten harhauttamisen estämiseksi kanta-ajoneuvon etukäteistarkastukset säädettiin pakolliseksi. Nyt kanta-ajoneuvon tarkastuksen luopumisen yhteydessä olisi tarkoitus kuitenkin veroseuraamusten kuoleentumisajan ja teknisen identiteetin määrittelyn lievennysten kautta kannustaa merkitsemään muutetut osat rekisteritietoihin mahdollisimman nopeasti.

Ulkomailta käytettynä tuotavan ajoneuvon yksilöinti lienee osoittautunut erityisen vaikeaksi. Rekisteröintikatsastuksen yhteydessä suoritettava erillinen kanta-ajoneuvon tarkastus ei paranna lopputuloksen luotettavuutta siihen nähden, että osaluetteloon ja rekisteritietoihin vain kirjataan vaihdetut osat parhaan käytettävissä olevan tiedon mukaisesti.

Kanta-ajoneuvon tarkastuspöytäkirjaan kirjattuja osien tunnistetietoja voidaan jälkikäteen hyödyntää selvitellessä osien vaihtoajankohtaa. Tämä seikka näyttäisi jäävän lähes ainoaksi perusteeksi kanta-ajoneuvon tarkastusmenettelyn säilyttämiselle.

Edellä mainitun perusteella katsotaan, että:

Kanta-ajoneuvon tarkastusvelvollisuudesta tulisi luopua, jolloin ajoneuvoon tehdyt muutokset esitettäisiin muutokatsastuksessa. Muutokatsastuksessa alkuperäisistä osista tehtäisiin osaluettelo, johon otettaisiin ajoneuvon omistajan tai haltijan vakuutus tietojen oikeellisuudesta. Korinvaihdon osalta katsastajan valvonta säilytettäisiin erikseen säännellyllä tavalla. Muutokatsastuksen rinnalle luotaisiin ilmoitusmenettely sellaisten osamuutosten kirjaamiseksi rekisteritietoihin, jotka eivät edellytä varsinaista tarkastusta, vaan joiden säännösten mukaisuus voidaan todeta pelkän ilmoituksen perusteella.

Rajaksi esittää ajoneuvo osienvaihdon takia muutokatsastukseen jäisi nykyinen hyväksyntäasetuksessa säädetty 25 prosentin raja. Alle 25 prosentin muutokset saisi kuitenkin myös aina muutokatsastaa ja tieto siitä, että ajoneuvo on korjattu, tulisi merkitä rekisteritietoihin mahdollisia seuraavia omistajia varten.

Lisääntyvä muutokatsastusten ja ilmoitusten määrä tulisi huomioida palvelun hinnoittelussa siten, ettei muutokatsastuksen hinta muodostaisi estettä yksittäistenkin muutosten kirjaamiseksi rekisteritietoihin.

Muutokatsastuksen ja sen rinnalla käytettävän ilmoitusmenettelyn tulisi olla ajoneuvon kulloisenkin omistajan tarpeita palveleva ja laajasti hyödynnetty toimenpide, jossa tavoitteena on säilyttää rekisteritiedot ajoneuvon todellista kuntoa ja rakennetta vastaavina koko ajoneuvon elinkaaren ajan.

5.6 Kansallisten hyväksyntöjen ja yksittäishyväksyntöjen vastavuoroinen tunnustaminen

Toisesta jäsenmaasta tuodulta yksittäiseltä ajoneuvolta, joka ei ole EY-tyyppihyväksyty, voidaan nykyisen yhteisöläinsäädännön mukaan vaatia osoitusta vaatimusten täyttymisestä. Kansallisten vaatimusten täyttymistä toisesta jäsenmaasta tuodulle ajoneuvolle edellyttää suurin osa EU:n jäsenmaista. Kesäkuun alusta alkaen Suomessa edellytetään yksittäin maahantuodun, ilman EY-tyyppihyväksyntää olevan ajoneuvon vastaavan piensarjana valmistetulle ajoneuvolle säädetyt vaatimuksia. Ajoneuvoa, joka on otettu käyttöön ennen EY-tyyppihyväksyntäpakkoa, koskee Suomessa kyseisenä käyttöönottoajankohtana voimassa olleet vaatimukset.

Luonnosteltu koko ajoneuvoa koskevan tyyppihyväksyntädirektiivin 70/156/ETY muutosesitys sisältää periaatteen myös yksittäisten ajoneuvojen vastavuoroinen hyväksynnän pelisääntöjen mukaan ottamisesta tyyppihyväksyntämenettelyiden piiriin. Menettelyssä jäsenmaat antaisivat tällaisille yksittäin hyväksymilleen ajoneuvoille erillisen kansallisen todistuksen, joka muodoltaan vastaisi nykyistä COC-todistusta. Todistuksesta ilmenisivät ne vaatimukset, jotka ajoneuvo täyttää. Jäsenmaiden tulisi todistuksen perusteella hyväksyä rekisteriin kaikki tällaiset muissa jäsenmaissa yksittäin hyväksytyt ajoneuvot, ellei vastaanottavan maan viranomaisen voi osoittaa, etteivät vaatimukset vastaa sen omia kansallisia yksittäishyväksyntävaatimuksia. Osoitusvastuu säännösten täyttymisestä jäisi kuitenkin yksittäisen auton maahantuojan rasitteeksi. Jos toisen jäsenmaan kansallinen yksittäishyväksyntä vastaisi EY-piensarjavaatimuksia ei toinen jäsenmaa saisi evätä rekisteröintiä jatkossa lainkaan.

Nämä periaatteet tulisivat voimaan koko EU-alueella, mikäli direktiivin muutosluonnos hyväksytään tässä muodossa. Koska Suomi jo soveltaa piensarjavaatimuksia, periaatteet takaisivat ainakin Suomessa yksittäin valmistetuille ajoneuvoille vapaan liikkuvuuden muihin EU-maihin. Lisäksi tulisi Suomen jatkossakin tunnustaa piensarjavaatimusten tason täyttävät muiden jäsenmaiden hyväksynnit myös Suomessa. Kansalliset poikkeusmahdollisuudet voisivat tässä tapauksessa tarkoittaa direktiivistä poikkeavia testimenettelyjä. Käytännössä rekisteröinnin tulisi siten perustua ainoastaan yksittäisen ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen ja rekisteröintitodistukseen. Viranomaisten tulisi hyväksyä vaatimusten täytyminen toisen jäsenmaan viranomaisen antamien todistusten perusteella ja saisi edellyttää lisätestejä vain niiltä osin, joita se edellyttää oman maansa yksittäishyväksyttäviltä ajoneuvoilta.

Jatkossa Suomen tulee luoda yksittäin maahantuotujen ajoneuvojen ja yksittäishyväksyntöjen katsastuskäytäntöön puitteet, joilla hyväksyntä ja rekisteröinti tehdään Suomessa yhtenäisesti ja velvoitteet mm. EU-tasolla vastavuoroisesti hyväksyttävästä hyväksyntätodistuksesta täytyvät.

Edellä mainitun huomioiden katsotaan, että:

Vaatimustason osoittamisvelvollisuutta tulisi muuttaa siten, että osoituksena ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta katsottaisiin toisessa EU-maassa rekisterissä olleen

*a) EY-tyyppihyväksytyin ajoneuvon osalta, ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero ja aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus**

b) yksittäiskappaleena omaan käyttöön tuodun vähintään 6 kk normaalikäytössä ja -rekisterissä olleen M₁-, N₁- tai L-luokan ajoneuvon osalta, ajoneuvon aikaisemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistus ja muu selvitys yksittäisen ajoneuvon säännösten vaatimustenmukaisuudesta siltä osin kuin vaatimustenmukaisuus ei käy ilmi ulkomaisesta rekisteröintitodistuksesta. Lisäksi tarkastettaisiin muut rekisteriin merkittävät tiedot vain siltä osin kuin ne eivät käy ilmi aiemman rekisteröintimaan rekisteröintitodistuksesta.

Jos ajoneuvoa on muutettu ennen tuontia Suomeen, eikä muutoksia ole hyväksytty aiemmassa rekisteröintimaassa, suoritetaan muutuskatsastus rekisteröintikatsastuksen yhteydessä.

** ei kuitenkaan päivärekisteröinti tai rajoitettu, ajoneuvon vientiä varten annettu rekisteriote*

5.7 Muiden menettelyjen tehostaminen

5.7.1 Poikkeuslupatarpeen vähentäminen ja käytettyjen ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

Nykyisen lainsäädännön mukaan EY-tyyppihyväksyntävaatimusten piiriin kuuluvalta M₁- ja L-luokan ajoneuvolta edellytetään aina lähtökohtaisesti EY-tyyppihyväksyntää. Ei siis riitä, että ajoneuvon EU-vaatimuksia vastaava tekninen taso on rekisteröintikatsastuksen yhteydessä todennettu tai asiakirjoin todistettu, vaan tällaisen ajoneuvon rekisteröinti edellyttää myös EY-tyyppihyväksynnän olemassaoloa. Kevään aikana on kuitenkin valmisteltu asetusmuutos, joka voimaan tullessaan 1.6.2006 sallii yksittäin maahantuodulle ajo-

neuvolle mahdollisuuden soveltaa yksittäin maahantuodulle tai valmistetulle ajoneuvolle voimassaolevia EY-piensarjavaatimuksiin perustuvia säännöksiä.

Säädösmuutos, jolla lievennettäisiin EY-tyyppi hyväksyntäpakon vaatimuksia niin, että vaatimusten täyttyminen voitaisiin osoittaa yhdysvaltalaisen, japanilaisen tai muiden EU-alueen ulkopuolisten standardien hyväksynnöillä, olisi periaatteellisesti niin laaja, että se edellyttäisi ennakkonotifiointia komissiolle. Menettely antaa mahdollisuuden komissiolle ja muille jäsenmaille esittää 3+3 kk:n aikana näkemyksensä säädösehdotusten soveltuvuudesta yhteisölaainsäädännön näkökulmasta.

Edellä mainitun huomioiden katsotaan, että:

Säädöksillä tulisi saattaa mahdolliseksi menettely, jossa osoituksena vaatimusten mukaisuudesta voitaisiin esittää todistus myös muun teknisen turvallisuus- ja ympäristönsuojelun tason täyttävän standardin mukaisuudesta, jonka viranomaisen katsoo vastaavan tarkastuskohteelle säädettyjä EU-vaatimuksia. Kansainväliset standardit esitettäisiin joko suoraan asetuksissa tai AKE pitäisi yllä luetteloa, niistä ulkomaisista standardeista tai muiden EU-maiden kansallisista vaatimuksista, joiden vastaavuus katsotaan riittäväksi. Säädösmuutosehdotuksista tulisi notifioida komissiota ja muille jäsenmaita ja varata niille säädetty aika sen arvioimiseksi, ovatko säädösluonnokset yhteisölaainsäädännön kanssa yhteensopivat.

5.7.2 Testauspalvelujen saatavuus

Ajoneuvon teknisen tason tulee aina vastata kulloinkin voimassa olevia säädöksiä. Suurelta osin nykyiset säädökset perustuvat kansainvälisiin säännöksiin, jotka on luotu ajoneuvojen tyyppi hyväksyntää varten. Tyyppi hyväksynnässä testit suoritetaan valmistussarjasta satunnaisesti valituille yksilöille, jotka edustavat koko valmistussarjaa. Testit ovat siis prototyyppitestejä, eikä niiden läpäisseitä testikappaleita ole tarkoitus testien jälkeen ottaa käyttöön. Usein testit myös kulluttavat tai jopa rikkovat testiyksilöä, jolloin testejä ei voida edes suorittaa käytössä olevalle yksilölle.

Katsastukseen ja käytönaikaiseen valvontaan on kuitenkin laadittu toisenlaisia testimenetelmiä, joiden tulosten perusteella voidaan suuntaa-antavasti määrittellä tuotteen vastaavuus ja käytönaikainen toimintakunto varsinaisiin tyyppi hyväksyntävaatimuksiin nähden. Tällaisia ovat mm. katsastuksen yhteydessä tehtävät pakokaasu- ja melutestit. Riippuen tarkastettavasta kohteesta määräaikaikatsastustestit eri tasolla korreloivat tyyppi hyväksyntätestien kanssa ja antavat näyttöä teknisestä tasosta sekä toimintakyvyn säilymisestä.

Koska tyyppi hyväksynnän vastaavuuden osoittaminen edellyttää aina nimenomaan tyyppi hyväksyntäsäännöksessä esitetyn testin läpäisemistä, muodostuu näistä testeistä kohtuuttoman kalliita ja useimmiten laitetta rikkovina menetelminä eivät sovellu yksittäisten ajoneuvojen hyväksyntään, eikä määräaikaikatsastuksen tarkastusmenetelmiksi. Jos tarkoituksena on vain varmistaa yhden yksittäisen ajoneuvon liikennekelpoisuus, testimenettelyjen ja näyttökysymysten kehittäminen on ensimmäinen vaihe vaatimusten mukaisuuden todentamiselle. Vaatimustasosta sinänsä ei silloin tarvitse välttämättä poiketa. Testaukset tulisi

pyrkii saamaan valtakunnallisesti kaikkien asiakkaiden käyttöön ja ne täydentäisivät nykyistä muutoskatsastuspalvelua.

Edellä mainituin perustein katsotaan, että:

Yksittäisten ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittamista tulisi kehittää kustannustehokkaampaan suuntaan ja siinä pyrkii mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään määräaikaikatsastuksessa käytettäviä laitteistoja. Testauksessa tulisi soveltaa muiden EU-maiden vastaavia riittävän luotettavaksi todettuja menettelyjä EY-vaatimusten täyttämisen varmennukseen.

Testauspalvelujen saatavuutta ja alueellista kattavuutta tulisi kehittää. Oma-valmisteiden osalta valmistuksen yhteydessä tehtävää testausta tulisi lisäksi keventää valmistajan itse suorittamien testien ja laskelmien suuntaan EU:n tulevaa kehitystä ennakoiden ja painopistettä tulee siirtää valmistajan laadunhallintaan ja valmiin ajoneuvon säännölliseen käytönaikaiseen valvontaan.

L-luokassa tulisi ainakin omavalmisteiden tekninen kunto tarkistaa säännöllisesti vähintään kahden vuoden välein.

5.7.3 Moottoripyörien määräaikaikatsastus

Ajoneuvojen prosenttisäädökset edellyttävät tuekseen toimivaa ja läpinäkyvää valvontaa ja seurantaa. Muutoskatsastus- ja rekisteröintikatsastus palvelevat tarkoitusta suoraan. Määräaikaikatsastukset tehostavat teknisen kunnon ja rekisteritietojen oikeellisuuden varmistamista. Ajoneuvojen prosenttisäädösten uudistamisen yhteydessä on siten tarpeen keskustella myös moottoripyörien määräaikaikatsastuksista.

Moottoripyörien määräaikaikatsastukset ovat käytössä tässäkin työssä tarkemmin tutkituissa maissa Englannissa ja Ruotsissa. Erityisesti Ruotsin määräaikaikatsastuksista keräämiä kokemuksia voidaan hyödyntää pohjana keskustelussa. Tiedossa myös on, että EU tulee esittämään käytönaikaista päästöjen valvontaa jossain muodossa lähivuosien aikana ja tarkastelee siinä yhteydessä tai erikseen katsastuksen kehittämisen yhteydessä moottoripyörien määräaikaikatsastusta laajemminkin.

Tekniset tienvarsitarkastukset ovat voimassa koko EU-alueella ja ne on harmonisoitu direktiivillä 2000/30/EY. Suomessa tekninen tienvarsitarkastusta koskeva direktiivi on toimeenpantu ajoneuvolailla (1090/2002) ja liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetulla valtioneuvoston asetuksella (1245/2002). Teknisessä tienvarsikatsastuksessa tarkistetaan ajoneuvon asiakirjat ja tekninen kunto ja se koskee myös moottoripyöriä.

Suomessa moottoripyörien kanta on vieläkin kohtuullisen pieni. Katsastustoimen organisointi ja toimilupaehdot määrittelevät, että kaikkia katsastuspalveluja tulee olla saatavilla kaikissa katsastustoimipaikoissa. Mikäli määräaikaikatsastukset otettaisiin käyttöön, edellyttäisi se erityisiä investointeja, joiden kustannusvaikutus kohdistettaisiin suoraan moottoripyörien käyttäjille. Mikäli katsastuksia tehtäisiin esim. vain joka toinen vuosi, kohdistuisivat vuosikustannukset valtakunnallisesti siten n. 80 000 asiakkaaseen ja heidän maksamiinsa katsastusmaksuihin.

Nyt tehdyn ajoneuvojen prosenttisäädösten uudistamistyön tuloksena on tarkoitus kehittää muutokatsastusta suuntaan, jossa se paremmin palvelisi mm. rekisteritietojen oikeellisuutta. Osana tätä uudistusta toivotaan, että muutokatsastukset ja rekisteriin ilman muutokatsastusvelvollisuutta ilmoitetut korjaus- ja muutostyöt vastaavat paremmin ajoneuvon todellista rakennetta. Nykyisessä järjestelmässä soveltamiskäytännöt korjaamisen ja muuttamisen osalta ovat vaihdelleet runsaasti eri vuosina. Seurauksena on ollut, että säännösten epäselvyys on ollut osaltaan johtamassa tilanteisiin, jossa ajoneuvon viimeisen omistajan vastuulle on langetettu koko ajoneuvon muutoshistoria. Pahimmillaan identiteetin menetyksen myötä ajoneuvoa on verotettu ja se on menettänyt teknisten vaatimusten vuoksi myös käytännössä koko käyttöarvonsa. Muutokatsastukseen ei hakeuduta tällä hetkellä lainsäädännön edellyttämässä laajuudessa, koska säädöstenvastaisesta muuttamisesta myös aiempien muutoskohteiden osalta on riski jäädä kiinni sekä yllämainittujen tulkinta- ja vastuunjakoepäselvyyksien vuoksi. Oikeustapauksissa identiteetti- ja muutokatsastuskysymykset ovat useimmiten päätyneet ajoneuvon omistajan hyväksi, mikä vahvistaa näkemyksen, että nykyinen järjestelmä ei vastaa tavoiteltua.

Edellä mainituin perustein katsotaan, että

Moottoripyörien rekisteröinti- ja muutokatsastuksen tarpeisiin tulisi kehittää kustannustehokkaat testausmenettelyt melun, päästöjen, jarrujen ja mahdollisesti muiden liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun keskeisten vaatimusten vaatimustenmukaisuuden todentamiseen. Menettelyjä hyödynnettäisiin myös tienvarsitarkastuksissa.

Tienvarsitarkastuksia tulisi kehittää moottoripyörien osalta paremmin vastaamaan liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta keskeisiä kohteita kuten renkaat, jarrut, ketjut, valaisinlaitteet sekä melu. Ajoneuvojen määräysmenmukaisuuden valvonnan tulisi olla yhtenäistä koko maassa.

Tietoa teknisistä määräyksistä ja tulkinnasta tulisi tuottaa tehostetusti tiivistämällä katsastajien, valvontaviranomaisten ja moottoripyöräilijöiden yhteistyötä. Moottoripyörien varsinaisen määräaikaikatsastuksen käyttöönottoa ei katsota ajankohtaiseksi ottaa tarkasteluun ennen kuin EU:ssa tehdään asiaa koskeva aloite.

KEHITTÄMISEHDOTUKSIA JA SUUNNITELMA JATKOAIKATAULUKSI

<i>Kehittämissuositus</i>	<i>Toimenpide-suositus</i>	<i>Valmisteluajataulu</i>
<i>Korjaamisena ja kunnostamisena kirjattuihin rajattuihin osanvaihtoihin tulisi soveltaa esimerkiksi 7 vuoden kuoleentumisaikaa, joka alkaisi muutokatsastuksen hyväksymisestä.</i>	<i>Autoverolain muutokset, ajoneuvolain muutokset</i>	<i>2007 alkaen</i>
<i>Veronkierron ehkäisemiseksi tulisi luoda säädöksillä menettelyt muutos- ja korjaustöiden kasautumisen seurantaan sekä kiinnitettäisiin huomiota rekisteritietojen ajantasaisuuden ylläpitoon ja muutokatsastamisen helppouteen.</i>	<i>Autoverolakiin ja ajoneuvolakiin otetaan tarpeelliset kuoleentumisaikaa koskevat säännökset</i>	<i>2007 alkaen</i>
<i>Laskentaperiaatteita tulisi täsmentää siten, ettei yleisesti kulutusosiksi ja turvavälineiksi sekä lisäosiksi tarkoitettuja ajoneuvon osia oteta huomioon kanta-ajoneuvon osuutta laskettaessa. Laskentasäännöksiä myös muutoin tulisi yksinkertaistaa ja täsmentää.</i>	<i>Vaurioajoneuvopäätöksen korvaaminen uudella asetuksella. Taulukoiden päivitys.</i>	<i>2006 alkaen</i>
<i>Rakennettujen ajoneuvojen säännöksillä tulisi luoda puitteet, joilla ajoneuvon omavalmistus yleisesti on mahdollista yksilöllisesti valmistettaville ajoneuvoille EU-tyyppihyväksynnän sallimissa kansallisissa puitteissa.</i>	<i>Valmistelu autojen osalta erillisrekisteriä koskevan työn yhteydessä. L-luokan ajoneuvojen osalta säädösmuutosten valmistelu on käynnissä.</i>	<i>2008 alkaen ja L-luokalle 2006 alkaen</i>
<i>Vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tulisi luoda prototyyppitestien rinnalle uusia kustannustehokkaita testejä ja menetelmiä. Vastaavia testausmenetelmiä tulisi soveltaa myös näiden ajoneuvojen käytön-aikaisen kunnan valvonnan yhteydessä.</i>	<i>Tehdään rinnakkain säädösmuutosten kanssa. tarvittaessa vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta viedään keskeiset tekijät säädöksiin.</i>	<i>kts. ed.</i>
<i>Jatkotyönä pidetään tarpeellisena erillisen harrasteajoneuvoluokan ja sille erillisen ajoneuvorekisterin (erillisrekisteri) muodostamista. Harrasteajoneuvoksi voitaisiin esim. katsoa omaan käyttöön henkilökohtaisesti yksittäin rakennettu ajoneuvo. Näitä ajoneuvoja ei verotettaisi tavalliseen käyttöön tarkoitettujen autojen tapaan autoverolain nojalla ja ajoneuvojen käyttöaika olisi rajoitettu 30-60 käyttöpäivään vuodessa.</i>	<i>Erillinen työryhmä</i>	<i>2008 alkaen</i>
<i>Tulisi päivittää moottoripyörän ja mopon muuttamista koskeva asetus siten, että muutoksia sallitaan tietyin edellytyksin, jos keskeiset EY-vaatimukset ja liikenneturvallisuuden- ja ympäristönsuojelun riittävä</i>	<i>Moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamista koskevan päätöksen korvaaminen uudella asetuksella on valmistelun osal-</i>	<i>2006-2007</i>

<i>taso säilytetään.</i>	<i>ta käynnissä.</i>	
<i>Kanta-ajoneuvon tarkastusvelvollisuudesta tulisi luopua, jolloin ajo-neuvoon tehdyt muutokset esitettäisiin muutokatsastuksessa.</i>	<i>Vaurioituneen ajoneuvon kunnostamista ja kokoomista osista koskevan päätöksen uudistaminen.</i>	2006
<i>Korinvaihdon osalta katsastajan valvonta tulisi säilyttää erikseen säännellyllä tavalla. Muutokatsastuksen rinnalle luotaisiin ilmoitusmenettely sellaisten osamuutosten kirjaamiseksi rekisteritietoihin, jotka eivät edellytä varsinaista tarkastusta, vaan joiden säädöstenmukaisuus voidaan todeta pelkän ilmoituksen perusteella.</i>	<i>tarpeelliset säädösmuutokset</i>	2007 alkaen
<i>Vaatimustason osoittamisvelvollisuutta rekisteröintikatsastuksessa tulisi muuttaa joustavammaksi. Lisäksi säädöksillä tulisi saattaa mahdolliseksi menettely, jossa osoituksena vaatimustenmukaisuudesta, voitaisiin esittää todistus myös muun teknisen turvallisuus- ja ympäristönsuojelun tason täyttävän standardin mukaisuudesta, jonka viranomainen katsoo vastaavan tarkastuskohteelle säädetyjä EU-vaatimuksia.</i>	<i>hyväksyntäasetuksen muutos, rakenne- ja varusteasetuksen muutos; standardeja koskeva säädösmuutos notifioitava komissiolle ja muille jäsenmaille</i>	2006-2007
<i>Yksittäisten ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittamista tulisi kehittää kustannustehokkaampaan suuntaan ja lähemmäksi muiden EU-maiden vastaavia riittävän luotettavaksi todettuja menettelyjä.</i>	<i>säädösmuutokset, katsastukset mietittävä myös uusien EU-yksittäishyväksyntöjen osalta mp:n ja mopon rakenteen muuttamisen yhteydessä</i>	2007-2008 mp:t ja mopot 2006-2007 ja osin jatkuva

LÄHTEITÄ

- CARS21:** EU:n komission ajoneuvosektorin kilpailukykyä ylläpitävän sääntelyn tavoiteohjelma, <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>
- HDCF, 2005:** Chopper – Moottoripyörien rakentelun sääntelystä ja yhteiskunnallisista vaikutuksista Suomessa. Teemu S. Lindfors ja Juha Tervonen.
- LAT, 2004:** Final Report on “Impact assessment/Package of New Requirements Relating to the Emissions from Two and Three-Wheel Motor Vehicles” Komission selvitys ENTR/003/066
- Lindfors, 2006:** Teemu S. Lindfors, Ajoneuvojen identiteettiä koskeva sääntely. Suomen Motoristit ry, Suomen Harrasteajoneuvoliitto ry, Finnish Hot Rod Association ry, Finnish Street Rod Association ry. <http://www.smoto.fi>. 2006.
- LVK, 2005:** Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) onnettomuustutkiminta-aineisto 2005.
- LVM, 2005:** Tieliikenteen turvallisuus 2006-2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 8/2005.
- LVM, 38/2005:** Kuolemaan johtaneet yksittäis- ja ajoneuvon hallinnanmenetysonnettomuudet Suomessa vuosina 1991 – 2002. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2005.
- ACEM, 2004:** MAIDS, In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers. (<http://maids.acembike.org>) ACEM 2004.
- NHTSA, 2005:** National Agenda for Motorcycle Safety. US Department of Transportation, National Highway Safety Administration 2005.
- Peltola ym., 2005:** Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta. LINTU-julkaisuja 1/2005.
- Riikonen, 2004:** Henkilöauton kolarikorjauksen ja ikääntymisen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Pauli Riikonen, Stadia, tekniikan ja liikenteen toimiala, tutkimusraportti 2004.
- Tilastokeskus, 2005: Tilastokeskuksen tilastopalvelu statfin.stat.fi/statweb
- UK, 2005:** UK:n vastaukset kyselyyn
- Vaaranen, 1998:** Vaaranen Heli-Kristiina, 1998: Kun ratti lähtee käsistä. Tutkielma autoilun nuorten kaahailusta Etelä-Suomessa 1990-luvulla. Oikeussosiologian pro gradu -tutkielma. Terveys ry 1998.
- VALT, 1994.** Lisävarusteiden ja rakenteellisten muutosten vaikutus henkilöauton liikenneturvallisuuteen. Mika Saarikivi. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta 1994.
- VALT, 2005:** Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät. Turun yliopisto. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta 2005.

LIITTEITÄ

Liite 1: Määritelmiä

Määritelmien selitysosassa on *kursiivilla* merkitty ne sanat, joista löytyy oma selityksensä.

direktiiviä tai E-sääntöä vastaava ajoneuvo, järjestelmä, osa ja erillinen tekninen yksikkö; sellainen ajoneuvo, järjestelmä, osa ja erillinen tekninen yksikkö, jota ei ole *tyyppihyväksytty*, mutta joka täyttää direktiivin tai E-säännön tekniset vaatimukset;

ensirekisteröinti; ajoneuvon ensimmäinen *rekisteröinti* Suomessa;

erillinen tekninen yksikkö; ajoneuvon osaksi tarkoitettu laite, joka liittyy tiettyyn *ajoneuvotyyppiin* ja voidaan *tyyppihyväksyä* erillisenä tai osana tuota ajoneuvotyyppiä, kuten alleajosuoja, ja ajoneuvosta erillinen laite, kuten suojakypärä tai lasten turvalaite, jota käytetään liikenteessä;

E-sääntö; *Geneven sopimukseen* liitetty sääntö;

ETA-valtio; Euroopan talousalueeseen kuuluva valtio.

E-tyyppihyväksyntä; Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyyn moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/76, jäljempänä Geneven sopimus) liitettyjen sääntöjen, jäljempänä *E-säännöt*, mukainen *tyyppihyväksyntä*. Kun viitataan E-sääntöön, tarkoitetaan sääntöä yleensä sellaisena kuin se on alkuperäisenä tai muutettuna ajoneuvon tai varusteen käyttöönottoajankohtana;

EY-tyyppihyväksyntä; seuraavien tyyppihyväksyntädirektiivien ja niiden nojalla annettujen erityisdirektiivien mukainen *tyyppihyväksyntä*:

- 1) moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu neuvoston direktiivi 70/156/ETY, jäljempänä autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivi;
- 2) kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/24/EY, jäljempänä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivi;
- 3) pyörillä varustettujen maatalous ja metsätraktoreiden tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu neuvoston direktiivi 74/150/ETY, jäljempänä traktoreiden tyyppihyväksyntädirektiivi.

FMVSS-standardin vaatimuksia vastaava rakenneos; sellainen ajoneuvon rakenneos, joka täyttää Amerikan Yhdysvaltojen liittovaltion asettaman turvallisuusstandardin vaatimukset;

Geneven sopimus; Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehty moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskeva sopimus (SopS 70/76);

hyväksyntäviranomainen; Ajoneuvohallintokeskus;

järjestelmä; ajoneuvon laitteisto, joka on olennainen osa ajoneuvoa eikä ole yleensä irrotettavissa erilliseksi osaksi, kuten jarrujärjestelmä, pakokaasunpuhdistusjärjestelmä tai sisävarusteet;

kansallinen tyyppihyväksyntä; Suomessa ajoneuvolle myönnettävä tyyppihyväksyntä, jonka perusteella ajoneuvolle myönnetään kansallinen tyyppihyväksyntätodistus ja tyyppirekisteriote tai järjestelmälle, osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle myönnettävä tyyppihyväksyntä

kanta-ajoneuvo; ajoneuvoyksilö, josta peräisin olevat osat muodostavat kunnostetusta tai kootusta ajoneuvosta enemmän kuin 50 prosenttia

korjattu ajoneuvo; liikennevahingon, korroosion tai muun syyn johdosta vaurioitunut ja sen jälkeen kunnostettu ajoneuvo, jolla on *kanta-ajoneuvo*; korjattu ajoneuvo on myös osista koottu ajoneuvo, jolla on kanta-ajoneuvo

monivaiheinen tyyppihyväksyntä menettely, jossa *hyväksyntäviranomainen* yksin tai yhdessä toisen *ETA-valtion* tyyppihyväksyntäviranomaisen kanssa varmentaa keskeneneräisen tai valmiin ajoneuvotyyppin, valmistusasteen mukaan, täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset;

muutoskatsastus; ajoneuvon muutosten hyväksymiseksi ja ajoneuvosta rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamiseksi tai täydentämiseksi suoritettava tarkastus;

määräaikaiskatsastus; ajoneuvon käytön aikaista määräajoin suoritettavaksi säädettyä ajoneuvon kunnan ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastaminen;

osa; ajoneuvon osaksi tarkoitettu laite, joka voidaan irrottaa ajoneuvosta tai asentaa siihen ja joka voidaan tyyppihyväksyä erillisenä, kuten valaisin;

piensarjatyypihyväksyntä; tyyppihyväksyntä, joka myönnetään sellaista tyyppiä olevalle ajoneuvolle, jota valmistetaan rajoitettu määrä ja jolle ei ole myönnetty täydellistä tyyppihyväksyntää siinä muodossa kuin ajoneuvo on tarkoitus merkitä rekisteriin;

prosenttisäännöt; ajoneuvon muutosten laskennassa sovellettavat liikenne- ja viestintäministeriön vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja ajoneuvon koostamisesta osista annetun asetuksen liitteen 1 mukaiset osakokonaisuuksien prosenttimäärät

rakennettu ajoneuvo; kunnostettu tai osista koottu ajoneuvo, jolla ei ole *kanta-ajoneuvoa*

rekisteröinti; ajoneuvon yksilöintitietojen sekä omistajuutta, liikenteessä käyttöä ja teknisiä ominaisuuksia koskevien tietojen ja niiden muutosten merkitseminen rekisteriin;

rekisteröintikatsastus; yksittäisen ajoneuvon luokittelua varten suoritettava tarkastus, jossa todetaan ajoneuvon rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot sekä tarkastetaan, onko ajoneuvo kunnoltaan turvallinen sekä rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen;

tyyppi; autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivissä, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivissä ja traktoreiden tyyppihyväksyntädirektiivissä, jäljempänä *tyyppihyväksyntädirektiivit*, erityisdirektiiveissä tai kansallisessa lainsäädännössä tarkoitettujen olennaisten osien osalta samanlaiset ajoneuvot (ajoneuvotyyppi), osat, järjestelmät tai erilliset tekniset yksiköt;

tyyppihyväksyntä; menettely, jossa *hyväksyntäviranomaisen* varmentaa *ajoneuvotyyppin, järjestelmän, osan* tai *erillisen teknisen yksikön* täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset; tyyppihyväksyntöjä ovat *EY-tyyppihyväksyntä, E-tyyppihyväksyntä, kansallinen tyyppihyväksyntä* ja *piensarjatyypin tyyppihyväksyntä*;

tyyppiperhe; M₁- tai L -luokan ajoneuvot, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan: valmistaja, rakenne ja suunnittelultaan olennaiset osat, joita ovat alusta, pohjalevy ja runko (selvät ja olennaiset erot) sekä moottori (polttimoottori/sähkömoottori/ hybridi);

vaatimustenmukaisuustodistus; ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijan laatima autojen ja perävaunujen tyyppihyväksyntädirektiivin ja kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntädirektiivin sekä traktorien tyyppihyväksyntädirektiivin mukainen teknisiä tietoja sisältävä todistus yksittäistä ajoneuvoa varten;

valmistaja; se, joka vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle kaikista tyyppihyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta; valmistajan ei tarvitse osallistua ajoneuvon, *järjestelmän, osan* tai *erillisen teknisen yksikön* kaikkiin valmistusvaiheisiin;

valmistajan edustaja; sellainen ajoneuvojen, *järjestelmien, osien* ja *erillisten teknisten yksiköiden* kauppa- tai maahantuontia harjoittava Suomessa yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkitty yhteisö, joka on valmistajan valtuuttama ja joka saa käyttöönsä ajoneuvon, osan ja erillisen teknisen yksikön rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät, hyväksymisen ehtona olevat tekniset tiedot.

yksittäishyväksyntä; EY-tyyppihyväksyntädirektiivien soveltamisalan ulkopuolisen yksittäisen ajoneuvon hyväksyntä rekisteröitäväksi joko pelkästään *rekisteröintikatsastuksessa* tai yhdessä ajoneuvokohtaisen poikkeusluvan kanssa.

Liite 2: Moottoripyörien tyypit
(MAIDS, ACEM 2004)



Figure 2.1: Conventional street style PTW



Figure 2.2: Sport style PTW



Figure 2.3: Cruiser style PTW



Figure 2.4: Chopper style PTW



Figure 2.5: Touring style PTW



Figure 2.6: Scooter style PTW



Figure 2.8: Sport Touring style PTW



Figure 2.9: Enduro style PTW

Liite 3: Autojen (M₁ ja N₁-luokka) prosenttitaulukot

1. Kori varusteineen	32 %
- Korikehikko ¹	22 %
- Katto	2 %
- Takalokasuojat	1 %/kpl
- Etukansi	1 %
- Takakansi	1 %
- Etulokasuojat ²	1 %/kpl
- Ovet ³	4 %
- Puskurit	0,5 %/kpl
- Etusäleikkö	1 %
2. Runko/pohjalevy⁴	24 %
3. Moottori apulaitteineen	26 %
- Moottori	14 %
- Vaihteisto ja kardaan	8 %
- Jäähdyttävä	2 %
- Polttoainesäiliö	2 %
4. Akselistot lukuun ottamatta jarruja	8 %
- Etuakselisto	4 %
- Taka-akselisto	4 %
5. Sisustus	6 %
- Istuimet ⁵	2 %
- Kojelauta	2 %
- Lämmityslaite ⁶	2 %
6. Valaisimet	4 %
- Etuvalaisimet	2 %
- Takavalaisimet	2 %
Yhteensä	100 %

¹ Jos N1-luokan ajoneuvossa on korikehikosta erillinen lava, kontti tai muu tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu tila, sitä ei lueta mukaan korikehikon osuuteen eikä muuhun taulukossa jyvitettyyn osakokonaisuuteen.

² Jos ajoneuvossa ei ole erillisiä etulokasuojia, niiden osuus lisätään korikehikon osuuteen siten, että korikehikon osuus on 24 %.

³ Neliovisessa 1 %/kpl, kaksiovisessa 2 %/kpl.

⁴ Itsekantavan korikehikon osuus on yhteensä 46 %, varusteineen 56 %.

⁵ Kaksipaikkaisessa 1 %/kpl, muissa etuistuimet 0,5 %/kpl ja takaistuim 1 %.

⁶ Jos ajoneuvossa ei ole alun perin ollut lämmityslaitetta, sen osuus lisätään korikehikon osuuteen siten, että korikehikon osuus on yhteensä 24 %.

Liite 4: Moottoripyörien ja kolmipyörien (L₃-, L₄- ja L₅-luokka) prosenttitaulukot

1. Moottori apulaitteineen	28 %
- moottori	14 %
- kampikammio ja koneisto	8 %
- sylinterit ja männät	3 %
- sylinterinkannet	3 %
- ensiö veto	4 %
- vaihteisto	10 %
2. Runko⁷	28 %
- apurunko	2 %
3. Takahaarukka, -akselisto ja -jousitus	8 %
- takahaarukka tai -akselisto ⁸	4 %
- jouset ja iskunvaimentimet	4 %
4. Etuhaarukka	8 %
- T-kappaleet	3 %
- teleskoopin sisäputket	2 %
- teleskoopin ulkoputket	3 %
5. Pyörät	
a) Moottoripyörät	16 %
- pyörän napa, etu	4 %
- pyörän napa, taka	4 %
- vannekehä, etu	4 %
- vannekehä, taka	4 %
b) Kolmipyörät	16 %
- pyörän napa, etu	4 %
- pyörän navat, taka	2 %/kpl
- vannekehä, etu	4 %
- vannekehät, taka	2 %/kpl
6. Polttoainesäiliö	4 %
7. Istuin	4 %
8. Pakoputkisto	2 %
- alkukäyrät	1 %
- äänenvaimentimet	1 %
9. Ajovalot	2 %
- etuvalo	1 %
- takavallo	1 %
Yhteensä	100 %

⁷ Jousittamattomalla taka-akselilla varustetun moottoripyörän rungon ja takahaarukan osuus on yhteensä 36 %. Jos jousitettu runko muutetaan jousittamattomaksi, kanta-ajoneuvon osuus pienenee 8 %.

⁸ Kaksipyöräisissä ja sivuvaunumoottoripyörissä takahaarukka, kolmipyörässä taka-akselisto.