

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS KAKSI- JA KOLMIPYÖRÄISTEN AJONEUVOJEN SEKÄ NELIPYÖRIEN RAKENTEESTA JA VARUSTEISTA ANNETUN LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUKSEN (1250/2002) MUUTTAMISESTA; SEKÄ

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS L-LUOKAN AJONEUVON KORJAAMISESTA JA RAKENTEEN MUUTTAMISESTA

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esitetään muutettavaksi liikenne- ja viestintäministeriön asetusta kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista (1250/2002) toimeenpanemalla kuusi uutta direktiiviä liitteen 1 muutoksilla sekä maininnalla uudesta EY-asetuksesta ja yhdestä jo aiemmin toimeenpannusta direktiivistä sekä virastouudistuksen osalta korvaamalla termi Ajoneuvohallintokeskus termillä Liikenteen turvallisuusvirasto. Lisäksi liitteen 2 muutoksilla asetusta muutettaisiin huomioimaan 29.4.2009 voimaantulleet ajoneuvolain (1090/2002) muuttamisesta annetun lain uudet menettelyt yksittäisten ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutuskatsastuksille.

Lisäksi esitetään säädettäväksi uusi asetus, jolla korvattaisiin voimassaoleva moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamista koskeva liikenneministeriön päätös vuodelta 1992. Uusi asetus kattaisi kaikki ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä vuonna 2003 käyttöön otetut L-luokkien ajoneuvot (mopot, moottoripyörät ja nelipyörät) niiden korjaamisen ja muuttamisen osalta, sekä muutuskatsastuksessa sovellettavat menettelyt. Menettelyt määriteltäisiin mm. mopon ja moottoripyörän käytönaikaisen melun mittaukselle. Asetusehdotukset perustuvat osin Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmän ehdotuksiin (7/2008).

Asetukset esitetään tulemaan voimaan 1.1.2010. Osaa toimeenpantavista direktiiveistä sovellettaisiin tyyppihyväksynnässä kuitenkin vasta 1.5.2010 alkaen.

Valtuudet asetusten antamiseen ovat ajoneuvolain (1090/2002) 7, 27, 29 ja 60 a §:ssä.

Nykytila, tavoitteet ja taustatyö

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1250/2002) muuttamisesta

L-luokkien ajoneuvot eli mopot (L_{1e}), kolmipyöräiset mopot (L_{2e}), moottoripyörät (L_{3e}), sivuvaunulliset moottoripyörät (L_{4e}), kolmipyöräiset moottoripyörät (L_{5e}), kevyet nelipyörät (L_{6e}) ja nelipyörät (L_{7e}) hyväksytään Suomessa liikenteeseen kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1250/2002), jäljempänä *L-luokan rakenne- ja varusteasetus*. Toimivaltainen viranomaisena on Ajoneuvohallintokeskus. Uuden sarjavalmisteen ajoneuvon hyväksyntä rekisteriin perustuu koko ajoneuvoa

koskevaan EY-tyyppihyväksyntään. Asetuksen liite 1 määrittelee uudelle ajoneuvolle voimassaolevat vaatimukset alkaen vuodesta 1993.

Piensarjoihin ja Suomessa myös yksittäiskappaleena maahantuotuihin tai valmistetuihin L-luokkien ajoneuvoihin sovelletaan direktiivien mukaisia vaatimuksia mittastapoiheen ja raja-arvoineen tietyin rajatuin kansallisin poikkeuksin. Asetuksen liitteessä 2 on määritelty liitteen 1 vaatimuksista kansalliselle piensarjalle tai yksittäiselle ajoneuvolle sallitut poikkeukset ja osoittamistavat rekisteröinti- ja muutoskatsastuksessa.

Ajoneuvolain (1090/2002) muutokset 226/2009 tulivat voimaan 29.4.2009. Lain nojalla rekisteröinti- ja muutoskatsastuksessa sovellettavista teknisistä vaatimuksista ja osoittamistavoista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Autoja ja perävaunuja koskevat vastaavat tarkemmat säädökset (256/2009) on annettu 21.4.2009.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta

Ajoneuvon käytönaikaista korjaamista ja rakenteen muuttamista säädellään ajoneuvolain nojalla erillissäädöksin. Perusperiaate ajoneuvolaissa on, että ajoneuvon tulee liikenteessä vastata sen ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa koskevia teknisiä vaatimuksia. Ajoneuvoa ei siten liikenteeseen oton jälkeenkään pääsääntöisesti saa korjata tai muuttaa niin, että sitä uutena koskeneet vaatimukset eivät enää täyty.

Nykyisin voimassaoleva moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamista koskeva liikenneministeriön päätös (332/1992) on vuodelta 1992. Vuoden 1992 jälkeen moottoripyörien, mopojen ja muiden L-luokkien ajoneuvoja koskeva sääntely on laajentunut ja muuttunut yhä merkittävämmiin seuraamaan kansainvälisiä säännöksiä. Vuodesta 2003 kaikkia näitä L-luokkien uusia sarjavalmisteisia ajoneuvoja on koskenut koko EU-alueella yhtenäinen EY-tyyppihyväksyntä. Tyyppihyväksyntävelvollisuuden voimaantumisen jälkeenkään rakentelua ja muuttamista koskevia säädöksiä ei ole kuitenkaan uudistettu vastaavasti.

Nykyinen säädöspohja ja kiristyneet direktiivien vaatimukset ovat tuoneet ongelmia korjausten ja muutosten sekä muun ajoneuvojen käytönaikaisen valvonnan järjestämiseen. Koska direktiivit on kehitetty sarjavalmisteisille ajoneuvoille, jotka on huolellisesti säädetty ennen testejä, ajoneuvo voi liikenteessä käytännössä vain harvoin osoittaa täyttävänsä siltä uutena vaaditun osoittamistavan mukaisesti kaikkia vaatimuksia. Lisäksi, koska ajoneuvojen käytönaikainen kunto on sidottu mm. melu- ja päästömittausten osalta uusien ajoneuvojen erityisellä testiradalla tai -penkillä tehtyihin testeihin ja raja-arvoihin, ei niitä voida käytännön valvonnassa mitata. Ainoa tapa kontrolloida mm. ajoneuvoihin vaihdettuja osia on tällä hetkellä niistä päällepäin näkyvät merkinnät. Tyyppihyväksynnässä ajoneuvolle kuitenkin määritellään mm. käytönaikainen melutaso, mutta näiden melutasojen valvontaan ei tällä hetkellä ole säädösperustaa.

Sarjavalmisteisiin isossa mittakaavassa tuotettuihin ajoneuvoihin hyvin soveltuva, mutta hallinnollisena menettelynä raskas EY-tyyppihyväksyntä, on tuonut ongelmia rakenteeltaan muutettujen tai korjattujen L-luokkien ajoneuvojen muutoskatsastukseen. Muutetun tai korjatun ajoneuvon vaatimusten sitominen ensirekisteröinnin vaa-

timuksiin eli sarjavalmistetuille ajoneuvoille tarkoitettujen direktiivien osoittamisvaatimuksiin on tarkoittanut käytännössä, että ajoneuvon hyväksyntävaatimuksista on muutoskatsastuksessa menettelynä muodostunut välillinen kielto tehdä ajoneuvoille korjauksia tai muutoksia, jotka luonteensa puolesta kuitenkin on katsottu tarkoituksenmukaista sallia. Osa korjaamisesta tehdään vakuutusyhtiöiden toimesta ja jos korjauksia ei voida tehdä tai korjausten hyväksymiseen liittyy epävarmuutta katsastuksessa, joudutaan varmuuden vuoksi koko ajoneuvo lunastamaan, mikä nostaa vakuutusten hintaa.

Ajoneuvohallintokeskus sai syksyllä 2006 liikenne- ja viestintäministeriöltä toimeksiannon selvittää vaihtoehtoisia mittaustapoja ja ehdotuksia säädösten kehittämiseksi ja selkeyttämiseksi huomioimaan paremmin yksittäisiä ajoneuvoja koskevat rakenteen ja muuttamisen sekä valvonnan tarpeet. Toimeksiannon taustalla on myös yksittäisiä ajoneuvoja koskevan sääntely-ympäristön kehittyminen ja autojen tyyppihyväksyntää koskevan uuden puitedirektiivin toimeenpano, jonka johdosta ajoneuvolaikia on uudistettu vuonna 2009. Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmä selvitti erillisellä toimeksiannolla mm. L-luokan ajoneuvojen äänitasoa VTT:llä. Päästömittauksista erillisen selvityksen tuotti työryhmän jäsenenä MMAF (Modified Motorcycle Association Finland) yhteistyössä VTT:n moottori- ja ajoneuvolaboratorion kanssa. EMC-vaatimuksia eli radiohäiriöiden sietoa koskeva selvitys tehtiin ammattikorkeakoulu Stadian opinnäytetyönä.

Keskeiset ehdotukset

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1250/2002) muuttamisesta

Virastouudistuksesta johtuen olemassa olevat maininnat sanalle Ajoneuvohallintokeskus korvattaisiin uuden viraston nimellä Liikenteen turvallisuusvirasto. Muutoksia pykäläen asiasisältöön ei tehtäisi.

Liitteen 1 muutoksilla toimeenpantaisiin seuraavat yhteisösäädökset:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/67/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennuksesta
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/62/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen takarekisterikilven kiinnityspaikasta
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/78/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen seisontatuesta
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/79/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen matkustajan kädensijasta
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/80/EY, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen hallintalaitteiden, ilmaisimien ja osoittimien tunnistamisesta

- Komission direktiivi 2009/108/EY, annettu 17 päivänä elokuuta 2009, kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/24/EY muuttamisesta sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen; koskien hybridiajoneuvon päästöjä ja melua

Lisäksi liite 1 päivitetäisiin samalla yhteisösäädösten mukaiseksi maininnalla uudesta EY-asetuksesta 1137/2008 ja yhdestä jo aiemmin toimeenpannusta direktiivistä 2006/27/EY sekä Bulgarian ja Romanian liittymisestä Euroopan Unioniin annetusta direktiivistä 2006/96/EY. Liitteeseen 1 otettaisiin myös uusi momentti johdantokappaleeseen, jossa täsmennettäisiin EY:n asetusten soveltamista ilman erillistä toimeenpanoa.

Liitteeseen 2 päivitetäisiin liitteen 1 mukaisesti aiempia direktiivejä korvaavat uudet toimeenpantavat direktiivit. Lisäksi liitteeseen 2 esitetyillä muutoksilla vahvistettaisiin ajoneuvolain 29.4.2009 voimaantulleet uudet vaatimustenmukaisuuden osoittamismenettelyt yksittäisten L-luokan ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutokatsastuksille. Menettelyjen pohjana olisivat nykyisin voimassa olleet vaatimukset. Lisäksi jo olemassa olevia menettelyjä täydennettäisiin Ajoneuvohallintokeskuksen selvityksiin perustuvilla vaihtoehtoisilla osoittamisvaatimuksilla. Tyyppihyväksyntätestien rinnalle kehitettyjä menettelyjä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen on käytössä myös muissa EU:n jäsenmaissa yksittäisiä ajoneuvoja varten. Autojen osalta poikkeuksista on piensarjojen osalta sovittu yhteisötasolla, mutta L-luokkien osalta piensarjojen ja yksittäisten ajoneuvojen säännökset perustuvat kokonaan kansalliseen toimivaltaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta

Nyt esitetyillä muutoksilla on tarkoitus kokonaan uudistaa L-luokkaa koskevat korjaamista ja rakenteen muuttamista koskevat säädökset huomioimaan ajoneuvolain 29.4.2009 voimaantulleet muutokset ja Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmän raportin ehdotukset. Muutokset vastaisivat L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen muutosten sisältöä ja erityisesti osoittamistapojen osalta pyrittäisiin luomaan aiempaa yhtenäisempi säännöstö L-luokille. Keskeisiä direktiivien vaatimuksia kirjoitettaisiin pelkkien viittausten sijaan auki säädöksiin, mikä parantaisi yhtenäistä tulkintaa. Korjaamista ja muuttamista koskeviin säädöksiin otettaisiin myös erityisiä vaatimuksia niille ajoneuvon ominaisuuksille, joista ei suoraan säädetä yhteisön säädöksillä.

Jatkossa L-luokan ajoneuvojen rakenteen muuttaminen ja korjaaminen olisi voimassa olevien teknisten vaatimusten puitteissa yksinkertaisemmilla vaihtoehtoisilla osoittamismenettelyillä mahdollista ennen tyyppihyväksyntävelvoitetta eli 2003 käyttöön otetuilla ajoneuvoilla ja rajoitetummin mahdollista direktiivien puitteissa EY-tyyppihyväksytyillä ajoneuvoilla, jotka on pääsääntöisesti otettu käyttöön vuonna 2003 ja sen jälkeen. Koska L_{6e} ja L_{7e}-luokat ovat tulleet käyttöön vasta EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä vuonna 2003, koskisivat näitä ajoneuvoja EY-tyyppihyväksynnän tasoa, mm. melu- ja päästörajojen osalta, vastaavat vaatimukset.

Yhteisötasolla 2003 voimaantulleiden mopon virityksen estävien toimenpiteiden käytännön toimivuutta pyrittäisiin tehostamaan kirjaamalla osien merkintävaatimukset erikseen säädökseen ja ottamalla käyttöön valvontatarkoituksessa melumittaus. Lisäksi otettaisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi käyttöön ajoneuvon käyttäy-

tymistä ja jarrujen toimintaa koskevat ajoneuvoikohtaiset testimenettelyt, joita sovellettaisiin erityisesti tapauksissa, joissa ajoneuvoon tehdään muutoksia sen akselimitoihin. EY-säädösten mukaisia maksimimittoja ei saisi kuitenkaan ylittää.

Näkyvin vaikutus asetuksella olisi melun osalta, sillä asetuksella luotaisiin selkeä ja kustannuksiltaan kohtuullinen melun valvontaa koskeva menettely kaikille L-luokan ajoneuvoille niin muutokatsastuksen, kuin tien päällä tapahtuvan käytönaikaisen valvonnan tarpeisiin. Näin ajoneuvoihin asennetut vääräanalaiset pakojärjestelmät ja niiden osat voitaisiin helpommin tunnistaa. Vastaavia menettelyitä on käytössä myös muissa EU-maissa. Melumittaus mahdollistaisi äänitasoltaan äänekkäimpien ajoneuvojen tunnistamisen ja poistamisen liikenteestä. Suurin vaikutus mittausmahdollisuudella olisi erityisesti EY-tyyppihyväksytyjen mopojen virityksen ja moottoripyörien ns. tehoputkien valvontaan.

Mopoja ja kevytmoottoripyöriä koskevista virityksen estävistä direktiivin edellyttämistä toimenpiteistä osien vaihtotilanteissa säädettäisiin omana kokonaisuutenaan erikseen, jolloin vaatimukset olisivat aiempaa selkeämmin maahantuojien ja ajoneuvojen kuljettajien hahmotettavissa. Kytkemällä melun raja-arvot myös näiden virityksen estävien toimenpiteiden valvontaan, pystytään katsastuskonttorilla ja tien päällä käyttämään mittausta apuna sen määrittelemiseksi, että ajoneuvo myös käytännössä täyttää sille asetetut vaatimukset, vaikka merkintätiedot sinällään olisivat kunnossa.

Vanhemmille L-luokan ajoneuvoille, joissa ei ole katalysaattoreita vahvistettaisiin myös erikseen pakokaasupäästöjen osalta tarvittavat sellaiset raja-arvot ja mittaustavat, jotka voidaan suorittaa katsastustoimipaikalla, jotta testaaminen on ympäristönsuojelun tavoitteiden kannalta riittävää, mutta asiakkaan ja valvonnan kannalta kustannuksiltaan kohtuullista.

Esitetyillä muutoksilla pyrittäisiin madaltamaan sekä valvonnan puuttumiskynnystä että lisäämään muutokatsastukseen hakeutuvien määrää, jotta ajoneuvojen rekisteritiedot vastaisivat ajoneuvon tosiasiallista kuntoa. Käytännön menettelyjen luominen ja niiden soveltamisesta saatavat kokemukset antavat myös tärkeää tietoa valmistelun pohjaksi, jos EU:n komissio tekee ehdotuksia määräaikaikatsastuksen ulottamisesta myös L-luokan ajoneuvoille.

Yksityiskohtaiset perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1250/2002) muuttamisesta

Liite 1

Riviä 0. täydennettäisiin Romanian ja Bulgarian liittymistä Euroopan Unioniin annetun direktiivin 2006/96/EY mukaisesti. Lisäksi riville 18 lisättäisiin sieltä puuttuva maininta direktiivin 95/1/EY muuttaneesta direktiivistä 2006/27/EY.

Taulukon riveille 32, 35, 40, 43 ja 46 tehtäisiin tarvittavat muutokset direktiivien 2009/67/EY (valaisin- ja merkkivalolaitteiden asennus), 2009/62/EY (takarekisterikilpi), 2009/78/EY (seisontatuki), 2009/79/EY (matkustajan kädensijat) ja 2009/80/EY (hallintalaitteiden, ilmaisemien ja osoittimien tunnistaminen) voimaansaattamiseksi ja näitä kodifioituja versioita aiempien direktiivien kumoamiseksi. Uusia direktiivejä sovellettaisiin tyyppi hyväksynnässä 1.1.2010.

Taulukon riveille 28 ja 37 tehtäisiin tarvittavat muutokset L-luokan hybridiajoneuvojen päästö- ja melumittausta koskevien direktiivin 2009/108/EY mukaisten vaatimusten toimeenpanemiseksi. Nämä vaatimukset alkaisivat koskea uusia hyväksyttäviä tyyppejä 1.5.2010 alkaen.

Liite 2

Liitteen johdantokappaletta täydennettäisiin uusilla ajoneuvolain (1090/2002) mukaisilla piensarjan määrittelyllä ja määrittelyllä sovellettavista direktiivien muutosversioista, jota koskeva maininta vastaa autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1248/2002) 14 §:n 4 momentin sanamuotoa. Koska L-luokkaa koskee vain yksi liite poikkeuksia, otettaisiin maininta liitteen yhteyteen. Johdantokappaleeseen otettaisiin myös maininta osoittamistapojen soveltumisesta myös ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa koskevan direktiivin vaatimusten osoittamiseen. Vaatimustaso määräytyisi siten jatkossakin pääosin ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaisesti, mutta osoittamistapana voitaisiin soveltaa liitteen 2 osoittamistapoja.

Liitteen 2 taulukon osalta täsmennettäisiin osoittamistapoja uusilla ajoneuvolain 60 a §:n mukaisilla osoittamistavoilla ja säädettäisiin erikseen milloin vaatimustenmukaisuuden toteaminen tulee katsastajan toimesta tehtäväksi. Alaviitteillä täsmennettäisiin, milloin samalle erityisdirektiiville on lisäksi esitetty vaihtoehtoinen osoittamistapa riippuen erityisdirektiivin päivitysversiosta, osan materiaalista tai muista ominaisuuksista.

Kohta 18, 19, 26, 27, 29, 34, 38, 39, 41, 42, 44, 45 ja 47

Osoittamisvaatimusta koskevat vaatimukset päivitetäisiin ja kirjaintunnukset muutettaisiin vastaamaan uusia määritelmiä.

Kohta 20 Polttonestesäiliötä koskevat vaatimukset eroavat erityisdirektiivissä merkittävästi sen mukaan mistä materiaalista säiliö on valmistettu. Tämän johdosta osoittamistavat on syytä eriyttää. Metallisesta säiliöstä riittäisi jatkossa pelkästään, että katsastaja tarkis-

taa asennuksen turvallisuuden.

Kohta 25 Erikseen säädökseen kirjattaisiin direktiivin mukaisesti, ettei huippunopeuden määrittämistä edellytetä ajoneuvolta, jonka nopeutta ei ole rajattu.

Kohta 28 Päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamistapojen osalta eriytettäisiin kohdassa 28 ajoneuvolta ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaisesti edellytetyt päästövaatimukset ja ajoneuvoon asennettavaksi tarkoitetun varaosakatalysaattorin vaatimukset. Jos ajoneuvoon on sen ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana sovellettu alempia päästöraja-arvoja (Euro 1 ja sitä ennen), voidaan päästötason osoittamiseen soveltaa autoille tehtävää määräaikaikatsastuksen päästötestiä ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottovuoden mukaan porrastetuilla raja-arvoilla. Katalysaattoria on siis pääsääntöisesti edellytetty vasta niissä ajoneuvoissa, joihin on sovellettu direktiivillä 2002/51/EY toimeenpantuja tiukennuksia päästövaatimuksissa 1.4.2003 alkaen (Euro 2). Euro 2 tasosta alkaen erityisdirektiivin päästötaso tulisi osoittaa täyttyväksi vähintään hyväksytyin asiantuntijan tekemällä testillä tai selvityksellä.

Vaikka katalysaattorit ovat yleistyneet L-luokan ajoneuvoissa erityisesti 2003 alkaen, varaosakatalysaattoreita koskevat erillisvaatimukset ja tyyppihyväksyntämerkintäpakko astuivat voimaan vasta direktiivillä 2005/30/EY ja ne koskevat 18.5.2006 jälkeen hyväksytyjä uusia varaosakatalysaattorityyppejä. Tämän johdosta merkinnän puute ei tätä ennen käyttöönotetussa ajoneuvossa vielä osoita, ettei siihen asennettavan varaosakatalysaattorin tulisi täyttää tyyppihyväksyntävaatimusten päästötasoa. Merkinnän puute ei vastaavasti myöskään suoraan tarkoita, että katalysaattori olisi säännösten vastainen. Katalysaattorin merkinnöistä ja varaosan mukana toimitetusta tiedoista tulisi saada riittävä tieto katalysaattorin hyväksynnästä tai soveltumisesta käytettäväksi kyseiseen ajoneuvoon. Hyväksyntä- ja merkintävelvoite selviävät ajoneuvon tyyppihyväksyntäajankohdasta seuraavasti:

Varaosakatalysaattoreiden erillinen EY-hyväksyntämerkintävelvoite koskee 18.5.2006 alkaen hyväksytyjä varaosakatalysaattorityyppejä (ja sen jälkeen hyväksytyjä ajoneuvotyypppejä). Kuitenkin 18.5.2006 - 1.7.2007 on tehtaan alkuperäiskatalysaattoreita voitu saattaa markkinoille pelkällä ajoneuvon tuotemerkillä ja osan tunnistusnumerolla varustettuna. 1.1.2009 alkaen on kaikkien alkuperäisten tai varaosana myytyjen tai asennettujen katalysaattoreiden tullut olla EY-hyväksyntämerkitty (pieni e-kirjain ja maatunnusnumero).

Vaikka varaosakatalysaattori olisi erikseen tyyppihyväksytty ja vastaisi siten vaatimuksia, mutta katalysaattorissa ei ole EY-hyväksyntämerkintää edellyttävät säännökset, että tällainenkin muutos tulee aina muutokatsastaa, jotta vastaavuus voidaan todeta. Johtuen epätietoisuudesta muutokatsastusvaatimuksesta ja katalysaattoreiden portaittaisesta tyyppihyväksyntämerkintävaatimuksesta, annettaisiin asetuksen siirtymäsäännöksillä 6 kk lisäaikaa muutokatsastaa EY-tyyppihyväksytty ajoneuvo, joka on ennen 1.1.2009 varustettu sellaisella varaosakatalysaattorilla, joka on EY-tyyppihyväksytty, mutta jossa ei ole EY-hyväksyntämerkintää.

Varsinainen ajoneuvon kokonaispäästötaso voidaan ensirekisteröinnissä osoittaa täyttyväksi nimetyn tutkimuslaitoksen tai jatkossa myös hyväksytyin asiantuntijan lausunnolla ilman tyyppihyväksyntää. Tätä mahdollisuutta sovellettaisiin ensisijaisesti niihin yksittäisiin ajoneuvoihin, joita ei ole EY-tyyppihyväksytty tai jonka vaatimustenmukaisuudesta ei ole käytettävissä muuta, esim. aiemman rekisteröinnin yh-

teydessä tehtyä, selvitystä.

Erillisille varaosakatalysaattoreille erillisen teknisen hyväksynnän osana tehdyt testit kattavat myös sille ajoneuvoon asennettuna tehtävät päästötestit, joten erillistä päästötestiä ei vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen tarvittaisi lainkaan silloin kun olemassa oleva katalysaattori korvataan hyväksytyllä katalysaattorilla, eikä ajoneuvoon ole tehty muita muutoksia. Tällaista ajoneuvoa ei tarvitsisi myöskään pelkäämään tämän johdosta muutostarkastusta. Tyyppihyväksynnän yhteydessä suoritettavat testit sisältävät myös melumittauksen, jos äänenvaimennin on yhdistetty katalysaattoriin (merkintä 5 ja 9 tyyppihyväksyntämerkinnän (pikku e-kirjain ja maatunnus) yhteydessä). Käytönaikainen melu kuitenkin aina tarkistettaisiin muutostarkastuksessa toiminnan ja asennuksen oikeellisuuden varmistamiseksi. Vaikka siis ajoneuvokohdattaiset käytönaikaiset päästötiedot (CO ja HC) löytyvät valvontaa varten tyyppitiedoista kaikkien niiden ajoneuvojen osalta, joihin on sovellettu direktiivin 2002/51/EY vaatimuksia, niin niitä ei edellytetä erikseen testattavaksi. Katalysaattorilla varustetun ajoneuvon moottoria ja pakojärjestelmää koskevat muutokset on kuitenkin esitetty tarkoin rajattavaksi vain tyyppihyväksytyjen osien ja muutossarjojen käyttöön uudella korjaamisella ja muuttamisella koskevalla asetuksella, jotta päästötasojen pysyvyydestä voitaisiin riittävästi varmistua.

- Kohta 31 Jarrujen testauksen vaatimuksia tarkennettaisiin tiedolla yksittäiselle ajoneuvolle tehtävistä testeistä. Häipymistestistä ei vaadittaisi silloin, jos kyseistä tyyppiä olevat jarrut on jo aiemmissa testauksissa todettu vastaavan vaatimuksia.
- Kohta 32 Asianomainen direktiivi päivitetäisiin vastaamaan Liitteen 1 tietoja. Osoittamisvaatimusten päivittämisen lisäksi kohtaan lisättäisiin poikkeus hyväksyä rekisteröinti- tai muutostarkastuksessa poliisin, tullin tai rajavartiolaitoksen ajoneuvoon vilkkukytkenällä toimivat kaukovalot.
- Kohta 35 Asianomainen direktiivi päivitetäisiin vastaamaan Liitteen 1 tietoja. Vaatimustenmukaisuus tarkistettaisiin yksittäisen ajoneuvon osalta jatkossa katsastustoimipaikalla.
- Kohta 36 Osoittamisvaatimuksia täsmennettäisiin sellaisen ajoneuvon osalta, jolla ei ole erityisiä sähköisiä häiriölähteitä.
- Kohta 37 Osoittamistapojen osalta täsmennettäisiin mittausten menetelyjä käytetyn ajoneuvon vaatimustason toteamiselle. Samalla kirjattaisiin erikseen direktiiviin sisältyvä vaatimus tyyppihyväksytystä äänenvaimentimesta. Hyväksyntämerkintävaatimuksista mainittaisiin erikseen, että vasta 1.7.2007 alkaen hyväksyntämerkintää on edellytetty tehtaan alkuperäistä osaa korvaavilta erillisinä yksikkönä tyyppihyväksytyiltä äänenvaimentimilta. Merkinnän puute ei siten aina ole osoitus äänenvaimentimen säännöstenvastaisuudesta. Melutason toteamiseksi tarkennettaisiin lisäksi vaatimuksia selvityksen tekijästä ja noudatettavista toleransseista. Ohiajomelun testissä mitattua meluarvosta vähennetään aina 1 dB(A), josta muodostuu varsinaisen mittaustulos. Lisäksi poikkeavan testialustan käytöstä johtuen toleranssiin lisättäisiin 1 dB(A). Jos ajoneuvo olisi käytetty, raja-arvona käytettäisiin 2 dB(A) korkeampaa raja-arvoa, kuin tuotannon laadunvalvonnan toleranssi, joka on uudelle ajoneuvolle 1 dB(A). Käytännössä vaatimukset täyttävän ajoneuvon melutestin mittaustulos saisi enimmillään siten olla +1+1+1 ja käytetyn ajoneuvon vastaavasti +1+1+1+2 lisättynä direktiivin ensimmäisen käyttöönottoajankohdan meluraja-arvoon. Ohiajomelun mittauk-

sen yhteydessä mitattaisiin ja kirjattaisiin rekisteritietoihin aina myös melutaso paikallaan olevasta ajoneuvosta. Käytönaikaisen valvonnan tarpeisiin sovellettavasta paikallaan tehtävän mittauksen toleransseista ja raja-arvoista säädettäisiin erikseen korjausta ja rakenteen muuttamista koskevassa asetuksessa.

- Kohta 40 Asianomainen direktiivi päivitettäisiin vastaamaan Liitteen 1 tietoja. Osoittamisvaatimusta koskeva kirjaintunnus päivitettäisiin vastaamaan uusia määritelmiä.
- Kohta 43 Asianomainen direktiivi päivitettäisiin vastaamaan Liitteen 1 tietoja. Osoittamisvaatimusta koskeva kirjaintunnus päivitettäisiin vastaamaan uusia määritelmiä.
- Kohta 46 Asianomainen direktiivi päivitettäisiin vastaamaan Liitteen 1 tietoja. Vaatimustenmukaisuus tarkistettaisiin yksittäisen ajoneuvon osalta jatkossa katsastustoimipaikalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta

1 § Asetusta laajennettaisiin aiemman liikenneministeriön päätöksen soveltamisalueesta kattamaan kaikkien L-luokan ajoneuvojen korjaaminen ja niihin tehtävät rakenteelliset muutokset. Asetusta sovellettaisiin myös muusta ajoneuvoluokasta L-luokan ajoneuvoksi muutettavaan ajoneuvoon. L-luokan ajoneuvoja ovat: kaksipyöräiset mopot (L_{1e}), kolmipyöräiset mopot (L_{2e}), moottoripyörät (L_{3e}), sivuvaunulliset moottoripyörät (L_{4e}), kolmipyöräiset moottoripyörät (L_{5e}), kevyet nelipyörät (L_{6e}) ja nelipyörät (L_{7e}). Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan muutetun ajoneuvon ja rakennetun ajoneuvon eli omavalmisteen rekisteröinnissä sovellettaisiin asetuksen vaatimuksia. Muutettu ajoneuvo muuttuu omavalmisteeksi, jos osista yli 50 % on vaihdettu. Ajoneuvo on omavalmiste myös, jos sillä ei ole kanta-ajoneuvoa.

2 § Asetukseen otettaisiin yleismaininta vaatimuksista, joita sovelletaan korjattuun tai muutettuun L-luokan ajoneuvoon. Ajoneuvon tulisi vastata ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tai sitä uudempia vaatimuksia. Lisäksi saisi edelleen soveltaa myös kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1250/2002) liitteen 2 vaatimuksia osoittamistapoineen.

Momentissa 2 täsmennettäisiin, että ajoneuvo, jota on muutettu tai on rakennettu ajoneuvo eli omavalmiste, jota ei ole aiemmin rekisteröity Suomessa, rekisteröitäisiin asetuksen mukaisin vaatimuksin. Meluja ja päästöjä koskevia 16 §:n kevennettyjä osoittamismenettelyjä voisi kuitenkin soveltaa vain sellaiseen ajoneuvoon, joka uuteena tai myöhemmin on vastannut ensimmäistä käyttöönoton ajankohtaa vastanneita suomalaisia vaatimuksia. Mikäli näin ei olisi, tulisi melun ja päästöjen osalta osoittaa ajoneuvon täyttävän L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen liitteen 2 vaatimukset eli vastaavuus ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tyyppihyväksyntävaatimuksiin. Tällä vaatimuksella varmistettaisiin, että kevennettyä menettelyä sovellettaisiin vain jo kertaalleen liikenteeseen hyväksytyn ajoneuvon muutoksiin eikä kevennettyllä menettelyllä voitaisi näin kiertää lähtötason teknisiä vaatimuksia. Osoittamisen osalta tulisi kuitenkin huomioida, että toisesta ETA-maasta tuodun ajoneuvon osalta, ajoneuvolain 29 a §:n vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen mukaisesti, ajoneuvo hyväksytään sille lähtömaassa tehtyjen testien ja selvitysten sekä annettujen todistusten perusteella, jos näin voidaan osoittaa ajoneuvon täyttävän vähintään vastaavan tason vaatimukset kuin Suomessa ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana edellytettiin. Lähtötason ja muutosten osalta toisesta ETA-maasta tuotuun ajoneuvoon ei siten saisi soveltaa tiukempia vaatimuksia kuin Suomessa rekisterissä olevaan.

Jatkossakin vaadittaisiin aiemman päätöksen mukaisesti 3 momentissa, että sellaista EY-tyyppihyväksyttyä, E-hyväksyttyä tai muun kansainvälisen standardin mukaisesti hyväksyttyä ajoneuvon ominaisuutta, jolle ei ole säädetty erillisestä poikkeuksesta tässä asetuksessa tai L-luokan rakenne- ja varusteasetuksessa erikseen, ei saisi muuttaa niin, että hyväksynnän edellytykset tai ensimmäistä käyttöönottoajankohtaa uudemmat vaatimukset eivät täyty.

Lisäksi 4 momentissa informoitaisiin, että korjattuun ja muutettuun ajoneuvoon sovelletaan vaurioituneen ajoneuvon kunnostamisesta ja kokoamisesta osista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1258/2002) sekä autoverolain

(1482/1994) ja ajoneuvolain (1090/2002) vaatimuksia mm. osanvaihtojen prosenttiraajoista ja prosenttiosuuksien laskentaan. Näiden säädösten mukaan ajoneuvo verotetaan uudelleen, jos sen osista vaihdetaan tai poistetaan yli 50 % ja tällaisen ajoneuvon tulee lisäksi vastata uuden ajoneuvon teknisiä vaatimuksia. Ennakoilmoituksella ei saa rekisteröidä ajoneuvoja, joita on sen EY-tyyppihyväksynnän jälkeen muutettu siten, ettei hyväksyntä kata muutoksia. Tällaista ajoneuvoa koskeva rekisteröintikatsastusvelvoite on kirjattu ajoneuvolain 60 §:ään, josta otettaisiin asetukseen maininta.

- 3 § Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat muutokatsastusta edellyttävien muutosten osalta tarkennettaisiin niiden soveltamista tämän asetuksen osalta erikseen renkaiden ja moottorimuutosten osalta. Muutokatsastusta koskevien edellytysten ei katsottaisi täyttyvän, jos ajoneuvoon vaihdetaan sellaiset renkaat, jotka eivät edellytä ajoneuvon alkuperäisten vanteiden muutoksia. Muutokatsastusta ei tarvitsisi mopon pakojärjestelmän tai niiden osien muutoksia, jos osat ovat mopoon valmistajan erikseen hyväksymiä ja jos osista on valmiiksi merkintä ajoneuvossa. Muutokatsastusta ei tarvitsisi myöskään sellaisia sallittuja moottorin muutoksia, joilla ajoneuvon tehon ei voida olettaa kasvavan 10 % tai enemmän. Nykyisen muutokatsastusvelvollisuuden piiriin ei myöskään katsota kuuluvan, jos EY-tyyppihyväksytyt- tai E-tyyppihyväksytyt osa, järjestelmä tai erillinen tekninen yksikkö korvataan toisella EY-tyyppihyväksytyllä tai E-tyyppihyväksytyllä vastaavalla varaosalla (ml. äänenvaimennin ja varaosakatalysaattori), jos tällä ei ole vaikutusta rekisteritietoihin tai jos ne eivät muuta hyväksyntäasetuksen 25 §:ssä mainittuja ajoneuvon ominaisuuksia, joita ovat mm.: massa, akselisto, ulkomitat, EY-tyyppihyväksytyt ajoneuvon henkilöpaikkaluku, moottorin iskutilavuuden muutos, käyttövoiman muutos sekä muiden kuin kuluvien osien vaihto yli 25 %.
- 4 § Rekisteriin katsastajan merkitsemiä tietoja koskevat vaatimukset tulisi täsmentää niihin tämän asetuksen johdosta tarvittavien muutokatsastettavasta ajoneuvosta tarpeellisia tietoja koskevalla maininnalla. Erityisesti tehotietoa tarvitaan vakuutuksissa.
- 5 § Käytännön tarpeista johtuen on syytä sallia erityisistä syistä Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus myöntää poikkeuksia asetuksen vaatimuksista. Erityiseksi syyksi tämän asetuksen osalta voitaisiin katsoa esimerkiksi, jos vaatimukset eivät jonkin teknisen ratkaisun tai ajoneuvon käyttötarkoituksen vuoksi suoraan sovellu hyväksymiseen liikenteeseen, mutta tapauskohtaisen arvioinnin perusteella tekniset ratkaisut eivät sinällään aiheuta erityistä vaaraa tai vääristä kilpailua.
- 2 luku Asetuksessa muodostettaisiin oma luku ajoneuvojen korjaamista ja rakenteen muuttamista koskevista teknisistä vaatimuksista. Vaatimukset koskisivat kaikkia L-luokan ajoneuvoja, ellei soveltamisalaa ole pykälässä erikseen rajattu.
- 6 § Jos ajoneuvoon tehtäisiin sellaisia muutoksia, että valmistajan ajoneuvolle sallimat suurimmat teknisesti sallitut massat valmistajan luvalla ylittyisivät, tulisi osoittaa ajoneuvon täyttävän uutta massaa vastaavat vaatimukset. Massamuutoksia voisi myös rakenteellisesti kompensoida. Direktiiveissä erikseen säädettyjä enimmäismassarajoja L_{2e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-luokan ajoneuvoille sovellettaisiin L_{7e}-luokan ajoneuvolle säädettyin vähäisin poikkeuksin. Direktiivin mukaista kuljettajan massaa 75 kg, sovellettaisiin kantavuuden arvioinnissa.
- 7 § Runkomuutoksia ja -korjauksia saisi tehdä erikseen säädettyin ehdoin. Kevytmetalli-

rungon korjauksessa tulisi pääsääntöisesti huomioida valmistajan ohjeet. Jos kantavien rakenteiden lujuutta ei heikennetä, saisi esimerkiksi usein toistuvat korjaukset kuten ohjauksen rajoittimien ja ohjauslukon vastakappaleiden täytön ja kateosan kiinnikkeiden runkoliitokset tehdä myös hitsaamalla. Työstö tulisi aina suorittaa kyseistä työstettävää materiaalia koskevilla menetelmillä ja aineilla. Tai vaihtoehtoisesti koko korvaava osa tulisi olla erikseen pultattavissa. Työ edellytettäisiin tehtäväksi yleisesti käytetyillä ja luotettavilla menetelmillä ja tarvittaessa hitsaussaumamat tulisi esittää tarkastettavaksi viimeistelemättöminä. Erikseen 3 momenttiin otettaisiin periaatteet, joilla vaurioitunutta runkoa saisi korjata ja oikaista.

- 8 § Mikäli ajoneuvoon tehtäisiin sen hallittavuuteen ja kääntyvyyteen vaikuttavia muutoksia tulisi ajoneuvo aina testata yleisesti koeajolla.. Minimi maavara säilyisi aiempien vaatimusten mukaisena (80 mm), mutta L_{6e}- ja L_{7e}-luokan ajoneuvon rungon korottaminen kiellettäisiin erikseen. Lisäksi täsmennettäisiin, että teleskooppietuhaarukan pituutta saisi pidentää vain vaihtamalla putket kokonaan toisiin. Erikseen säädettäisiin raja-arvosta etujätölle (50 - 175 mm). Etujätön aiempaa 100 mm enimmäisarvoa ei esitetä säilytettäväksi, koska nykyisin markkinoilla olevilla uusillakin ajoneuvoilla etujättö on yleisesti jopa 160 mm. Aiemmin voimassa olleesta 2,00 m kansallisesta enimmäisakselivälisestä luovutettiin, mutta jatkossa muutettaessa ajoneuvoa etuhaarukan pituutta tai kulmaa muuttamalla niin, että ajoneuvon akseliväli ylittää muutoksen jälkeen 2,00 m tai teleskooppietuhaarukan kallistuskulma ylittää 47 astetta, edellytettäisiin muutostarkastuksessa kuitenkin selvitystä tällaisen ajoneuvon käyttäytymisestä erikseen liitteessä 1 määritellyssä koeajotilanteessa ja selvitystä jarrujen riittävästä suorituskyvystä.
- 9 § L_{7e}-luokan ajoneuvoon, jossa on ohjauspyörä, sovellettaisiin autojen rakennemuutospäätöksen (779/1998) vastaavia vaatimuksia muutoksille. Vaatimuksia rungon muutos- ja korjaustyöstä sovellettaisiin myös pyöräntentalaitteisiin ja ohjaustankoon. Jousitusyyppiä saisi jatkossakin vaihtaa ja L_{3e}-, L_{4e}- ja L_{5e}-luokan ajoneuvon taka-akselin muuttaa myös jousittamattomaksi. Tällöin tulee erikseen osoittaa jarrujen toimivuus. Jousituksen toimivuus tulisi varmistaa silloin, jos ajoneuvon takahaarukan pituutta muutetaan.
- 10 § Koska voimassaoleva rakennemuutospäätös ei koske nelipyöräisiä L-luokkia, otettaisiin nelipyöräisten ajoneuvojen akselistomuutoksille sekä rengas- ja vannemuutoksille omat vaatimukset, joissa viitattaisiin autojen rakennemuutospäätöksen vastaaviin vaatimuksiin.
- 11 § Pyörien osalta sallittaisiin vaihtaa renkaat ja vanteet muulle samanpainoiselle ja -tehoiselle ajoneuvolle tarkoitettuihin tyyppihyväksytyihin rengas-vanne yhdistelmiin. Pelkät renkaat saisi vaihtaa kuormitus- ja nopeusluokaltaan vastaaviin. Nykyiseen rakennemuutospäätökseen sisältyvä yleinen oikeus käyttää moottoripyörän taka-renaana henkilöauton rengasta korvattaisiin erikseen 2 momentissa vaatimuksella, että jatkossa sallittaisiin kaksipyöräiseen moottoripyörään (L_{3e}-luokka) vaihtaa henkilöautolle hyväksytty takarengas tarvittaessa vain erillisen kääntyvyydestä ja kaarreaajosta annetun selvityksen perusteella. Sivuvaunulliselle moottoripyörälle (L_{4e}-luokka) ja L_{5e}-luokan ajoneuvoille tämä oikeus henkilöauton renkaan käyttöön sisältyy jo 1 momentissa tarkoitettuihin direktiivein säädelyihin tyyppihyväksyntävaatimuksiin. Renkaiden halkaisijan kasvaessa yli 15 % tulisi jarrujen riittävä suorituskyky varmistaa erikseen. Rengasmuutosten jälkeen tulisi lisäksi tarvittaessa osoittaa nopeusmittarin tarkkuusvaatimusten toteutuminen.

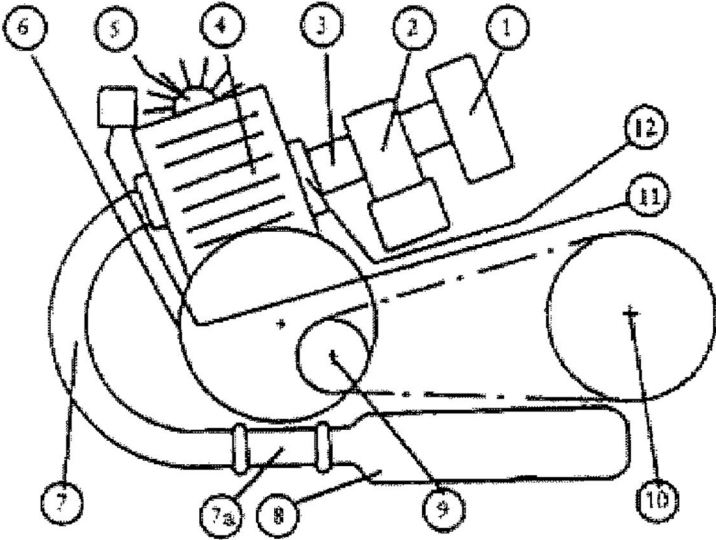
- 12 § L-luokkien jarruille tehtyjen muutosten ja korjausten vaatimuksia täsmennettäisiin. Ajoneuvon salliin vaihtaa jarrut, jos jarruvoima ei heikentyisi. Ajoneuvon salliin vaihtaa sellaiset jarrut, jotka ovat tarkoitettu vähintään samanpainoiseen ja -tehoiseen ajoneuvoon tai jotka on erikseen kyseiseen ajoneuvoon erikseen hyväksytyt. Erikseen 2 momenttiin otettaisiin vaatimus, että jarrulaitteiden hydraulijärjestelmään liittyvien osien ja jarrupalojen tulisi aina olla tehdasvalmisteisia ja ajoneuvokäyttöön soveltuvia. E-hyväksynnän yhteydessä ajoneuvotyyppiin hyväksytyt jarrupalat salliin automaattisesti. Erikseen 4 momentissa myös mainittaisiin oikeus vaihtaa jarrujen tyyppiä rumpujarruista levyjarruihin. Tyypilliset L_{5e}- ja L_{7e}-luokan ajoneuvojen jarrujen käytettävyyttä parantavat jarrumuutokset salliin. Ongelmia on erityisesti satulamallisissa L_{7e}-luokan sellaisissa ajoneuvoissa, joita käytetään maastossa ja joissa on pelkkä jalalla toimiva yhdistelmäjarru. Tämän salliin vaihtaa tai jakaa käsikäyttöiseksi, jotta toiminta vastaisi yleisiä maastoajoneuvon toimintatapoja. Yleisenä vaatimuksena jarruille on, että yhden jarrulaitteen häiriö ei saa haitata muiden jarrulaitteiden toimintaa. ABS-jarruille tai sähkötoimisille jarruille tehtävien muutosten tulisi myös muutosten jälkeen vastata tyyppi hyväksynnän vaatimuksia L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen mukaisesti.
- 13 § Korjatun tai rakenteeltaan muutetun ajoneuvon jarrujen suorituskyvyn mittaamiseen L_{3e}- ja L_{5e}-luokan ajoneuvoille tyyppi hyväksyntädirektiiviin perustuen luotaisiin menettelyt. Muutostarkastuksessa muun kuin ABS-jarruilla varustetun L_{3e}- ja L_{5e}-luokan ajoneuvon riittävänä osoituksena jarrujen suorituskyvystä, pidettäisiin liitteen 2 mukaisen jarrutestin läpäisemistä soveltaen direktiivin mukaisia hidastuvuuden raja-arvoja, mutta sillä poikkeuksella että etujarrun ja molempien jarrujen yhteinen hidastuvuus tulisi aina testatuksi. Testin ajonopeus molemmilla jarruilla tehtävässä hidastuvuusmittauksessa olisi lisäksi direktiivin vaatimuksia korkeampi, jotta muutostarkastuksessa jarrujen toimivuus tulisi testattua tavalla, joka rakenteellisten muutosten yhteydessä paremmin varmistaisi ajoneuvon käyttäytymisen äkkijarrutustilanteissa.
- 14 § Käyttöön otetun ajoneuvon käytönaikaisen melun mittaukseen vahvistettaisiin valvonta- ja muutostarkastustarpeeseen erilliset säännökset. Mittaustapa perustuisi direktiivin mukaiseen staattiseen testiin. Pykälässä määriteltäisiin mittausten menetelmät ja laitteet, sekä taustamelun äänitaso. Määrittelemällä testimenettelyt siten, että mittaukset ovat helposti tehtäviä ja toistettavia, voidaan muutostarkastuksissa ja myös tien päällä suoritettavaa valvontaa tehostaa. Tarkistukset mittaustulokseen olisivat muutoin aina samat, mutta koska mittalaitteiden virhemarginaalit vaihtelevat, säädettäisiin erikseen mittaustuloksesta vähennettäväksi mittalaitteen virhemarginaali. Vähennys tulisi tehdä ennen mittaustuloksen pyöristämistä kokonaisluvuksi. Pyöristämisessä desimaalipilkun jälkeinen 4 pyöristää luvun alaspäin ja 5 ylöspäin. Mittaukset vastaisivat yleisiä määräaikaistarkastuksen mittaustapoja, mutta huomioisivat L-luokkien erityispiirteet ja erityisdirektiivien vaatimukset. Menettelyä sovellettaisiin 15 ja 16 §:n vaatimuksissa. Erikseen vaadittaisiin kierrosluvun määrittämistä erillisellä laitteella, jos ajoneuvossa ei ole kierroslukumittaria. Ilman kierroslukua mittavaa anturia, melutasoa ei pystytä määrittämään riittävällä tarkkuudella.
- 15 § Uutena voimassa olevaan päätökseen verrattuna, otettaisiin asetukseen oma pykälä virityksen estäviä toimenpiteitä koskien. Virityksen estävät toimet koskevat mopoja (L_{1e}- ja L_{2e}-luokka) ja tehorajoitettuja 11 kW:n moottoripyöriä (kevytmoottoripyörät). Näiden nopeus, moottorin kuutiotilavuus tai teho ei saa ajoneuvolain nojalla ylittää säädettyjä maksimiarvoja. Pienitehoiselle mopolle on asetettu enintään 25

km/h nopeusrajoitus ja 1 kW:n enimmäisteho. Näiden arvojen ylittyessä ajoneuvoa käsitellään tavanomaisena mopona.

Nopeuden mittauksessa mopon osalta sovelletaan direktiivin toleransseja, mikä sallii 5+5 %:n poikkeaman matkan ja ajan suhteen määritellylle nopeudelle vähintään 200 metrin pituisella testiradalla kun mittaustilanteessa mopoa kuljettaa 175+/- 2 cm ja 75 +/- 2kg kokoinen kuljettaja. Direktiivin pyörityssäännöt huomioiden suurin hyväksyttävä kahden mittauksen nopeuden keskiarvon on oltava tällöin enintään 49 km/h. Mikäli nopeuden määrittelyyn käytetään jotain muuta menettelyä, tulee menettelmään sisältyvä virhemarginaali huomioida mittaustuloksessa. Pienitehoiselle mopolle vastaava suurin hyväksyttävä kahden mittauksen keskiarvo on 5 + 10 % eli 29 km/h.

EY-säädöksissä asetettujen EY-tyyppihyväksytyjä mopoja, pienitehoisia mopoja ja kevyitä moottoripyöriä koskevien virityksen estävien erityistoimien osalta säädettäisiin 3 momentissa tarkemmin sallittujen varaosien merkintävelvoitteesta. Merkintää direktiivin mukaisesti edellyttävät osat on lueteltu oheisessa kuvassa. Jokaisen osan osalta on sekä osassa tai varaosan mukana toimitetussa tarrassa, että valvontakilvessä kerrottu kyseisen ajoneuvon varaosien tunnusnumerot. Mikäli tunnusnumerot eivät täsmää, tai niitä ei ole, tulisi ajoneuvo muutostarkastaa ja osia koskevat tiedot katsastajan toimesta merkitä rekisteritietoihin.

Tavaramerkki: . . . nimi tai tavaramerkki	1. Imuäänenvaimennin/ilmanputsari
Ajoneuvoluokka: kirjaintunnus.	2. kaasutin
	3. imusarja, jos erillinen
	4. sylinteri
	5. sylinterinkansi
	6. kampikammio
	7. pakoputki – tai putket
	7a katalysaattorit, jos ei yhd. 8:an
	8. äänenvaimennin
	9. eturatas (+hampaiden lkm)
	9. tai etuhihnapyörä (+ halkaisija)
	10. takaratas (+ hampaiden lukumäärä)
	10. tai takahihnapyörä (+halkaisija)
	11. moott. toiminnan sähköinen ohjaus
	12. kavennettu osa, holkki tmvs.



Huom. Tarpeettomat rivit voidaan jättää pois.

Mikäli mopo tai kevyt moottoripyörä on EY-tyyppihyväksytty, on sille määritetty myös ajoneuvokohtainen käytönaikainen melutaso, joka on ilmoitettu valmistajan kilvessä. Yhdessä merkintävaatimusten kanssa, melutason ylitys on selkein merkki vääranlaisten osien asennuksesta tai niiden ominaisuuksien muuttamisesta säädöksiä vastaamattomalla tavalla. Erikseen 4 momentissa asetetuilla melun käytönaikaista tasoa koskevalla 14 §:n mittaustavan ja sovellettavien raja-arvojen täsmennyksellä luo-

taisiin vaatimukset valvonnan tarpeisiin. Esitetyt 5 dBA:n toleranssit meluarvoihin pitävät sisällään tuotannon laadunvalvonnan mittaukseen sisältyvän 3 dBA:n mittaustoleranssin ja mahdollisen direktiivistä poikkeavan testialustan materiaalista johtuvan toleranssin sekä 2 dBA:n ylimääräisen toleranssin johtuen siitä, että ajoneuvot ovat käytettyjä. Vanhempien ja muiden ajoneuvojen, joita ei ole EY-tyyppihyväksytty, raja-arvoina sovellettaisiin erikseen moottorinsylinteritilavuuden ja ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan 16 §:n 5 momentin b-kohdassa säädettyjä raja-arvoja.

EY-tyyppihyväksytyt mopon tai moottoripyörän äänenvaimentimen hyväksyntämerkintäpakko (pieni e-kirjain ja maatunnusnumero) varaosaäänenvaimentimelle, joka on ns. tehtaan alkuperäisvaraosa, on ollut voimassa vasta 1.7.2007 alkaen. EY-tyyppihyväksytyissä ajoneuvoista äänenvaimentimen hyväksyntämerkintää on kuitenkin edellytetty alkuperäiseltä äänenvaimentimelta ja muilta varaosaäänenvaimentimilta kuin tehtaan alkuperäisvaraosalta. Koska merkintää ei ole edellytetty tätä ennen kaikilta markkinoilla olevilta äänenvaimentimilta, ei tämän merkinnän puute yksinään osoita äänenvaimentimen olevan määräystenvastainen. Kaikkien äänenvaimentimien melutaso kyseiseen ajoneuvoon kiinnitettynä tulee kuitenkin olla valmistuksen yhteydessä testattu ja käytössä siten mahtua melutason osalta yllä mainittuihin toleransseihin.

16 §

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin virityksen estäviä ajoneuvoja vastaavat yleiskiellot tehdä rakenteellisia muutoksia nopeus- ja tehorajoitetuilla L_{6e} ja L_{7e} -luokan ajoneuvoille. Mikäli muutoksia tehdään, ajoneuvo tulisi muutokatsastaa toiseen luokkaan. Mahdollisuudet läpäistä toista ajoneuvoluokkaa koskevat muutokatsastusvaatimukset riippuvat kuitenkin pääsääntöisesti muutokatsastusta hakevan tai ajoneuvon valmistajan edellytyksistä toimittaa tarvittavat asiakirjat ajoneuvon uutta luokkaa vastaavasta vaatimustenmukaisuudesta.

Varaosakatalysaattoreilta ja mahdolliselta erilliseltä äänenvaimentimelta edellytettäisiin direktiivin vaatimusten mukaisesti tyyppihyväksyntää ja merkintäpakkoa, jos sellaista on edellytetty, kun ajoneuvo on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön Suomessa. Kaikilta EY-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin myytäviltä ja asennettavilta erillisiltä katalysaattoreilta tai katalysaattoreilta, joihin on yhdistetty äänenvaimennin, hyväksyntämerkintää on edellytetty 1.1.2009 alkaen. Pelkän äänenvaimentimien osalta hyväksyntämerkintäpakko koskee 1.7.2007 jälkeen kaikkia äänenvaimentimia ja sitä ennen kaikkia muita, mutta ei tehtaan ns. alkuperäisvaraosina EY-tyyppihyväksytyjä erillisiä äänenvaimentimia. EY-tyyppihyväksyntää aikaisemmin käyttöönotetuille ajoneuvoille ovat olleet voimassa niiden ensimmäistä käyttöönottoa koskevat muut kuin EY-tyyppihyväksyntävaatimukset. Tällaisenaan ajoneuvon äänenvaimentimen toimintaa ei saisi olla alkuperäisestä merkittävästi heikentynyt.

Moottorin ja pakojärjestelmän muutoksia koskevat rajaukset täsmennettäisiin. Tehoa kasvattavat moottorin ja pakojärjestelmän muutokset sallittaisiin tietyn melu- ja päästörajoiituksen, mutta ne rajattaisiin koskemaan vain ajoneuvoluokkia, joille ei ole yhteisön erillissäännöksiin asetettu erityisiä tehorajoituksia

Pykälän 3 momentin mukaisesti Euro-2 ja 3-tasoihin ajoneuvoihin eli porrastetusti 1999 - 2003 vuosista alkaen käyttöönotettuihin ajoneuvoihin, saisi moottorimuutoksia tehdä vain direktiivin edellytysten mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaisi tosinpääntä myös sitä, että direktiivien vaatimukset täyttävien muutossarjojen ja viri-

tysosien käyttöä ei saavutetun tehon lisäyksen osalta olisi erikseen rajattu.

Muilla kuin 3 momentissa tarkoitetuille eli aikaisemmin tyyppi hyväksytyille tai käyttönotetuille moottoripyörille ja L_{5e}-luokan ajoneuvoille, tehon lisäämistä ja mittaamista koskevista rajoituksista säädettäisiin erikseen 4 momentissa. Nykyisin autojen rakennemuutospäätöksen nojalla sovellettavalle tehon enintään 20 %:n lisäämiselle asetettaisiin myös vaihtoehtoinen raja-arvo teho-painosuhteeseen perustuen. Tämä vaihtoehtoinen raja-arvo tulisi käytännössä sovellettavaksi teholtaan alun perin 20-40 kW:n ajoneuvoihin. Jarrujen ja jousituksen tulisi aina vastata uutta enimmäisnopeutta ja uusi selvitys jarrujen toiminnasta tarvittaisiin käytännössä silloin, jos aiemman jarrujen hyväksynnän yhteydessä käytetyn nopeuden perusteet eivät ole enää voimassa. Maksiminopeus, jolla ajoneuvon toimintaa jarrutettaessa vaaditaan testattavaksi, on direktiivissä asetettu 160 km/h:ksi, joten enimmäisnopeuden nostolla tämän raja-arvon jo ylittävissä ajoneuvoissa ei ole käytännössä merkitystä jarrujen testaukseen ja siten niiden vaatimustenmukaisuuteen..

Moottoriltaan 4 momentin mukaisesti muutetulle ajoneuvolle sovellettaisiin 5 momentin mukaisesti hyväksyntäperusteina muutoskatsastusta varten suoritettavia mittauksia pakokaasupäästöjen ja melun osalta niiden ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan porrastettuna. Erikseen 5 momentissa vahvistettaisiin raja-arvot käytönaikaisesta melusta muutoskatsastusta ja tien päällä tapahtuvaa valvontaa varten. Staattisena testinä eli paikallaan suoritettavassa melun mittauksessa käytettäisiin raja-arvoja, jotka erikseen säädettäisiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan ja moottorin kuutiolavuuden mukaan. Raja-arvoon sisältyisi 3 desibelin paikallaan tehtävän tyyppi hyväksyntätestin tuotannon laadunvarmistuksen mukainen mittaustoleranssi. Lisäksi raja-arvoon sisältyisi valmiiksi 2 desibelin ylimääräinen toleranssi, joka huomioisi sen, että mittauksessa käytettävät ajoneuvot ovat jo käytettyjä eli osiltaan kuluneita, eivätkä säädöiltään vastaa uutta ajoneuvoa. Toleransseihin katsottaisiin sisältyvän myös testauspaikasta johtuvat pienet vaihtelut ja erot direktiivin mukaiseen testialustaan. Mittalaitteen virhettä koskevasta vähennyksestä mittaustuloksesta säädettäisiin erikseen 14 §:ssä.

Enimmäisraja-arvot melutasolle ajoneuvon ollessa paikallaan eri kuutiolavuuksien ja ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan olisivat seuraavat:

Käyttöönottoajankohta	Kuutiolavuus cm ³		
	<80	80-175	>175
ennen 1.1.1992	99	103	106
1.1.1992 alkaen	96	99	103
EY-tyyppi hyväksytty ajoneuvo (alk.1998)	5 dBA lisättynä valmistajan kilven meluarvoon;		

Koska muutoskatsastusta varten määritellyt kevennetyt mittausten menetelmät ovat minimivaatimuksia, se tarkoittaa, että ajoneuvo voitaisiin melun tai päästöjen osalta muutoskatsastuksessa hyväksyä aina myös ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tyyppi hyväksyntävaatimusten mukaisesti. Melun osalta 6 momentissa säädettäisiin, että tämä tyyppi hyväksyntätesti voitaisiin tehdä tietyin edellytyksin myös katsastus-toimipaikalla. Jos ajoneuvo ei läpäisisi kevennetyä mittausten menetelmää, mutta läpäisisi katsastusasemalla tai erikseen testilaitoksen suorittaman ohiajomelutestin, tulisi vastaisuudessa suoritettavia valvontamittauksia varten ajoneuvosta 6 momentin mu-

kaisesti ohiajomelutestin yhteydessä mitata melutaso ajoneuvon ollessa paikallaan, joka kirjattaisiin rekisteritietoihin.

Koska moottoripyörien vakuutusmaksut perustuvat usein tehoon, tulisi kaikki polttoaineensyötön tai venttiilin koneiston muutokset sekä esim. nokka-akselin vaihto muutokatsastaa, jos teho muutosten johdosta nousee vähintään 10 %. Koska päästöjen ja melun mittaus voidaan suorittaa katsastustoimipaikassa, ei erillistä selvitystä muutokatsastusta varten tarvitsisi toimittaa kuin kasvaneen tehon osalta. Tehonmittaukseen kelpaavia laitteita on runsaasti saatavilla yksityisillä toimijoilla.

- 17 § Polttoainejärjestelmästä säädettäisiin yleiset vaatimukset liitännöistä, kiinnityksestä ja polttoainesäiliön täyttöaukon sijainnista, jotka tulisi muutokatsastuksessa tarkastaa. Polttoainesäiliöstä, joka ei ole valmistettu metallista, tulisi erikseen osoittaa myös sitä koskevan direktiivin vaatimusten täytyminen.
- 18 § Yleisesti valaisinlaitteiden osalta säädettäisiin vaadittavaksi ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaista tyyppihyväksynnän ja asennusvaatimusten täyttymistä muutamien poikkeuksin. Erikseen 2 momentissa säädettäisiin poikkeus ryhmittää rekisterikilven näkyvyysvaatimusten puitteissa kilven kannattimeen myös takaheijastin. Takaheijastimelta ja rekisterikilven valaisimelta ei edellytettäisi tyyppihyväksyntämerkintää, vaan valaisupinta voidaan todeta silmämääräisesti riittäväksi. Myös takavalon ja jarruvalon saisi sijoittaa sivulle, mutta etäisyysvaatimusten ja vähintään jarruvalaisimen sivuttaissuuntaisen näkyvyysvaatimuksen tulisi silti täytyä. Edellytyksenä olisi lisäksi, että ajoneuvon leveyttä, ohjaustanko pois lukien, ei saisi sivuttaisasennuksella ylittää eli käytännössä sivulla tulisi olla ketju- tai hihnakotelo tai ajoneuvon olla muutoin riittävän leveä. Sivuasennus takavalaisimelle ei anna sivuttaissuunnassa poikkeusta suuntavalaisimille, joiden asennusvaatimuksena on, että niiden tulee sijaita takavalaisimen ulkoreunoja sivuavien pituusakselin suuntaisten pystytasojen ulkopuolella. Takasuuntavilkun minimikorkeus saisi kuitenkin jatkossa olla direktiivin 350 mm edellyttämää pienempi eli 280 mm, jos muut vaatimukset täyttyvät. Erityisesti tarve tälle koskisi ajoneuvoja joiden runkorakenne on tavanomaista matalampi. Muiden valaisinlaitteiden osalta vähimmäiskorkeus on 250 mm joten vaatimuksen lieventämisellä ei käytännössä poiketa liikenteessä yleisesti sallituista mitoista. Erikseen 5 momentin mukaisesti kaasupurkausvalaisimen (esim. ksenon) tulisi aina olla hyväksyttyä mallia, mutta sen saisi tietyin edellytyksin asentaa ilman vaatimusta automaattisesta korkeudensäätölaitteesta.
- 19 § Tarvikeäänimerkinantolaitteesta säädettäisiin sen äänitasosta ja sitä koskevasta mittauksesta direktiivin yleisten vaatimusten mukaisesti, jos laite ei ole EY- tai E-tyyppihyväksytty. Mittausmenetelmään sovellettaisiin 2 momentin mukaisesti ajoneuvon yleisen melutason määrittämiseen sovellettavia menettelyjä, jolloin mittaukset voitaisiin tehdä samanaikaisesti.
- 20 § Takarekisterikilven sijainnista säädettäisiin sen yleiset direktiiviin perustuvat asennusvaatimukset ja näkyvyysvaatimukset, jotta tieto siitä miten takarekisterikilpi tulee mahdollisten muutostenkin jälkeen ajoneuvossa olla, olisi yksiselitteisesti saatavilla suoraan säädöstekstistä. Rekisterikilpien taivuttelu ja väärä asennus, estävät rekisteritunnuksen näkymisen ja sitä kautta myös puuttumisen häiritsevään ajoon. Kilven oikea asennus ja näkyvyys on tärkeää myös automaattisen liikennevalvonnan tarpeisiin. Tiedotuksellisista syistä 5 momenttiin otettaisiin lisäksi maininta, että rekisterikilvälle on asetettu muitakin vaatimuksia ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun val-

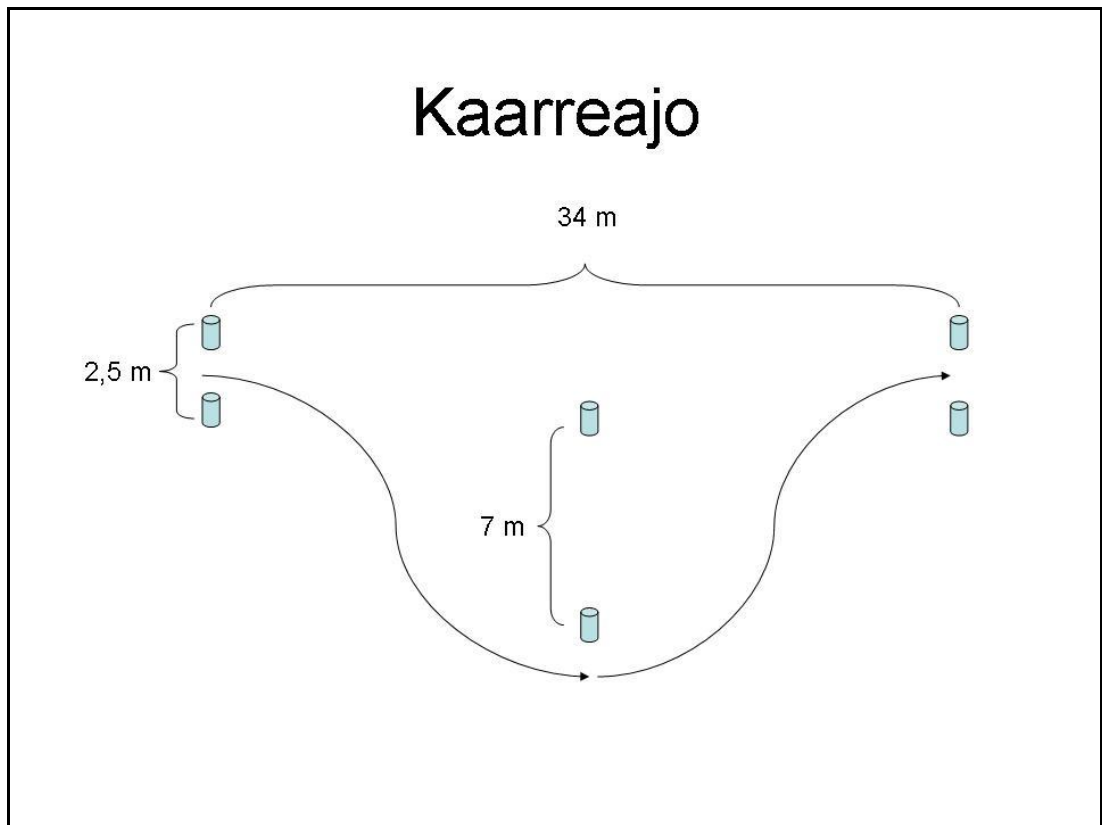
tioneuvoston asetuksen (893/2007) 6 luvussa.

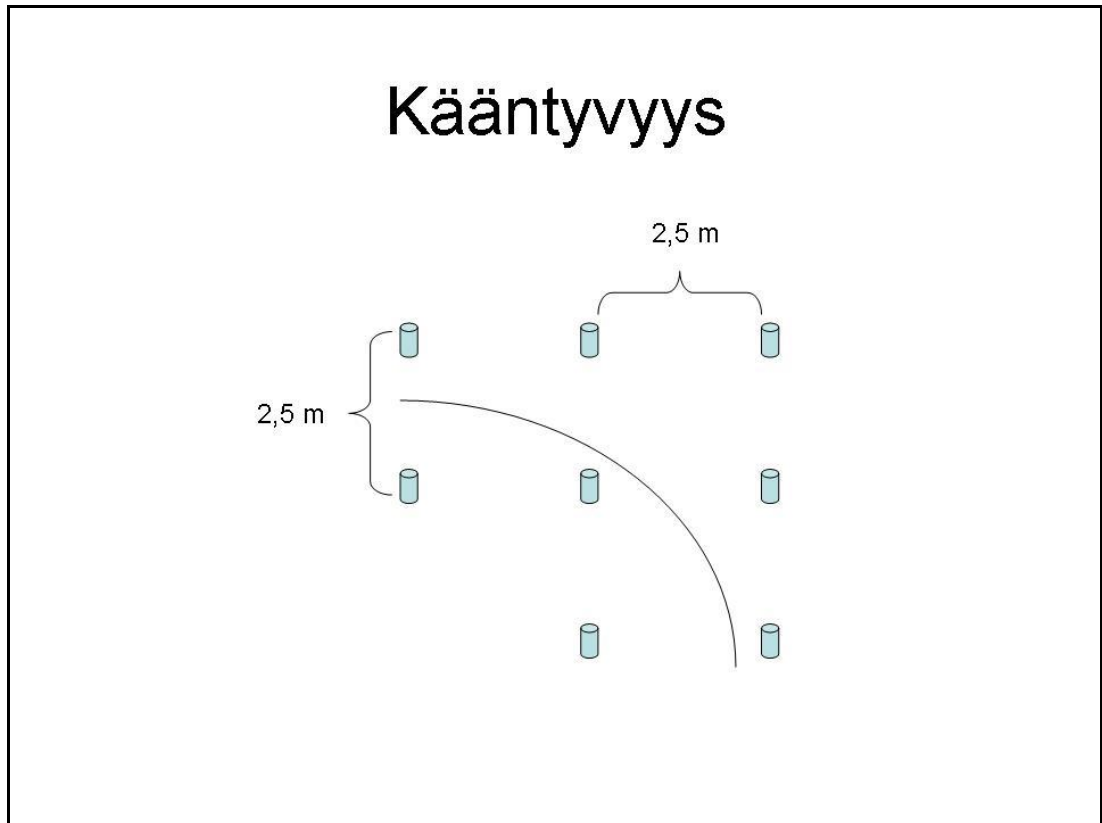
- 21 § Sähkömagneettisen yhteensopivuuden osalta katsottaisiin ajoneuvolle tehtyjen muutosten jälkeen tyyppihyväksynnän yleiset vaatimukset täytetyiksi, jos kipinäsytytteisellä polttomoottorilla varustetussa moottoripyörässä ei olisi välittömästi sen hallintaan vaikuttavia sähköisiä järjestelmiä kuten sähköohjattuja jarruja ja jos lataus- ja sytytysjärjestelmään kuuluvat laitteet on koteloitu metallilla ja sytytystulpanjohtimisessa sekä -hatussa olisi häiriösuojaus sekä sitä koskeva merkintä. Muussa tapauksessa edellytettäisiin selvitystä siitä, että tehdyt muutokset eivät vaikuta tyyppihyväksynnän edellytysten voimassaoloon.
- 22 § Taustapeilien muutosten osalta kirjattaisiin pykälään vaatimukset direktiivin keskeisistä sisältö- ja asennusvaatimuksista, jotta peiliä, jolta on uutena edellytetty EY- tai E-tyyppihyväksyntää ei käytön aikana muutettaisi siten, ettei direktiivin keskeisten vaatimusten enää voida katsoa täyttyvän. Kirjaamalla vaatimukset auki, voidaan vastaavuus vaatimuksiin helpommin todeta myös valvonnassa.
- 23 § Seisontatuen osalta sovellettaisiin muutostenkin jälkeen direktiivin keskeisiä vaatimuksia. Seisontatukea edellytettäisiin vain kaksipyöräiseltä L-luokan ajoneuvolta. Sivuseisontatuen tulisi olla itsetoimivasti ajoasentoon palautuva ja sivu- sekä keskiseisontatuen olisi pysyttävä suljetussa asennossa ajon aikana tai siinä tulisi olla ns. tappokatkaisin. Seisontatukien toiminta säädettäisiin tarkistettavaksi erilaisissa kaltevuuksissa, jotka perustuvat direktiivin vaatimuksiin.
- 24 § Nopeusmittarin osalta vaadittaisiin direktiivin yleisten näkyvyysvaatimusten täyttämistä. Nopeusmittarin tarkkuuden tulisi 2 momentissa osoittaa olevan yleisissä liikennenopeuksissa direktiiviä vastaavaa tarkkuustasoa, jos sitä ei ole E- tai EY-tyyppihyväksytty.
- 25 § Uutena otettaisiin säädöksiin vaatimus L_{7e}-luokan ajoneuvon työkäyttöä varten asennettavista lisälaitteista. Tilapäisesti voitaisiin valmistajan erityisehdoin ajoneuvossa käyttää kiinteistönhuoltolaitetta, joka nostaisi akselimassan tai kokonaisuksen teknisesti sallittua suuremmaksi. Mikäli erityisehtona olisi nopeuden rajoittaminen, tulisi ajoneuvossa olla tätä koskeva merkintä ja kilpi. Lisäksi sallittaisiin tietyin 4 momentin vaatimuksin asentaa työvalaisimia varten valaisimen runko sähköjärjestelmiin, jos itse valaisinlaite ei olisi kytkettynä tiellä ajon aikana.
- 26 § Mikäli ajoneuvoa muutettaisiin, niin että sen luokka muuttuu, täsmennettäisiin erikseen sovellettavaksi uuden ajoneuvoluokan vaatimuksia. Ensimmäinen käyttöönotto-ajankohta, jota koskevia vaatimuksia sovellettaisiin, määräytyisi kuitenkin alkuperäisen ajoneuvon ensirekisteröinnin tai ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta. Tulisi kuitenkin huomioida teknisiin vaatimuksiin ajoneuvolain 7 §:stä tulevat seuraukset, jos ajoneuvoa muutetaan yli 50 %.
- 27 § Asetus esitetään tulemaan voimaan 1.1.2010. Voimaantulosäännöksen 2 momentilla kumottaisiin aiempi liikenneministeriön päätös 332/1992 moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta. Johtuen katalysaattoreiden portaittaisesta tyyppihyväksyntämerkintävaatimuksesta ja siitä että viimeisin aikaraja ja siitä seuraava kielto koskevat myös varaosakatalysaattoreiden myyntiä ja asennusta, annettaisiin asetuksen siirtymäsäännöksillä 6 kk lisäaikaa muutoskatsastaa ajoneuvo, johon on ennen 1.1.2009 asennettu varaosakatalysaattori, joka ei ole EY-hyväksyntämerkitty, mutta joka vas-

taa EY-tyyppihyväksynnän vaatimuksia. Asennusajankohdan määrittämiseksi tulisi esittää esim. kuitti tai muu selvitys hankinnan tai asennuksen ajankohdan määrittämiseksi. Erikseen siirtymäsäännöksillä mahdollistettaisiin myös aiempien säädösten mukaisesti liikenteeseen hyväksytyn ajoneuvo käyttö ja kesken olevan rekisteröinti- tai muutokatsastuksen suorittaminen loppuun nykyisillä vaatimuksilla.

Liite 1.

Liitteessä 1 esitettäisiin tarkemmin ajoneuvon ohjattavuutta, kaarreajo-ominaisuuksia ja kääntyvyyttä koskevan 8 §:n 5 momentissa määritellyn testauksen sisältöä. Testaukseen tulisi sisällyttää kaksi kuvien mukaista erillistä kaarreajoa ja kääntyvyyttä koskevaa testiä yleisten vaatimusten lisäksi. Testit suoritettaisiin molempiin suuntiin. Testaus suoritettaisiin ajoneuvolle siinä kunnossa, jossa se tullaan esittämään rekisteröinti- tai muutokatsastettavaksi ja sen olisi vastattava rakenteen osalta säädöksiä. Hyväksytty testausseleste huomioitaisiin rekisteröintikatsastuksessa, mutta oikeusturvan vuoksi hylättyyn testausselesteeseen tulee aina liittää myös perustelut hylkäämiselle.





Liite 2. Liitteeseen 2 otettaisiin vastaavat erilliset vaatimukset ajoneuvon jarruja koskevien 13 §:n vaatimusten täyttämiseksi. Häipymistestiä ei tarvitse suorittaa, jos pyörässä on sellainen rumpujarru, yli 10 tuuman jarrulevyt tai omatekoisia jarrukomponentteja, jollaista vastaavaksi katsottavasta on käytävissä aiempi mittaustulos. Testausselostukseen voitaisiin liittää selvitys myös 24 §:ssä ajoneuvon nopeusmittarille säädetyistä vaatimuksista.

Vaikutukset

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyörien rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1250/2002) muuttamisesta

Liitteeseen 1 tehdyt direktiivien toimeenpanoa koskevat päivitykset ovat hallinnollisia ja teknisiä, eikä niillä ole tunnistettavia erityisiä vaikutuksia.

Ajoneuvolain muutosten johdosta tehtävät täsmennykset liitteen 2 vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoihin piensarjana valmistettujen sekä yksittäisten ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksessa selkeyttävät ja täsmentävät vaatimuksia. Vaihtoehtoiset osoittamistavat on selkeästi kirjattu ja katsastajan mahdollisuudet silmämääräiseen arvioon rajattu selkeästi tiettyihin ajoneuvon ominaisuuksiin.

Menettelyiden yksinkertaistaminen tuo joustoa elinkeinoelämän tarpeisiin sekä yksittäisen ajoneuvon maahantuoneen henkilön mahdollisuuksiin osoittaa ajoneuvon vaa-

timustenmukaisuus. Menettelyillä ei ole ajoneuvolain muutoksista irrallisia hallinnollisia tai organisatorisia vaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta

Vaikutuksia valvontaan ja turvallisuuteen

Vaatimukset on laadittu siten, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa muutoskatsastuksessa painopiste siirtyisi enemmän ajoneuvon fyysiseen tarkastukseen. Poikkeukset tyyppihyväksyntävaatimuksista ovat siten pääosin poikkeuksia hallinnollisista menettelyistä ja tyyppihyväksynnän testaustavoista. Säädösehdotukset on laadittu siten, että tekniset vaatimukset säilyvät liikenneturvallisuuden kannalta nykyistä vastaavalla tasolla. Kohtuullistamalla osoittamismenettelyjä saadaan sääntelystä selkeämpää, mikä madaltaa kynnystä hakeutua muutoskatsastukseen ja siten edesauttaa moottoripyörien korjaamisen ja rakentelun saamista kattavammin valvonnan piiriin. Uusien mittausten mukaanotto ajoneuville tehtyjen moottorimootosten hyväksyntään, antaa mahdollisuuden testata toimintakuntoa myös käytännössä ajoneuvolta, eikä vaatimustenmukaisuuden arviointi perustuisi pelkkään hyväksyntämerkinnän olemassaoloon tai asiakirjaan. Merkinnät kun voivat olla olemassa siinäkin tapauksessa, että muutokset on tehty esimerkiksi pakojärjestelmään sisäisesti määräystenvastaisella tavalla.

Ympäristövaikutukset

Ympäristön kannalta säädösehdotuksilla on arvioitu olevan suoria vaikutuksia valvonnan kautta meluisimpien ajoneuvojen poistamiseksi liikenteestä. Vaikka käytönaikaisen melun mittaaminen nyt esitetyllä tavalla on jo ollut mahdollista EY-tyyppihyväksytyille mopoille ja moottoripyörille, ei tähän asti ole ollut säädöspohjaa puuttua sellaisten ajoneuvojen meluun, jonka pakojärjestelmän hyväksyntämerkintä on ollut kunnossa ja ajoneuvo on ollut muutoskatsastettu, vaikka ajoneuvon sen jälkeen olisikin tehty melua lisääviä muutoksia tai se olisi käytössä kulunut. Siten kaikille L-luokan ajoneuvoille erikseen säädökseen auki kirjattavat valvonnan tarpeisiin asetetut meluraja-arvot toleransseineen luovat periaatteet melun mittaamiseen joko tien päällä poliisin toimesta tai muutoskatsastuksessa. Pakokaasupäästöjen raja-arvojen ja mittaustavan muutoksella ei arvioida kokonaisuutena olevan negatiivisia ympäristövaikutuksia. EU:ssa tehtyjen selvitysten mukaan jopa 70 % uusista ajoneuvoista ei uutenakaan täytä ajoneuvoille voimassa olevia päästöraja-arvoja. Siksi käytönaikainen mittaaminen on ainoa tapa varmistaa, että ajoneuvon moottorin toiminta on oikein säädetty ja ajoneuvosta aiheutuvat päästöt pysyvät vähintään sovelletuissa rajoissa, jotka ovat samat kuin autojen määräaikaikatsastuksessa. Katalyysaattorilla varustettujen ajoneuvojen käytönaikaiset päästöt verrattuna nykyiseen todennäköisesti laskevat kun pakojärjestelmän toimintaa voidaan valvoa myös melun kautta ja siten varmistaa, että katalyysaattori on toimintakuntoinen. Koska nykyisillä mittaustavoilla käytönaikaista valvontaa ei ole kyetty suorittamaan lainkaan, ei eroa tosiasialliseen nykyiseen päästötasoon voida tarkemmin määrittää.

Autojen päästöarvot määräaikaikatsastuksen yhteydessä ja osin muutoskatsastuksessa mitataan asetusehdotuksessa esitettyä vastaavalla tavalla, joten olemassa olevaa laitteistoa voidaan hyödyntää suoraan myös L-luokan ajoneuvojen päästöjen mitta-

ukseen. Kun menetelmät ovat eri ajoneuvoluokille yhtenäiset, myös päästötiedoista saadaan tällöin vertailukelpoisia. Päästöjen mittausten menetelmän vaikutuksia on arvioitu tarkemmin Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmän työn yhteydessä tehdyssä erillisselvityksessä.

Asian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen sekä nelipyöräisten rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1250/2002) muuttamisesta

Asetusmuutokset on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä ja työssä on hyödynnetty ajoneuvolain muutosten valmistelun yhteydessä saatuja lausuntoja sekä L-luokan ajoneuvon korjaamista ja rakenteen muuttamista koskevan asetuksen pohjatyötä teknisistä osoittamistavoista.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta

Varsinaiset asetusehdotukset on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Asetusehdotuksen pohjana on Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmän taustatyössä laaditun raportin konkreettiset säädösehdotukset. Säädösehdotuksia on raportin ehdotuksista laajennettu huomioimaan muitakin kuin raportissa käsiteltyjä L-luokan ajoneuvoja koskevia vaatimuksia. Raporttiin sisältyviä yksittäistä ajoneuvoa koskevien erillisvaatimusten tarvetta arvioidaan mahdollisesti vielä uudelleen autojen EU-laajuisten yksittäishyväksyntävaatimusten sisällön vahvistumisen jälkeen 2010. Kolmi- ja nelipyöräisiä ajoneuvoja koskevat vaatimukset on valmisteltu osin autoja koskevien vaatimusten pohjalta.

Ajoneuvohallintokeskuksen työryhmän työhön ovat Ajoneuvohallintokeskuksen edustajien lisäksi osallistuneet edustajat A-Katsastus Oy:stä, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitosta (YKL ry:stä), Test World Oy:stä, sekä auto- ja moottoripyöräisten harrastejärjestöistä SHAL ry:stä, FHRA ry:stä, SMOTO:sta ja MMAF:stä. Hankkeen taustalla on tehty erillinen AKE:n teettämä VTT:n selvitys melun mittaamisesta, VTT:n moottori- ja ajoneuvolaboratorion kanssa yhteistyössä tehty harrastajien selvitys päästöjen mittaamisesta sekä Stadia-ammattikorkeakoulun opinnäytetyö EMC-testauksista moottoripyörille. Varsinaiset ehdotukset tuottaneen AKE:n työryhmän raportti on tuotettu osin TKK:lle diplomityönä.

Raportista pyydettiin lausuntoa kaikilta keskeisiltä ministeriöiltä ja sidosryhmiltä. Lausuntonsa raportista toimittivat työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Kilpailuvirasto, Ajoneuvohallintokeskus, Liikkuva poliisi, Suomen motoristit (Smoto), Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, sekä testauslaitoksista MTT Vakola ja Nemko Oy. Raportista saatujen lausuntojen keskeiset vaatimukset on huomioitu jo varsinaisten säädösehdotusten luonnoksissa, joista pyydettiin lausunnot erikseen.

Lausunnot

Varsinaisista säädösehdotuksista lausuntonsa antoivat Sisäasiainministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikkuva poliisi, Ajoneuvohallintokeskus, Liikenneturva, Tulli Liikennevakuutuskeskus, Autoalan Keskusliitto ry, Yleinen teollisuusliitto, Harley-Davidson Club Finland, A-Katsastus, Suomen Motoristit ry Finland/MMAF, Suo-

men Moottoriliitto ry ja Testmill Pentanova Oy. Lausuntopyyntöissä oli erityisesti pyydetty huomioita säädösten liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutuksista sekä valvonnan kannalta.

Lausunnon antajista Autoalan keskusliitto ry, Yleinen teollisuusliitto, Liikenneturva ja Tulli eivät esittäneet lainkaan huomautettavaa säädöksistä. Muutkaan lausunnon antajat eivät esittäneet huomioita L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen liitteen 1 osalta.

Liitteen 2 osalta muutaman lausunnonantajan huomiot liittyivät yleisellä tasolla osoittamistapoja ja testaamista koskeviin vaatimuksiin. Keskustelu hyväksytyjen asiantuntijoiden ja katsastajien roolista perustuvat kuitenkin ajoneuvolain vaatimukseen, joten tällä asetuksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa näitä koskeviin pätevyysvaatimukseen tai resurssikysymyksiin. On myös arvioitu tarpeelliseksi, että kaikille yksittäistä ajoneuvon omistajaa koskeville vaatimuksille, tulee olla myös käytännön mahdollisuus niiden täyttämisen osoittamiseksi kansallisesti. Osoittamistavan tulee lisäksi olla oikeassa suhteessa vaatimuksen sisältöön, jolloin osa vaatimusten toteamisesta on katsottu mahdolliseksi osoittaa tehtäväksi suoraan katsastustoimipaikoilla.

Vaihtoehtoisia testausmenettelyjä koskevissa liitteen 2 vaatimuksissa on huomioitu joitakin lausunnoissa esitettyjä pieniä täsmennystarpeita. Tässä vaiheessa on kuitenkin arvioitu, ettei mm. yksittäisen ajoneuvon rekisteröintiä ole mahdollista melun mittauksen osalta toteuttaa pelkän staattisen testin perusteella vaan ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteröitävän ajoneuvon melu tulee aina osoittaa ohiajoon perustuvan testin mukaisesti. Riippuen mahdollisesta aiemmasta rekisteröintimaasta, tämä ei kuitenkaan aina edellytä erillistä testaamista vaan vaatimustason täyttymisen osoittamisessa voidaan tukeutua myös ajoneuvosta saataviin asiakirjoihin. Osoittamistapoja rekisteröintikatsastuksessa koskee erityisesti Ajoneuvolain 60 a §. Asetusehdotuksessa on kuitenkin testaamista varten huomioitu tarvittava toleranssi sille, että käytetty ajoneuvo ei käytännössä voi täyttää enää uuden ajoneuvon tyyppihyväksyntätestivaatimusta. Vastaava täsmennys on tehty myös korjaamista ja rakenteen muuttamista koskevaan asetukseen, jonka soveltamisalaa on muutoin täsmennetty käytettynä maahantuotujen yksittäisten muutettujen ajoneuvojen ja rakennettujen ajoneuvojen eli omavalmisteiden osalta.

L-luokan ajoneuvon korjaamista ja rakenteen muuttamista koskevan asetuksen osalta lausunnonantajat pitivät yleisesti säädösten uusimista tarkoituksenmukaisena tai ehdotukseen ei ollut lainkaan huomioita. Yksi lausunnonantaja piti uudistusta kokonaisuutena kyseenalaisena. Käytönaikaisen melunmittauksen sisällyttämistä vaatimukseen pidettiin tarpeellisena. Samoin tarpeellisena pidettiin täsmällisempiä säädöksiä rajata mopon viritystä.

Melun mittaamiseen käytettävästä menetelmästä tai meluraja-arvoista ei EY-tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen osalta ollut huomautettavaa. EY-tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja on rekisteröity vuodesta 1998 alkaen ja niitä on tällä hetkellä ajoneuvokannasta yli 50 %. Sallittuja meluraja-arvoja muilta kuin EY-tyyppihyväksytyiltä ajoneuvoilta, on sen sijaan lausunnonantajien näkemysten, kansainvälisen vertailun, sekä asiantuntija-arvioiden perusteella kavennettu. Erikseen on kuitenkin säädetty mahdollisuudesta suorittaa vaihtoehtoisesti melun mittaus ohiajomelutestinä katsastustoimipaikalla, jos paikallaan tehtävän testin melutason raja-arvo muutoskatsastuksessa ylittyy. Näin säilytetään alkuperäisen tavoitteen mukaisesti

mahdollisuus melutason mittaamiseen muutoksastuksen yhteydessä ja lisäksi välttään ylimääräiseltä testaamiselta ja ongelmilta niiden ajoneuvojen osalta, joille ei ole tehty erityisiä muutoksia ajoneuvoon ja joille staattinen mittaus on vain kontrolliluonteinen. Mikäli asiakas ei halua testauttaa ajoneuvoaan katsastustoimipaikassa, voi meluvaatimuksen täyttymisen osoittaa halutessaan myös hyväksytyn asiantuntijan tai nimetyn tutkimuslaitoksen testauksen perusteella.

Koska myös äänenvaimennin kuuluu käytössä ja melutaso nousee ajan myötä, voi uusien valvonta-arvojen käyttöönoton johdosta tulla ajankohtaiseksi myös alkuperäisen äänenvaimentimen täyteaineen uusiminen tai äänenvaimentimen korvaaminen uudemmalla, jos valvontamelurajaa ei haluta ylittää siksi, että näin vältetään melutasovaatimusten osoittaminen hankalaksi koettuun ohiajomelutestiin perustuen. Tällaisen huoltotarpeen ei katsota olevan ristiriidassa sen lähtökohdan kanssa, että lainsäädännöllä ei aseteta ajoneuville takautuvasti tiukempia vaatimuksia, kuin siltä on edellytetty alkuperäiskunnossa.

Lausunnonantajien pykäläkohtaiset pienet korjaukset ja tarkennukset, on säädösehdotuksessa pääosin huomioitu, jos se on ajoneuvolain nojalla katsottu mahdolliseksi, eikä asiasta ole esitetty ristikkäisiä näkemyksiä. Muutoksastusvelvollisuudesta säädetään valtioneuvoston asetuksella, joten esimerkiksi tätä koskevia vaatimuksia ei voida asetuksella erikseen säätää. Perustelumuiotiossa on pyritty kuitenkin avaamaan asetuksen sisältöä, jos sen on katsottu palvelevan asetuksen yhtenäisempää tulkintaa. Lausunnonantajien varsinaisten ehdotettujen säädösten ulkopuolisia tai luonteeltaan liian yleisluonteisia kommentteja ei ole valmistelussa voitu huomioida.

Ehdotukset on tarkastettu johtolauseen ja voimaantulon osalta oikeusministeriön laintarkastuksessa.

Suhde EU-säädöksiin

L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen liitteen 1 muutoksilla toimeenpannaan erikseen mainitut kuusi yhteisön direktiiviä. L-luokan rakenne- ja varusteasetuksen liite 2 sekä korjaamista ja rakenteen muuttamista koskeva asetus liittyvät L-luokan ajoneuvojen direktiivillä 2002/24/EY säädellyn EY-tyyppihyväksynnän ulkopuoliseen kansalliseen toimivaltaan. Komissiolle ja muille jäsenmaille on näistä kansallisista vaatimuksista varattu mahdollisuus väliintuloon teknisiä määräyksiä koskevan tietojenvaihdon periaatteiden mukaan. Määräaika väliintulolle päättyi 1.10.2009. Komissio tai muut jäsenmaat eivät esittäneet määräaikaan mennessä huomautuksia tai perusteltuja lausuntoja ehdotuksista.

Voimaantulo

Asetukset ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2010. Toimeenpantavien direktiivien osalta soveltaminen alkaisi 1.1.2010 ja osin 1.5.2010.