

L-luokan ajoneuvon rakenteen muuttaminen

TRAFICOM/497838/03.04.03.00/2019

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Uusi ajoneuvolaki (82/2021) tulee voimaan 1.3.2021. Lain voimaantulon yhteydessä kumotaan asetuksella Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta (1078/2009, jäljempänä rakennemuutosasetus).

Lähtökohtaisesti ajoneuvon tulee liikenteessä vastata sen ensimmäisen käyttöönottoajankohdan vaatimuksia. Ajoneuvoa ei näin ollen liikenteeseen ottamisen jälkeen saa lähtökohtaisesti korjata tai muuttaa siten, että sitä uutena koskeneet vaatimukset eivät enää täyty. Ajoneuvon muuttamisesta, rakentamisesta ja korjaamisesta ajoneuvolain 7 §:ssä säädetyn mukaisesti muutetun ajoneuvon onkin täytettävä ne tekniset vaatimukset, jotka olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Jos ajoneuvoa muutetaan niin paljon, että sen alkuperäisistä osista on vaihdettu vähintään 50 %, ajoneuvon on ajoneuvolain 8 §:stä johtuen täytettävä uutta ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset.

Tällä määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset L-luokan ajoneuvon rakenteen muuttamisesta ja muun ajoneuvon muuttamisesta L-luokan ajoneuvoksi. Rakenteen muuttamisen tapoja ovat esimerkiksi osien vaihtaminen, liittäminen ja hitsaaminen.

Määräykset koskevat ajoneuvon kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisiä vaatimuksia. Tämä tarkoittaa teknistä toteuttamista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista käytännön tasolla koskevia tarkempia määräyksiä. Lisäksi määräyksellä annetaan tarkoituksenmukaisuussyistä vähäisiä poikkeuksia ja vaihtoehtoisia vaatimuksia rakenteeltaan muutettavaan ajoneuvoon lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaan sovellettavista teknisistä vaatimuksista. Määräyksellä annetaan myös tarkempia määräyksiä ajoneuvon kunnostamisesta ja rakenteen muuttamisesta edellytettävistä selvityksistä.

Määräyksenantovaltuus perustuu ajoneuvolain 7 §:n 2 momenttiin, 16 §:n 5 ja 6 momenttiin, 143 §:n 3 momenttiin ja 144 §:n 2 momenttiin.

Ajoneuvolain 7 §:n 1 momentin mukaisesti, jollei ajoneuvolaissa jäljempänä toisin säädetä, liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvon ei myöskään saa antaa muuttua sellaiseksi, ettei se enää täytä näitä vaatimuksia. Ajoneuvon iän ja luontaisen kulumisen vuoksi ajoneuvosta turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riskikään ei saa lisääntyä vähäistä enempää. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon korjaamisen, kunnostamisen ja rakenteen muuttamisen teknisistä vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista sekä ajoneuvon korjaamisesta, kunnostamisesta ja rakenteen muuttamisesta edellytettävistä selvityksistä. Poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei saa lisääntyä vähäistä enempää.

Ajoneuvolain 16 §:n 5 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon hyväksynnässä sovellettavista melun ja päästöjen raja-arvoista. Pykälän 6 momentin mukaisesti

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset pykälän 1 momentissa tarkoitetuista energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista osien ja ominaisuuksien teknisistä vaatimuksista. Määräysten on oltava tarpeellisia riittävän kansainvälisen yleisen vaatimustason saavuttamiseksi sekä terveyden- ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamiseksi.

Ajoneuvolain muutoskatsastusvelvollisuutta koskevan 143 §:n 1 momentin mukaisesti moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä ajoneuvo on ennen sen käyttöä liikenteessä hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jos ajoneuvon rakennetta on muutettu siten, että muutoksella on vähäistä suurempi vaikutus ajoneuvon turvallisuuteen tai päästöihin, ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu ja muutoksella on olennaista vaikutusta rekisteriin merkittäviin tietoihin, ajoneuvon rakennetta tai käyttötarkoitusta on muutettu siten, että muutoksella on vaikutusta ajoneuvon kohdistuvaan veroon tai olennaista vaikutusta lakisääteisiin maksuihin, ajoneuvoa on muutettu siten, että sen luokitus muuttuu tai aikaisintaan vuonna 1960 käyttöön otetun ajoneuvon osista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen. Pykälän 2 momentin mukaisesti muutoskatsastusvelvollisuus ei koske ajoneuvoa joka on 89 §:n nojalla vapautettu rekisteröintivelvollisuudesta ja jota ei ole merkitty rekisteriin, ajoneuvoa jolle suoritettussa rekisteröintikatsastuksessa on tehty 1 momentissa tarkoitettut tarkastukset, umpinaisella ohjaamalla varustetun traktorin varustamista lapsen kuljettamiseen tarkoitettulla istuimella, traktorin varustamista moottorityökoneeksi tai näin varustetun moottorityökoneen muuttamista takaisin traktoriksi, traktorin tai moottorityökoneen tilapäistä muuttamista maastoajoneuvoksi tai tällä tavalla muutetun ajoneuvon muuttamista takaisin traktoriksi tai moottorityökoneeksi jos tieto ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä joilla muutos voidaan tehdä on merkitty rekisteriin; tällaisen ajoneuvon on täytettävä molempien luokitusten mukaisena sitä koskevat vaatimukset, erikoiskuljetusajoneuvon mittojen muuttamista tilapäisesti kuljetettavan kuorman edellyttämällä tavalla edellyttäen että tiedot ajoneuvolle sallituista vaihtoehtoista mitoista on merkitty rekisteriin, ajoneuvon tilapäistä muuttamista erikoiskuljetusajoneuvoksi akselistorakennetta muuttamalla tai akselien määrää lisäämällä; tällaisen ajoneuvon on kaikilla vaihtoehtoilla rakenteilla täytettävä sitä koskevat vaatimukset ja tiedon ajoneuvon muutosmahdollisuudesta ja edellytyksistä joilla muutos voidaan tehdä on oltava merkitty rekisteriin siten että ensisijaisesti käytetään suurimpien sallittujen massojen mukaisia tietoja, eikä ajoneuvon kulutusosien vaihtamista 1 momentin 5 kohdassa mainitun prosenttiluvun jo ylityttyä. Pykälän 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista, jotka edellyttävät muutoskatsastusta, ja vähäisistä muutoksista, jotka eivät edellytä muutoskatsastusta.

Vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta muutoskatsastuksessa säädetään ajoneuvolain 144 §:ssä.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 221 §:ssä säädetään liikenneasioiden rekisteriin merkittävistä liikennevälinettä koskevista tiedoista. Pykälän 1 momentin mukaisesti rekisteriin saa merkitä muun muassa liikennevälinettä koskevat tekniset tiedot, rekisteritunnuksen ja muut yksilöinti- tai numerointitiedot, hyväksyntä- ja katsastustiedot sekä käyttötarkoitus- ja hallintatiedot. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikennevälinettä koskevista tallennettavista teknisluontoisista tiedoista.

Määräyksen vastaisen toiminnan seuraamuksista säädetään ajoneuvolain 10 luvussa.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyshankepäättökseen antamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun

tiedotuslistalle ilmoittautuneille. Sidosryhmillä ja kansalaisilla on ollut mahdollisuus kommentoida hanketta valmistelun edetessä.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 29.6.2020-24.8.2020. Lausuntopyyntö on julkaistu lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja lausuntopalvelu.fi -palvelussa.

Määräysluonnos on notifioitu teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535).

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia eikä sillä ole vaikutusta esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

Määräyksellä pyritään ensisijaisesti antamaan tarpeelliset määräykset L-luokan ajoneuvojen rakenteen muuttamisesta siltä osin kuin sääntelyä ei siirretä muihin säädöksiin. Määräys vastaakin pääosin sisällöltään kumotun rakennemuutosasetuksen säännöksiä.

L-luokan ajoneuvoja esitettiin vuonna 2019 muutokatsastukseen 1 165 kappaletta, joista katsastuksessa hylättiin viisi ajoneuvoa. Myös edeltävänä vuonna on muutokatsastukseen esitettyjen ja katsastuksessa hylättyjen ajoneuvojen määrä ollut samalla tasolla. Muutokatsastukseen esitettyjen ajoneuvojen määriin sisältyvät rakenteeltaan muutettujen ajoneuvojen lisäksi myös muista syistä muutokatsastukseen esitetyt ajoneuvot (esimerkiksi museoajoneuvoksi muutokatsastettavat ajoneuvot). Kaikkia L-luokan ajoneuvoihin tehtyjä säännösten mukaisia muutoksia ei edellytetä muutokatsastettavan, joten muutettavien ajoneuvojen vuosittainen kokonaismäärä on rakennemuutosten johdosta muutokatsastettavien ajoneuvojen määrää suurempi.

Muutokatsastuksessa hyväksytyt ja hylätyt L-luokan ajoneuvot vuosina 2018 ja 2019

Ajoneuvoluokka	Hyväksytyt 2018	Hyväksytyt 2019	Hylätyt 2018	Hylätyt 2019
L1	123	133	-	1
L1e	136	17	-	-
L2	-	2	-	-
L2e	-	1	-	-
L3	593	582	2	2
L3e	423	392	2	2
L4	2	5	-	-
L4e	4	2	-	-
L5	5	5	-	-
L5e	7	7	-	-
L6e	49	5	1	-
L7e	8	10	-	-
Yhteensä	1 250	1 161	5	5

Määräyksellä annetaan L-luokan ajoneuvon rakenteen muuttamisen tueksi lainsäädäntöä täydentävät määräykset, jotka tukevat lain soveltamista käytännön tasolla. Määräys selkeyttääkin osaltaan toimintaympäristöä ja määräyksen antamisella voidaan vaikuttaa siihen, että muutokatsastuksessa voidaan jatkossakin tehdä päätöksiä mahdollisimman tasalaatuisesti ja yhdenmukaisesti. Ajoneuvon

omistajan ja haltijan toiminnan tueksi määräyksellä myös selvennetään muutoskatsastusvelvollisuuden piiriin kuuluvien muutosten alaa ilmaisemalla aiempaa täsmällisemmin muutoskatsastusta edellyttämättömät muutoskohteet.

Ajoneuvolain 7 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston on määräyksiä antaessaan huolehdittava siitä, että yleinen saman ikäiseen ajoneuvoon sovellettava vaatimustaso käytännössä säilytetään, jolloin myöskään turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle aiheutuva riski ei merkittävästi lisäännä. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön pysyvätkin pääosin nykyistä vastaavalla tasolla. Määräyksellä osaltaan tiukennettaisiin pakojärjestelmän muutoksen seurauksena sallittuja melun raja-arvoja. Ympäristönsuojelulain (527/2014) nojalla meluselvityksistä ja meluntorjunnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (823/2018) mukaan ympäristömelulla tarkoitetaan ei-toivottua tai haitallista ihmisen toiminnan aiheuttamaa ulkona esiintyvää ääntä, kuten kulkuvälineiden, tie-, raide- ja lentoliikenteen sekä teollisuuslaitosten toiminnan aiheuttamaa ääntä. Edelleen ympäristönsuojelulain 142 §:n mukaan kaikessa toiminnassa on tavoiteltava sellaista ääniympäristön laatua, jossa vaarallista tai haitallista ääntä (melu) ei esiinny terveyshaittaa tai merkittävää muuta lain 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa aiheuttavassa määrin. Viimeksi mainitussa säädöskohdassa tarkoitettuja muita seurauksia ovat mm. haitta luonnolle ja sen toiminnoille, ympäristön yleisen viihtyisyyden tai erityisten kulttuuriarvojen vähentyminen, ympäristön yleiseen virkistyskäyttöön soveltuvuuden vähentyminen sekä vahingon tai haitan aiheutuminen omaisuudelle taikka sen käytölle. Valtioneuvoston melutason ohjearvoista annetun päätöksen (993/1992) 2 §:n mukaisesti asumiseen käytettävillä alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Uusilla alueilla on melutason yöohjearvo kuitenkin 45 dB (uusilla alueilla tarkoitetaan 1.1.1993 jälkeen rakennettavia ja suunniteltavia alueita). Ohjearvoja sovelletaan maankäytön ja liikenteen suunnittelussa sekä ympäristömelulle altistuvien ihmisten määrän arvioinnissa. Maailman terveysjärjestö WHO puolestaan suosittelee, että tieliikennemelun ilta- ja yöpainotetun vuorokauden keskiäänitason (Lden) tulisi alittaa 53 dB ja yöajan keskiäänitason (Ln) 45 dB. WHO:n tuottamat arvot perustuvat vakavaa häiritsevyyttä ja vakavia unihäiriöitä kokevien osuuksiin.¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (ympäristömeludirektiivi) määrittelee ympäristömelun raportointirajoiksi (Lden) 55 dB ja (Ln) 50 dB. Valtioneuvosto on lisäksi vuonna 2007 julkaissut periaatepäätöksen meluntorjunnasta. Periaatepäätöksen mukaan meluhaittoihin tulee kiinnittää huomiota muun muassa ajoneuvojen ja laitteiden suunnittelun, hankinnan ja käytön yhteydessä.² Euroopan ympäristökeskuksen (European Environment Agency, EEA) mukaan vuonna 2017 noin 600 000 ihmistä altistui Suomessa vähintään 55 dB:n (Lden) tieliikennemelulle³

Yleisesti melulla on haitallisia vaikutuksia yksilön terveyteen. Melun suoriksi terveysvaikutuksiksi voidaan katsoa esimerkiksi melusta aiheutuvat unihäiriöt, kuulonalenemat ja muut fyysiset ja psykologiset vaikutukset⁴. Lisäksi melu voi välillisesti aiheuttaa myös taloudelliseksi haitoiksi laskettavia seuraantoja,

¹ Ks. http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1.

² Ks. Ympäristöministeriön raportteja 7/2007:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10138/41509/YMra_7_2007_Vnp_meluntorjunnasta.pdf?sequence=2

³ Ks. <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2019/finland>.

⁴ Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL:n mukaan melun aiheuttaman haitan suuruuteen vaikuttavat muun muassa äänen fyysiset ominaisuudet kuten voimakkuus, taajuus, kapeakaistaisuus ja impulssimaisuus, altistumisen aika ja

esimerkiksi melun haitallisista terveysvaikutuksista aiheutuvista terveydenhuollolle koituvista kuluista, työpanosmenetyksistä, sairauspoissaoloista ja tulonsiirroista aiheutuvista kuluista. Myös lainsäädännön valvonnasta, kuten liikenteen melupäästövalvonnasta tai rakennusmääräysten noudattamisen valvomisesta aiheutuvat kulut voidaan lukea melun vaikutuksiin.

Ajoneuvoista melua aiheutuu sekä pidempiaikaisesti ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajille että lyhytaikaisempana meluna sivullisille. Työterveyslaitoksen mukaan päivittäinen melualtistus, joka ylittää 80 dB(A) voimakkuuden voi olla kuulolle vahingollista. Ylempi toiminta-arvo melualtistukselle on 85 dB(A). Esimerkiksi alemman toiminta-arvon (80 dB) työntekijöillä on oikeus asianmukaisiin, hyvin istuviin kuulonsuojaimiin. Yli 85 dB toiminta-arvon työntekijöillä kuulosuojaimet ovat pakolliset.⁵ Laitemelua puolestaan rajoitetaan melupäästödirektiivillä 2000/14/EY ja valtioneuvoston asetuksella ulkona käytettävien laitteiden melupäästöistä (621/2001). Lisäksi tiettyjä toimintoja varten on säädetty aluekohtaisia melurajoja. Esimerkiksi ampumaradan melutaso ei saa ylittää asumiseen käytettävillä alueilla 65 dB (A-taajuuspainotettuna enimmäistasona impulssiakavakiolla, L A_{max})⁶.

Voimassa olevat melulle asetetut raja-arvot soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on määritetty jo vuosikymmen sitten ja vaativat osittaista uudelleentarkastelua melupäästöjen rajoittamiseen tähtäävien tavoitteiden mukaisesti. Asetettavien äänentason raja-arvojen suhteellisen vertailtavuuden tueksi voidaan mainita, että esimerkiksi sähköporavasara tuottaa 85-100 dB, moottorisaha 100 dB, lumilinko noin 82-89 dB ja ruohonleikkuri noin 84-89 dB äänenvoimakkuuden (A-taajuuspainotettu). Korkeinta hetkellistä huippu-äänepainetasoa mitataan Suomessa ainoastaan ampuma-aseissa. Esimerkiksi pistoolin huippu-äänepainetaso on 140 dB (L A_{max}).

Melutason arvioinnissa on keskeistä huomioida, että desibeliasteikko on logaritminen. Vähäisempikin melun raja-arvojen muutos voi käytännössä vaikuttaa suhteelliseen äänepainetasoon merkittävästi. Sopivaa vähennystasoa arvioitaessa on huomioitava, että kolmen desibelin muutos on ihmiskorvalle kuultava. Esitettyjä raja-arvoja on osaltaan arvioitu myös käytännön vertailevin mittaustoimin. Lisäksi rajoja on harkittu kohtuullisuusperustein suhteessa aiempaan kansalliseen sääntelyyn. Rajoja on myös vertailtu kansainvälisesti muiden valtioiden omaksumiin linjauksiin. Asetetut melurajat ovat lisäksi nykyteknologialla saavutettavissa ilman kohtuutonta vaivaa tai merkittäviä kustannuksia.

Esimerkiksi Ruotsissa tyyppihyväksytyjen moottoripyörien osalta yleinen meluraja on ajoneuvossa olevassa valmistajan kilvessä ilmoitettu meluarvo lisättynä 5 dB:llä. Tyyppihyväksytyä äänenvaimenninta ei saa vaihtaa hyväksymättömään vaikka meluvaatimus täytyisi. Vanhempien, itse rakennettujen (amatörbyggd) sekä kolmansista maista maahantuotujen moottoripyörien osalta yleinen meluraja on 103 dB.⁷ Tämä vastaa läheisesti määräyksen melun raja-arvoja.

paikka sekä henkilön yksilölliset ominaisuudet kuten meluherkkyys ja asenne äänilähdettä kohtaan. THL:n mukaan melu voi yleisen häiritsevyyden tunteen ohella muun muassa lisätä sydän- ja verisuonisairauksien riskiä (<https://thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/melu>). Ks. myös esim. <https://www.kuuloliitto.fi/wp-content/uploads/2017/09/Melun-vaikutukset.pdf>.

⁵ Ks. esim. <https://www.ttl.fi/tyoymparisto/altisteet/melu/>

⁶ Valtioneuvoston päätös ampumaratojen aiheuttaman melutason ohjearvoista (53/1997), 2 §.

⁷ Ks. Vägverkets föreskrift om bilar och släpvagnar som dras av bilar (9 luku, VVFS 2003:23)

<http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/pdf/2003nr023.pdf>. Ks. myös esim.

https://www.ikorkortmc.se/vm_mcfraga_123.php.

Melun torjunnan muina keinoina Keski-Euroopassa on esimerkiksi Alppien alueella määritelty tiekohtaisia melualueita, joilla yöaikaan tieliikenteestä aiheutuva melu ei saa ylittää tiettyjä meluarvoja. Ranskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa puolestaan on taannoin otettu teknisen valvonnan kokeilukäyttöön melua valvovia kameroilla varustettuja laitteistoja ⁸.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräys koskee kaikkia L-luokan ajoneuvoihin tehtäviä rakenteellisia muutoksia. Määräystä sovelletaan myös muusta ajoneuvosta L-luokan ajoneuvoksi muutettavaan ajoneuvoon. L-luokan ajoneuvojen luokitukselta säädetään kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 (L-luokan ajoneuvojen puiteasetus) 4 artiklassa. Ajoneuvolain 21 §:ssä viitataan kyseiseen EU-säädökseen. EU-asetuksen mukaan L-luokan ajoneuvoja ovat yleisillä teillä käytettäviksi tarkoitettut kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot ja nelipyörät. Näitä ovat esimerkiksi mopot, moottoripyörät, ns. mopoautot ja L-luokan ns. mönkijät. Määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle rajautuvat erilaisen sääntelypohjan perusteella L1e-A-luokan ajoneuvot (moottorilla varustetut polkupyörät). Tässä määräyksessä tarkoitettuja muutoksia suuremmiksi katsottavat muutokset on esitettävä muutostarkastukseen suoraan ajoneuvolain muutostarkastusvelvollisuutta koskevan 143 §:n nojalla.

Määräyksen määritelmiä koskevaan 1.1 kohtaan otetaan selvyyden vuoksi jousitustyyppin, kantavan rakenteen, nimellistehon, renkaan leveyden, tehdasvalmisteisen osan, vertailuajoneuvon ja yhdistelmäjärrun määritelmät. Jousitustyyppillä tarkoitetaan määräyksessä toimintaperiaatteiltaan keskenään vastaavia jousituksen ja sellaisten osien yhdistelmiä, joilla ajoneuvon pyörä on yhdistetty ajoneuvon runkoon, mukaan lukien ajoneuvon etu- ja takahaarukka. Keskinäisellä vastaavuudella tarkoitetaan sitä, että osat eivät toiminnallisesti eroa yhdistelmien välillä seuraavien ominaisuuksien suhteen: jousen toimintatapa, jousen kiinnitys ja tuenta runkoon ja pyörän tuentaan sekä pyörän akselin liikeradan muoto joustoliikkeen aikana (esim. kaareva tai suora). Kantavalla rakenteella tarkoitetaan määräyksessä sellaisia rungon tai korikehikon rakenteita ja rakenneosia, joilla on välittömiä vaikutuksia rungon kestävyteen ja jotka ottavat vastaan runkoon tai korikehikkoon kohdistuvat voimat. Nimellisteho määritellään ajoneuvovalmistajan moottorille ilmoittaman tehon arvon perusteella. Renkaan leveydellä tarkoitetaan renkaaseen merkittyä metrisen järjestelmän mukaista leveyttä ja muussa tapauksessa STRO- (The Scandinavian Tire & Rim Organization) tai ETRTO- (The European Tyre and Rim Technical Organisation) normin mukaista leveyttä. Tehdasvalmisteisella osalla tarkoitetaan kyseiseen käyttötarkoitukseen ja kyseiseen ajoneuvoon tarkoitettua osaa. Osan tulee lisäksi olla tieliikenteeseen käytettäväksi tarkoitettuun ajoneuvoon tarkoitettu. Osan valmistajalta edellytetään sellaista riittävää ammattitaitoa, jolla voidaan valmistaa tieliikennekäyttöön turvallisia osia. Tämä edellyttää myös valmistajan laitteiden ja tilojen tarkoituksenmukaisuutta osan valmistamiseksi. Vertailuajoneuvo on L-luokan ajoneuvon puiteasetuksessa tarkoitettua ajoneuvotyyppin määritelmää laajempi. Vertailtavat ajoneuvot voivat olla tyyppiltään vastaavia, mutta ne voivat myös kuulua eri tyypeihin, jos vertailuajoneuvon määritelmä täyttyy. Tällöin vertailtavissa olevien ajoneuvojen määritelmä määräytyy keskeisemmin ajoneuvotekniikan kannalta myönnettyjen tyyppihyväksyntöjen sijaan. Lisäksi määritelmiin on otettu yhdistelmäjärrun määritelmä, jonka mukaan yhdistelmäjärrulla tarkoitetaan sellaista järrujärjestelmää, jossa voi yhdellä käyttölaitteella käyttää ajoneuvon kaikkien pyörien jarruja. Määräyksessä noudatetaan lisäksi ajoneuvolain määritelmiä.

⁸ Ks. <https://www.reuters.com/article/us-france-noise-motorcycles/paris-suburb-pioneers-noise-radar-to-fine-roaring-motorcycles-idUSKCN1VK1AA> ja ks. <https://www.gov.uk/government/news/new-noise-camera-trial-to-crack-down-on-illegal-vehicles>.

Määräyksen 2 kohdassa annetaan rakenteen muuttamisen yleiset edellytykset. Ajoneuvon tulisi muutoksen jälkeen täyttää ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai myöhemmin voimassa olleet vaatimukset siten, että sovellettavaksi tulisi hakijan kannalta lievempään lopputulokseen johtava säännös. Tässä määräyksessä tarkoitettuja muutoksia on arvioitava suhteessa alkuperäiseen ajoneuvoon. Lisäksi ajoneuvon voi muuttaa saman ajoneuvovalmistajan toista ajoneuvotyyppiä vastaavaksi siten, että ajoneuvo täyttää sen ensimmäisenä käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin Suomessa voimassa olleet tekniset vaatimukset. Vanhaan ajoneuvoon (esimerkiksi mopo), jonka ajoneuvoluokka ei vastaa nykyistä luokittelua (L1e-B), sovelletaan lähinnä vastaavan uuden luokituksen mukaista ajoneuvoa koskevia vaatimuksia.

Kohdassa 2.1 määrätään ajoneuvon muutoksastusvelvollisuudesta. Määräyksen lähtökohtana on, että määräyksessä nimetyt ajoneuvoon tehdyt muutokset on esitettävä muutoksastukseen, jolle määräyksessä nimenomaisesti toisin määrätä. Määräyksessä tarkoitettuja muutoksia vähäisemmäksi katsottavia muutoksia ei kuitenkaan tarvitse esittää muutoksastukseen, vaikka niistä ei nimenomaisesti ole erikseen määrätty. Näistä määräyksen muutosten tasoa vähäisemmäksi katsottavista muutoksista ei ole pääosin katsottu tarpeen määrätä tyhjentävästi muun muassa määräyksen tasoa vähäisemmäksi katsottavien muutosten moninaisuudesta johtuen. Lisäksi tällaisille määräystä vähäisemmille muutoksille voidaan katsoa olevan luonteenomaista, että niillä ei ole kausaalisia seurannaisvaikutuksia tai erityisiä muutoksen ulkopuolelle ulottuvia tosiasiallisia vaikutuksia. Toisin sanoen vähäisiä muutoksia voisivat olla esimerkiksi lokasuojan vaihto taikka ajoneuvon muuttaminen ajo-ominaisuuksiin vaikuttamattomilla osilla. Tason arviointi jää tältä osin katsastajan ja liikennettä valvovan viranomaisen harkittavaksi. Määräykseen otetaan kuitenkin käytännössä ilmenneiden tulkinallisten epäselvyyksien johdosta tarkentavat määräykset sellaisista muutoksista, joita ei katsota moottoriin ja pakojärjestelmään tehtävien muutosten osalta vähäisiksi muutoksiksi. Määräyksellä pyritään näin selventämään toimintaympäristöä. Määräyksen mukaisia muutoksia suurempiin muutoksiin sovelletaan mitä ajoneuvolaissa tai sen nojalla säädetään muutoksastuksesta. Ajoneuvolain 144 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa edellytettävien selvitysten sisällöstä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoista. Ajoneuvolain 139 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa käytettävien selvitysten sisällöstä, sekä siitä, millä osoittamistavalla vaatimustenmukaisuus voidaan kussakin tilanteessa osoittaa. Rakenteeltaan muutetun ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa noudatetaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyöräisten, niiden perävaunujen sekä kevyiden sähköajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (TRAFICOM/46396/03.04.03.00/2020, L-luokan ajoneuvojen rakennemääräys) määrättyjä vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja, ellei tässä määräyksessä toisin määrätä.

Kohdassa 2.2 määrätään rakennemuutoksen vaikutuksesta ajoneuvon massaan. Ajoneuvolle teknisesti suurinta sallittua massaa saa muuttaa ajoneuvon valmistajan antaman selvityksen perusteella, jos ajoneuvo muutetaan teknisesti vastaamaan kyseisellä massalla hyväksytyä ajoneuvotyyppiä. Massamuutoksien kompensointia koskevaa ohjelunonteista sääntelyä ei jatkossa oteta määräykseen. Kohdassa noudatetaan suurimman sallitun massan arvioinnissa L-luokan puiteasetuksessa (EU) N:o 168/2013 annettuja enimmäismassa-arvoja, jolloin kuljettajan massana käytetään 75 kilogrammaa ja kunkin matkustajan massana 65 kilogrammaa. Luokituksen perusteena olevaa suurinta sallittua massaa ei saa rakennemuutoksen johdosta ylittää. Poikkeuksena suurin sallittu massa voidaan kuitenkin ylittää valmistajan luvalla tilanteessa, jossa massan ylitys johtuu kiinteistöhuoltolaitteista aiheutuneesta lisämassasta. Tieto kiinteistöhuoltolaitteiden aiheuttamasta lisämassasta johtuvista erityisehdoista, kuten

alennetusta ajonopeudesta, on merkittävä rekisteriin. Käyttövoima-akkujen massaa ei lueta mukaan ajokuntoisen ajoneuvon massaan, kun ajoneuvo muutetaan kokonaan tai osittain sähkökäyttöiseksi.

Kohdassa 3 määrätään rungon, takahaarukan ja korikehikon muutoksista. Korikehikolla tarkoitetaan korin yhtenäistä kantavaa rakennetta, johon eivät kuulu esimerkiksi ruuviliitoksilla kiinnitetyt lokasuojat tai muut irrotettavissa olevat ulkopintarakenteet. Korin ulkopintarakenteilla tarkoitetaan esimerkiksi ulkopinnan muotopeltejä. Korikehikkoon eivät myöskään kuulu korin ovet tai luukut. Lähtökohtaisesti ajoneuvon rungon saa vaihtaa malliltaan alkuperäisestä poikkeavaan vähintään suurimmalta teknisesti sallitulta massaltaan ja moottoriteholtaan saman suuruiseen ajoneuvon tarkoitettuun runkoon. Runkomuutoksia saa tehdä määräyksessä edellytettyjen ehtojen rajoissa. Jatkossa sallitaan myös kevytmetallista valmistetun rungon muutoksia. Teräsrunkoa ja kevytmetallirunkoa koskevatkin pääasiassa yhteneväiset säännöt. Kantavia rakenteita vähäistä enempää heikentämättä katsotaan sallituiksi esimerkiksi kateosan kiinnikkeiden runkoliitosten tekeminen hitsaamalla tai niiden poistaminen. Runkoa hitsattaessa on käytettävä rungon perusaineelle soveltuvia hitsauslisäaineita ja hitsaustapaa. Muutostarkastuksessa on esitettävä rungon kantaviin rakenteisiin tehtyjen hitsausaumojen osalta selvitys mm. rungon alkuperäisestä ja siihen lisäystä materiaalista, hitsauslisäaineista sekä käytetyistä hitsausmenetelmistä. Muun kuin seostamattoman teräksen kyseessä ollessa on erityisesti selvitettävä materiaalien ja liitosten hitsaustyössä edellyttämät erityismenettelyt (esimerkiksi esikuumennus tai jälkikäsitteily) sekä esitettävä viittaus sovellettavaan hitsausohjeeseen. Katsastajan harkinnan mukaan hitsausaumat tulisi esittää muutostarkastukseen pintakäsittelimättöminä eli esimerkiksi maalaamattomina. Poiketen teräsrungosta vaurioitunutta kevytmetallirunkoa ei saa kuitenkaan oikaista vaan kantavien runkorakenteiden osalta vaurioitunut kevytmetallirunko on vaihdettava kokonaisuudessaan ehjään. Runkovaurion laajuuden koskiessa ainoastaan tiettyä ruuviliitoksella tai vastaavalla menetelmällä muuhun runkorakenteeseen kiinnitettyä rungon osaa katsotaan riittäväksi kuitenkin kyseisen osan vaihtaminen ehjään vastaavaan osaan. Muusta materiaalista kuin teräksestä tai kevytmetallista valmistettua runkoa ei saa työstää eikä vaurioitunutta runkoa oikaista. Esimerkiksi tällaisen rungon vaurioituneen kohdan paikkaus ei ole sallittua. Takahaarukan rakennemuutoksiin sovelletaan rungon muuttamista koskevia vaatimuksia muutoksen kohteena olevan takahaarukan valmistusmateriaalin mukaisesti. Takahaarukan saa jatkossa vaihtaa alkuperäistä pidempään tai alkuperäisen takahaarukan nivelpisteen ja taka-akselin keskikohdan välisestä pituudesta enintään 10 prosenttia lyhyempään takahaarukkaan. Takahaarukan on lisäksi oltava tarkoitettu suurimmalta teknisesti sallitulta moottoriteholtaan vähintään saman suuruiseen ajoneuvon. Takahaarukan lyhentäminen on ajoneuvon hallinnan kannalta riskialttiimpaa, koska lyhentämisen johdosta ajoneuvon painopiste siirtyy suhteessa taka-akseliin taaksepäin, minkä seurauksena ajoneuvon etupyörä nousee ajoneuvolla kiihdytettäessä herkemmin irti tien pinnasta. Jos ajoneuvon akseliväli ylittää 2,0 metriä takahaarukan pidentämisen johdosta, on muutostarkastuksessa esitettävä nimetyn tutkimuslaitoksen tai hyväksytyt asiantuntijan laatimat liitteiden 1 ja 2 mukaisten testien perusteella tehdyt selvitykset.

Lisäksi kohdassa 3.2 määrätään muun kuin mopon, moottoripyörän tai muun satulamallisella istuimella ja ohjaustangolla varustetun ajoneuvon kori- ja runkomuutoksista.

Kohdassa 4 määrätään alustan ja etuhaarukan muutoksista. Kohta vastaisi sisällöltään pääosin kumotussa rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Alustan muutoksia koskevan 4.1 kohdan soveltamisalaan lisättäisiin kolmipyöräinen mopo ja kolmipyörä. Kohdassa täsmennettäisiin, että muutettaessa kaksipyöräinen ajoneuvo muuksi kolmipyöräiseksi ajoneuvoksi kuin sivuvaunulla varustetuksi moottoripyöräksi, on ajoneuvon ohjattavuus, kaarreajo-ominaisuudet ja kääntyvyys osoitettava määräyksen liitteen 1 mukaisesti

sekä ajoneuvon jarrujen suorituskyky osoitettava määräyksen liitteen 2 mukaisesti. Ajoneuvon muuttamisella kolmipyöräiseksi on keskeisiä vaikutuksia kyseisiin ominaisuuksiin, joten niiden testaaminen muuttamisen johdosta on keskeistä. Vähimmäismaavara säilyy aiempien vaatimusten mukaisena 80 mm:ssä. Kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän, kolmipyöräisen mopon ja kolmipyörän alustan tai rungon korkeutta saa kuitenkin jatkossa kasvattaa yhteensä enintään 52 mm, joka vastaa kahta tuumaa. Lähtökohtaisesti ajoneuvoa ei tarvitse esittää muutostarkastukseen ajoneuvon maavaran muuttamisen johdosta. Kuitenkin kevyt nelipyörä, raskas nelipyörä, kolmipyöräinen mopo ja kolmipyörä on esitettävä muutostarkastukseen, jos alustan tai rungon korkeus suhteessa pyörien keskiöön suurenee yli 30 mm, koska ajoneuvon korkeuden kasvaessa ajoneuvon kaatumisherkyys kaarreajossa ja kaltevilla pinnalla kasvaa. Mopo ja moottoripyörä on vastaavasti muutostarkastettava, jos rungon korkeus suhteessa pyörien keskiöön suurenee yli 60 mm.

Kohdassa 4.2 määrätään etuhaarukan muutoksista. Moottoripyörän, mopon ja yhdellä etupyörällä varustetun kolmipyörän etuhaarukan saa jatkossakin vaihtaa mitoitukseltaan sekä lujuus- ja jousto-ominaisuuksiltaan ajoneuvoon soveltuvaan tehdasvalmisteiseen etuhaarukkaan. Mitoituksen ja lujuusominaisuuksien osalta soveltuvuutta arvioidaan esimerkiksi teleskooppiputkien halkaisijamitan ja materiaalivahvuuden perusteella. Lisäksi mitoituksen osalta haarukan tulee olla pituudeltaan ajoneuvon muuhun rakenteeseen ja geometriaan sopiva. Uudemmissa ajoneuvoissa olevat etuhaarukat ovat yleisesti ominaisuuksiltaan pidemmälle kehitettyjä ja vastaavat laadultaan vähintään vanhan ajoneuvon etuhaarukkaa, joten esimerkiksi vanhaan painavampaan ajoneuvoon saa vaihtaa modernimmasta kevyemmästä ajoneuvosta peräisin olevan etuhaarukan. Vähimmäisedellytyksenä on, että teleskooppietuhaarukan yläkolmioon kiinnitettävien teleskooppiputkien on vastattava halkaisijaltaan vähintään ajoneuvossa olemassa olevien putkien halkaisijaa. Lisäksi etuhaarukan rakennetta saa muuttaa. Jos etuhaarukan pituuden kasvattamisen tai sen kulman muuttamisen taikka ohjausakselin kulman muuttamisen seurauksena kuormaamattoman ajoneuvon akseliväli ylittää 2,0 m tai etuhaarukan kallistuskulma on ajoneuvon pituussuuntaan kohtisuorassa olevaan pystytasoon nähden vähintään 47 astetta, ajoneuvon muutostarkastuksessa on esitettävä A-luokan nimetyn tutkimuslaitoksen vaatimukset täyttävän laitoksen tai hyväksytyt asiantuntijan laatimat määräyksen liitteiden 1 ja 2 mukaisten testien perusteella tehdyt selvitykset. Nimetyllä tutkimuslaitoksella tarkoitetaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 tarkoitettua tutkimuslaitosta.

Kohdassa 5 määrätään ohjauslaitteen ja jousituksen muutoksista. Ajoneuvon ohjaustangon tai ohjauspyörän saa vaihtaa alkuperäisestä poikkeavaan ohjaustankoon tai ohjauspyörään. Ohjaustangon tai ohjauspyörän vaihtaminen ei kuitenkaan saa vaikuttaa ajoneuvon ohjattavuuteen ja hallintalaitteiden käytettävyyteen haitallisesti. Kohtaan tehdään tarpeelliset muutokset vaatimustenmukaisuuden osoittamista koskeviin vaatimuksiin siten, että jatkossa ohjauspyörällä varustetun ajoneuvon on ohjauslaitteisiin tehtävien muutosten jälkeen täytettävä joko ajoneuvon käyttöönottoajankohdan mukaiset tai uudemmat ohjauslaitevaatimukset taikka auton rakenteen muuttamisesta annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019) ohjauslaitteita koskevat vaatimukset. Moottoripyörän ja kolmipyörän jousituksen osalta taka-akselin saa jatkossakin muuttaa jousittamattomaksi, mutta mopon takajousitusta ei saa poistaa. Mopon, kolmipyöräisen mopon, moottoripyörän, sivuvaunullisen moottoripyörän ja kolmipyörän jousituksen saa jatkossa vaihtaa tyypiltään alkuperäisestä poikkeavaan. Kohdassa määrättäisiin lisäksi informatiivisesti jousitustyyppin muuttamisesta siten, että

teleskooppietuhaarukan muuttaminen muuksi etuhaarukaksi tai muun haarukan muuttaminen teleskooppietuhaarukaksi vaikuttaa ajoneuvon jousitustyyppiä muuttavasti. Kohdassa annettaisiin lisäksi tarkentavia määräyksiä jousitustyyppien muutoksista ja muutosten johdosta aiheutuvista vaatimuksista. Ajoneuvon jarrujen suorituskyky on muutoksen jälkeen osoitettava määräyksen liitteen 2 mukaisesti, jos etujousituksen jousitustyyppi vaihdetaan alkuperäisestä poikkeavaan.

Kohdassa 6 määrätään vanteiden ja renkaiden muutoksista. Määräyksen mukaan ajoneuvon vanteet ja renkaat saa vaihtaa halkaisijaltaan tai leveydeltään alkuperäisistä poikkeaviin, mutta edellytyksenä on, että vaihdettavat renkaat ja vanteet soveltuvat käytettäväksi kyseisessä ajoneuvossa. Lisäksi yleisesti edellytetään, että uusi rengas mahtuu pyörimään esteettä. Kaarreajo-ominaisuuksien säilyttämiseksi kaksipyöräiseen ajoneuvoon vaihdettavan renkaan on oltava riittävän pyöreäolkainen. Vanteiden pulttijakoa ei kuitenkaan saa muuttaa. Kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän renkaan saa jatkossa vaihtaa tyyppiltään hyväksymättömään, jos ajoneuvotyyppin EY- tai EU-tyyppihyväksynnässä ei alun perinkään ole edellytetty tyyppiltään hyväksyttyä rengasta. Kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän ja kolmipyöräisen mopon renkaan ulkohalkaisijaa saa määräyksen mukaan suurentaa enintään 15 prosenttia. Tällä ei tarkoiteta sitä, että kaikki alle tämän prosenttiluvun jäävät suurennukset voitaisiin katsoa tässä määräyksessä annettuja määräyksiä vähäisemmiksi muutoksiksi vaan myös tietyt alle tämän rajan jäävät prosentuaaliset muutokset edellyttävät muutoskatsastusta, koska muutoksessa on mahdollisia muutoksen ulkopuolisia kausaalisia vaikutuksia. Renkaan halkaisijan kasvaessa yli 15 prosenttia tulee jarrujen suorituskyky varmistaa erikseen. Kohdan mukaan ajoneuvo on esitettävä muutoskatsastukseen, mikäli renkaan ulkohalkaisijaa suurennetaan yli 10 prosenttia taikka leveyttä suurennetaan yli 40 millimetriä tai yli 20 prosenttia ajoneuvon tyyppihyväksynnässä ilmoitettuun tai ajoneuvon valmistajan ilmoittamaan tieliikenteessä käytettäväksi tarkoitetun renkaan ulkohalkaisijaan tai leveyteen verrattuna, suurimman arvon ollessa määräävä. Renkaan leveydellä tarkoitetaan renkaaseen merkittyä metrisen järjestelmän mukaista leveyttä ja muussa tapauksessa STRO- (The Scandinavian Tire & Rim Organization) tai ETRTO- (The European Tyre and Rim Technical Organisation) normin mukaista leveyttä. Koska renkaan ulkohalkaisija ei ilmene renkaaseen merkitystä rengaskokomerkinnästä, renkaan ulkohalkaisija on käytännössä renkaaseen merkityn kokomerkinnän perusteella STRO- (The Scandinavian Tire & Rim Organization) tai ETRTO- (The European Tyre and Rim Technical Organisation) normistosta ilmenevä normihalkaisija. Ajoneuvoa ei tarvitse esittää muutoskatsastuksen muiden 6 kohdassa tarkoitettujen muutosten johdosta.

Kohdassa 7 määrätään jarrujärjestelmän muutoksista. Kohta vastaa sisällöltään pääosin kumotun rakennemuutosasetuksen säännöksiä. Lähtökohtaisesti ajoneuvon jarrujärjestelmää ei saa muuttaa siten, että jarrujärjestelmän jarruvoima heikkenee. Jarrulevyn pienentämistä koskevat vaatimukset täsmennetään koskemaan moottoripyörää ja kolmipyörää. Kohdan mukaan ajoneuvossa pakollisena edellytettyä lukkiutumaton jarrujärjestelmää ei saa muuttaa eikä poistaa. Vaihdettavan jarrulaitteen ja sitä ohjaavan käyttölaitteen on oltava peräisin samasta ajoneuvotyyppistä ja tarkoitettu ajoneuvoon, joka vastaa moottorin nimellisteholta vähintään muutoksen kohteena olevaa ajoneuvoa, tai sellaisia, joilla varustettuna ajoneuvo täyttää jarrujärjestelmän osalta jarrujen suorituskykyä koskevat vaatimukset. Vaihdettavan jarrulaitteen ja sitä ohjaavan käyttölaitteen vastaavuutta arvioidaan ajoneuvon tehon perusteella suurimman sallitun akselimassan sijaan, koska L-luokan ajoneuvon osalta ajoneuvoja kehitetään kevyemmiksi ja samalla tehokkaammiksi, jolloin suurimman sallitun akselimassan määräävyys ei ole kyseisten ajoneuvon kohdalla tarkoituksenmukainen vertailuperuste. Esimerkiksi vanhemman pienempitehoisen, mutta painavamman ajoneuvon jarrut ovat usein uudemman kevyemmän ajoneuvon jarruja tehottomampia.

Kohdassa 8 määrätään pakojärjestelmän ja voimansiirron muutoksista. Kohdassa 8.1 määrätään moottoripyörän ja kolmipyörän moottorin ja pakojärjestelmän muutoksista. Kohdan mukaan ajoneuvon moottorin ja pakojärjestelmän saa vaihtaa ja moottoria sekä pakojärjestelmää muuttaa kohdassa mainitut pakokaasupäästöluokkia ja katalysaattorin poistamista koskevat ehdot huomioiden siten, että moottorin teho kasvaa enintään 20 prosenttia nimellistehosta, enintään 20 prosenttia vertailuajoneuvoon tarkoitettun moottorin nimellistehosta siten, että ajoneuvon jarrujärjestelmä ja voimansiirto muutetaan vastaamaan vertailuajoneuvoa tai enintään kaksinkertaiseksi, siten, että ajoneuvon moottorin tehon ja ajoneuvon omamassan suhde on muutoksen jälkeen enintään 0,30 kW/kg taikka siten, että moottorin teho ei alene sen nimellistehoa pienemmäksi muutoin kuin 8.4 kohdassa tarkoitetuin perustein. Muutoksen saa myös tehdä siten, että ajoneuvossa alkuperäisesti asennettuna olevaa muuta moottoria kuin kaksitahtimoottoria ei korvata kaksitahtimoottorilla. Jos ajoneuvossa on esimerkiksi nelitahtimoottori, ei tällaista moottoria saa vaihtaa kaksitahtimoottoriksi, koska kaksitahtimoottorien toimintaperiaatteet poikkeavat muiden moottorityyppien toimintaperiaatteista siten, että niiden haitalliset vaikutukset päästöihin ovat suuremmat. Polttomoottorikäyttöisen ajoneuvon saa myös muuttaa joko osittain tai kokonaan sähkökäyttöiseksi tai päinvastoin.

Kohdassa 8.2 määrätään ajoneuvon muutuskatsastusvelvollisuuden rajauksista ajoneuvon moottoriin tai pakojärjestelmään tehtävien muutosten johdosta. Rakennemuutosasetuksen mukaisesti ajoneuvoa ei ole tarvinnut esittää muutuskatsastukseen moottoriin tai pakojärjestelmään tehtyjen muutosten perusteella siltä osin kuin muutokset koskevat varaosaäänenvaimentimen tai -katalysaattorin vaihtamista ajoneuvoon. Määräyksellä laajennetaan ja osaltaan täsmennetään muutuskatsastusvelvollisuuden rajoja huomioiden ajoneuvon ikä. Jatkossa muutuskatsastusvelvollisuus moottoriin tai pakojärjestelmään tehtävien muutosten osalta ei koske ennen 1.1.1991 ensimmäistä kertaa käyttöön otetun ajoneuvon muun kuin ahtimella varustetun moottorin kaasuttimen vaihtoa, polttoaineen suihkutuslaitteiston asentamista tai muuttamista, sytytyslaitteiston muuttamista, puristussuhteen muuttamista, nokka-akselin vaihtoa, venttiilikoneiston ja siihen liittyvien kanavien muuttamista, imusarjan vaihtoa tai iskutilavuuden suurentamista enintään 10 prosenttia. Muutuskatsastusvelvollisuus ei myöskään koskisi sitä, jos pakokaasupäästöluokan Euro 1 tai 2 mukaisesti hyväksytyt EY-tyyppi hyväksytyt ajoneuvon tai sellaisen muun kuin EY-tyyppi hyväksytyt ajoneuvon, joka on käyttöön otettu 1.1.1991-31.12.2006 välisenä aikana, muuta kuin ahtimella varustettua moottoria muutetaan muuttamalla sytytyslaitteistoa, muuttamalla puristussuhdetta, vaihtamalla nokka-akseli, muuttamalla venttiilikoneistoa ja siihen liittyviä kanavia, vaihtamalla imusarja tai suurentamalla iskutilavuutta enintään 10 prosenttia. Kohdassa annetaan myös tarkemmat määräykset sellaisista muutoksista, joita ei voida pitää vähäisinä moottoriin tai pakojärjestelmään tehtävinä muutoksina ja jotka aina edellyttävät muutuskatsastusta. Muutuskatsastusvelvollisuus saattaa perustua myös tämän määräyksen ulkopuoliseen sääntelyyn. Esimerkiksi moottorin vaihtaminen edellyttää muutuskatsastusta ajoneuvolain 143 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla, koska moottorin muutososuus on 28 %, jolloin osista vähintään 25 prosenttia on vaihdettu ensirekisteröinnin jälkeen. Muuttamisella ei myöskään tarkoiteta tilannetta, jossa ajoneuvon moottoria muutetaan siten, että muutoksella ei ole vaikutusta moottorin toiminnallisuuteen. Kohdassa määrätään lisäksi moottorin ja pakojärjestelmän muutoksen jälkeen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi vaadittavista selvityksistä.

Mopon, kolmipyöräisen mopon, kevyen nelipyörän ja teholtaan rajoitetun moottoripyörän moottorin, pakojärjestelmän ja voimansiirron muutoksiin liittyvä virityksenestoa koskeva 8.3 kohta vastaa asiasisällöltään pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Muutosten edellytyksenä on, että ajoneuvon viritykseneston valvontakilpeä tai -tarra ei poisteta ajoneuvosta. Lisäksi vaihdettavan osan ohessa on oltava viritykseneston valvontakilpi- tai tarra, johon on merkittynä osan tunnistetiedot. Tämä

uusi kilpi tai tarra on kiinnitettävä alkuperäiset tiedot sisältävän ajoneuvossa olevan kilven tai tarran viereen, jollei ajoneuvon valmistaja ole merkinnyt vaihdettavan osan tunnistetietoja alkuperäiseen kilpeen tai tarraan. Määräyksen mukaan mopon tai kolmipyöräisen mopon, jolta ei ole edellytetty EY-tai EU-tyyppihyväksyntää, taikka kevyen nelipyörän moottoria, pako- ja voimansiirtojärjestelmää ei saa muuttaa siten, että muutoksella voi olla vaikutusta ajoneuvon suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen. Tämän vaatimuksen ulkopuolelle rajataan kuitenkin tällaisen ajoneuvon renkaisiin tai vanteisiin kohdistuvat muutokset, joista määrätään erikseen määräyksen 6 kohdassa. Moottorin tai sen osan vaihtamisella toiminnallisesti samanlaiseen ei lähtökohtaisesti ole vaikutusta ajoneuvon suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen. L-luokan ajoneuvoilta on edellytetty EU-tyyppihyväksyntää uusien ajoneuvotyyppien osalta 17.6.1999 alkaen ja ensimmäistä kertaa käyttöön otettavien ajoneuvojen osalta 17.6.2003 alkaen.

Tarvittavien selvitysten osalta edellytetään, että virityksenestosta esitetään rakennemääräyksen liitteen 1 kohdan 19 mukainen selvitys. Kohdassa 8.3 määrätään myös vaatimustenmukaisuuden osoittamisen sallituista tavoista. Kohdan mukaan muutettaessa ajoneuvon meluun tai pakokaasupäästöihin vaikuttavia laitteita on ajoneuvon vaatimustenmukaisuus todettava joko tämän määräyksen kohdan 8.5 ja liitteen 3 mukaisesti tai vaihtoehtoisesti L-luokan ajoneuvojen rakennemääräyksen liitteen 1 kohdan 28 ja 37 mukaisesti.

Kohdassa 8.4 määrätään moottoripyörän moottorin tehon alentamisesta. Kohta on uusi ja vastaa pääosin sisällöltään Liikenne- ja viestintävirastoa edeltäneen Liikenteen turvallisuusviraston ohjetta L-luokan ajoneuvon rakenteen muuttamisesta (Soveltamisohjeita liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta TRAFI/32515.03.04.03.03/2010). Ajoneuvon painon ja tehon suhdetta määritettäessä ajoneuvon painona pidetään ajokuntoisen ajoneuvon massaa.

Kohdassa 8.5 määrätään pakokaasupäästö- ja meluvaatimuksista. Käytönaikaisen pakokaasupäästötestin vaatimusten voimaantuloajankohtia muutetaan asetuksen määrittelemistä tyyppihyväksyntäpäivämääristä ajoneuvon käyttöönottopäivämääriin. Pakokaasupäästöjä koskevaan taulukkoon otettaisiin uutena mahdollisuus osoittaa Euro 2 -päästöluokan ajoneuvon pakokaasupäästöjen vaatimustenmukaisuus vaihtoehtoisesti myös käytönaikaisella mittauksella. Aiemmin Euro 2 -pakokaasupäästöluokan ajoneuvon päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen on edellyttänyt vähintään hyväksytyin asiantuntijan lausuntoa ja päästöjen raja-arvojen täyttymistä. Muutoksella helpotetaan kyseisten ajoneuvojen päästöjen raja-arvojen vaatimustenmukaisuuden osoittamista ajoneuvoa muutettaessa. Päästöarvoja on arvioitu sopivuus- ja kohtuullisuusperusteiden suhteessa Euro 1 -päästöluokan ja uusien ajoneuvojen raja-arvoihin.

Jatkossa Euro 2 -päästöluokan ajoneuvojen ja 1.7.2004 - 31.12.2006 välillä käyttöön otettujen kevyiden nelipyörien ja raskaiden nelipyörien CO-päästöt voidaan osoittaa vaatimustenmukaisiksi, jos käytönaikaisessa mittauksessa ajoneuvon pakokaasujen CO-pitoisuus on enintään 3,5 prosenttia ja HC-arvo on enintään 600 ppm. Taulukon soveltamisalasta rajataan pois kaksitahtisella moottorilla varustetut ajoneuvot, koska käytönaikaisen mittauksen suorittaminen niille ei käytännössä ole mahdollista. Kohtaan otetaan erilliset määräykset dieselkäyttöisellä moottorilla varustetun ajoneuvon päästötason osoittamisen tavoista.

Ajoneuvon pakokaasupäästöjen raja-arvot ovat seuraavat:

Ajoneuvon käyttöönottoajankohta	CO-arvo ja HC-arvo
Ajoneuvo, joka on otettu käyttöön ennen 17.6.1999	CO-arvo 4,5 % +

Muu kuin EY-tyyppi hyväksytty ajoneuvo, joka on käyttöönotettu aikavälillä 1.1.1991–16.6.2003	HC-arvo 1000 ppm
Ajoneuvo, joka on otettu käyttöön 17.6.1999 tai sen jälkeen	
Euro 1 tai muu kuin EY-tyyppi hyväksytty ajoneuvo (17.6.2003–30.6.2004) sekä Euro 2 L6e ja L7e (1.7.2004–31.12.2006)	CO-arvo 3,5 % + HC-arvo 600 ppm
Euro 2 ja muu kuin EY-tyyppi hyväksytty ajoneuvo, jotka käyttöönotettu 1.7.2004–31.12.2006, pl. L6e ja L7e	CO-arvo 2,5 % + HC-arvo 300 ppm

Melun raja-arvot puolestaan määritetään jatkossa ajoneuvon moottorin sylinteritilavuuden perusteella sekä jaoteltuna EY- tai EU-tyyppi hyväksytyihin ajoneuvoihin ja EY- tai EU-tyyppi hyväksymättömiin ajoneuvoihin. Jaottelun muutoksella pyritään yhtenäistämään ja selkeyttämään sääntelyä. Melun raja-arvot määräytyvät siten, että jatkossa EY- tai EU-tyyppi hyväksymättömän ajoneuvon, jonka moottorin sylinteritilavuus on enintään 80 cm³, äänenpainetaso ei saa ylittää 96 desibeliä (A-taajuuspainotettu). EY- tai EU-tyyppi hyväksymättömän ajoneuvon, jonka moottorin sylinteritilavuus on yli 80 cm³ ja enintään 175 cm³, äänenpainetaso ei saa ylittää 99 desibeliä (A-taajuuspainotettu) ja EY- tai EU-tyyppi hyväksymättömän ajoneuvon, jonka moottorin sylinteritilavuus on yli 175 cm³, äänenpainetaso ei saa ylittää 103 desibeliä (A-taajuuspainotettu). EY- tai EU-tyyppi hyväksytyn ajoneuvon äänenpainetaso puolestaan saa ylittää enintään viidellä desibelillä (A-taajuuspainotettu) valmistajan kilvessä ilmoitetun meluarvon. Äänenpainetaso ei tällöinkään kuitenkaan saa ylittää 103 desibeliä (A-taajuuspainotettu), joka on muutettavien ajoneuvojen osalta suurin sallittu desibeliraja.

Ajoneuvon melun raja-arvot ovat seuraavat:

Ajoneuvon käyttöönotto-ajankohta	moottorin sylinteritilavuus enintään 80 cm ³	moottorin sylinteritilavuus 81–175 cm ³	moottorin sylinteritilavuus yli 175 cm ³
Muu kuin EY- tai EU-tyyppi hyväksytty ajoneuvo	96 dB (A)	99 dB (A)	103 dB (A)
EY- tai EU-tyyppi hyväksytty ajoneuvo	5 dB(A) lisättyä valmistajan kilven meluarvoon, kuitenkin enintään 103 dB (A), jos kilven meluarvo ylittää 98 dB (A).		

Määräykseen otettuja raja-arvoja on arvioitu osaltaan ympäristövaikutusten kannalta. Esitettyjä melun raja-arvoja on arvioitu myös käytännössä. Raja-arvoja on harkittu myös kohtuullisuuslähtökohdista suhteessa voimassa olevaan sääntelyyn ja teknologisiin toteuttamismahdollisuuksiin.

Määräykseen ei oteta aiemmin rakennemuutosasetuksen 16 §:ssä säädettyä mahdollisuutta ohiajomelumittaukseen, koska tulosten jälkikäteen todentaminen tarpeeksi yhdenmukaisella tavalla on käytännössä osoittautunut ongelmalliseksi. Määräyksellä pyritään näin ollen tukemaan valvonnan käytännön työtä. Melun rajojen asettaminen ja melun alentamiseen tähtäävät toimet ovat linjassa lainsäädännön tavoitteiden ja ympäristömelun vähentämiseen tähtäävien toimien kanssa. Asetetut

melurajat ovat nykyteknologialla saavutettavissa ilman kohtuutonta vaivaa tai merkittäviä kustannuksia. Tällä hetkellä uusille L-luokan ajoneuvoille ohiajomelutestissä asetetut melun raja-arvot ovat enimmillään 75-80 dB välillä. Määrätyt muutetulle ajoneuvolle paikallaan tehtävän melumittauksen raja-arvot ovat edelleen varsin lieviä.

Kohdassa 9 määrätään polttoainejärjestelmästä. Kohta vastaa pääosin rakennemuutosasetuksen säännöksiä, mutta kohtaan lisätään selkeämmät määräykset muutostarkastusvelvollisuutta koskien.

Kohdassa 10 määrätään moottoripyörän ja mopon valaisinlaitteista ja niiden asennuksesta. Kohta vastaa pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä.

Kohdassa 11 määrätään äänimerkinantolaitteen vaatimuksista. Kohta vastaa rakennemuutosasetuksessa säädettyä.

Kohdassa 12 määrätään takarekisterikilvelle varatun tilan tarkemmasta sijoittelusta. Kohta vastaa pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä, mutta kohdasta poistetaan lainsäädännön vaatimusten kanssa ristiriitainen sääntely rekisterikilven sijainnin sekä kallistus- ja näkyvyyskulmavaatimusten osalta.

Kohdassa 13 määrätään sähkömagneettisesta yhteensopivuudesta. Kohdan määräykset vastaavat pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä, mutta kohtaan otetaan määräykset vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta L-luokan ajoneuvojen rakennemääräyksessä määrätyn mukaisesti. Jatkossa ajoneuvoa ei tarvitse esittää muutostarkastukseen kohdassa tarkoitettuun perusteisiin. Lisäksi kohtaan täsmennetään tilanteet, joissa ajoneuvo tulee esittää muutostarkastukseen.

Sähköturvallisuutta koskeva 14 kohta on uusi. Kohdan mukaan muutettaessa ajoneuvo joko kokonaan tai osittain sähkökäyttöiseksi tai muutettaessa sähkökäyttöisen ajoneuvon ladattavaa energiavarojärjestelmää on sähköturvallisuuden osalta esitettävä L-luokan ajoneuvojen rakennemääräyksen mukainen selvitys sähköturvallisuusvaatimusten täyttymisestä, jos muutos koskee 1 tammikuuta 2017 tai sen jälkeen käyttöön otettua moottoripyörää, sivuvaunullista moottoripyörää, kolmipyörää tai raskasta nelipyörää taikka 1 tammikuuta 2018 tai sen jälkeen käyttöön otettua mopoa, kolmipyöräistä mopoa tai kevyttä nelipyörää. Selvitystä akkujen vetypäästöistä ei tarvitse erikseen esittää. Ajoneuvon käyttöönottoajankohdasta riippumatta ajoneuvon ja sen sähköjärjestelmän muutostöihin sovelletaan sähköturvallisuuslakia (1135/2016).

Kohdassa 15 määrätään ajoneuvon taustapeileistä. Kohta vastaa pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Kohtaan otetaan täsmennykset määräykset siitä, että ajoneuvoa ei tarvitse esittää muutostarkastukseen taustapeiliä koskevien muutosten johdosta.

Kohdassa 16 määrätään seisontatuesta. Kohta vastaa sisällöltään rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Jatkossa seisontatuen muuttaminen ei kuitenkaan edellyttäisi muutostarkastusta.

Kohdassa 17 määrätään nopeusmittarista. Kohta vastaa pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Kohta päivitetään siten, että siitä poistetaan virheelliset säädösviittaukset. Lisäksi kohtaan otetaan määräykset siitä, että navigaattori ei sovellu nopeusmittariksi.

Kohdassa 18 määrätään L7e-luokan ajoneuvon työkäyttöä koskevista lisälaitteista. Kohta vastaa sisällöltään pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä. Kiinteistöhoitolaitteen asentamisen edellytyksiin ei sisällytetä määräyksiä laitteen väliaikaisesta käytöstä. Kyseisen vaatimuksen ei katsota olevan välttämätön. Lisäksi valvonnallisesti väliaikaisuus on koettu vaikeaksi. Kohdasta poistetaan viittaus tieliikennelain nopeuskilpeä koskevaan vaatimukseen, koska säännös ei koske määräyksen soveltamisalan ajoneuvoja.

Kohtaa on selkeytetty valaisinmääräysten osalta siten, että työkäytön vuoksi asennettavan lisälaitteen lisäksi ajoneuvoon saa asentaa myös työkäyttöä varten tarpeelliset työ- ja apuvälisimet. Ajoneuvoa ei tarvitse esittää muutostarkastukseen kohdassa tarkoitettujen muutosten johdosta, mikäli kiinteistöhuoltolaitteen ollessa ajoneuvoon asennettuna ajoneuvon yhden akselin suurinta sallittua massaa ja ajoneuvolle teknisesti suurinta sallittua massaa ei ylitetä.

Kohdassa 19 määrätään L-luokan ajoneuvon kytkentälaitteista. Kohta on uusi ja siinä annetaan tarpeelliset määräykset vetokoukun asentamiseksi. Lähtökohtaisesti ajoneuvoon saa asentaa perävaunun vetämiseen tarkoitetun kytkentälaitteen. Huomioon on otettava EU-sääntely ja kansallinen sääntely. Asennettu kytkentälaitte ei asetuksen (EU) N:o 44/2014 mukaisesti saa peittää rekisterikilven tai valaisinkomponenttien näkyvyyttä tai vaihtoehtoisesti on käytettävä kytkentälaitetta, joka voidaan irrottaa ilman erikoistyökaluja. Mikäli kytkentälaitteena käytetään vetokuulaa, on sen mitoituksen vastattava autoissa yleisesti käytettävän halkaisijaltaan 50 mm vetokuulan mitoitus. EY- tai EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon ja sellaisen muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, joka on käyttöön otettu 17 päivänä kesäkuuta 2003 tai myöhemmin, kytkentälaitteella on oltava E-säännön n:o 55 alkuperäisen version tai sitä uudemman muutossarjan taikka direktiivin 94/20/EY mukainen hyväksyntä. Sovellettaessa ajoneuvoon pakollisena L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen vaatimuksia direktiivin 94/20/EY sijasta edellytetään kytkentälaitteelta asetuksen (EU) N:o 44/2014 mukaista hyväksyntää. Kohdassa tarkoitettujen muutosten johdosta ei ajoneuvoa tarvitse esittää muutostarkastukseen.

Kohdassa 20 määrätään sivuvaunun asentamisesta ajoneuvoon. Kohta on uusi. Lähtökohtaisesti moottoripyörän sivuvaunun ja sen asentamisen ajoneuvoon on täytettävä ajoneuvon käyttöönottoajankohtana voimassa olleet tai myöhemmät vaatimukset. Koska moottoripyörän varustaminen sivuvaunulla vaikuttaa ajoneuvon luokitukseen, tulee ajoneuvo poikkeuksetta muutostarkastaa sivuvaunulla varustamisen johdosta. Ennen 1.1.1993 käyttöön otetun moottoripyörän jarrujen suorituskykyä ei kuitenkaan tarvitse osoittaa erikseen, koska sivuvaunu on ennen kyseistä ajankohtaa katsottu ajoneuvon varusteeksi.

Kohdan 21 mukaisesti määräys tulee voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2021. Määräyksen voimaantulon jälkeen saa myös vaihtoehtoisesti soveltaa kumotun rakennemuutosasetuksen säännöksiä määräyksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon rakenteen muuttamisesta ja korjaamisesta 31.12.2022 saakka lukuun ottamatta muutostarkastusta koskevia vaatimuksia, joiden osalta noudatetaan määräyksen mukaisia vaatimuksia.

Liitteessä 1 määrätään ohjattavuuden, kaarreajo-ominaisuuksien ja kääntyvyyden testaamisesta. Määräykset vastaavat pääosin rakennemuutosasetuksessa aiemmin säädettyä. Kohdan sanamuotoihin tehdään joitakin täsmennyksiä. Esimerkiksi väistökokeessa on testisuoralla liikuttava eteenpäin, koska ajoneuvo ei testin aikana saa liikkua lähemmäs lähtöviivan teoreettista sivuttaista jatketta. Myös kokeissa testattavien ominaisuuksien määritelmää täsmennetään.

Liitteessä 2 määrätään jarrujen suorituskyvyn osoittamisesta. Suorituskyky voidaan osoittaa jatkossa pääosin rakennemuutosasetuksessa säädettyä vastaavalla tavalla. Jatkossa edellytettäisiin, että jarrutestissä kuljettajan massan on oltava vähintään 75 kg. Tarvittavaa massaa saa tarvittaessa lisätä erilaisin erillisin painoin. Häipymistestin osalta on aiemmin säädetty, että häipymistestiä ei tarvitse suorittaa, mikäli ajoneuvossa on sellainen rumpujarru, yli 10 tuuman jarrulevy tai omatekoisia jarrukomponentteja, jollaisilla varustetulle kokonaisuudeltaan ja moottoriteltultaan vähintään testauksen kohteena olevaa ajoneuvoa vastaavalle ajoneuvolle suoritettua häipymistestiä on testaavalla taholla

kirjattuna tässä liitteessä tarkoitettulla testillä mitatut hidastuvuusvaatimukset täyttävät testitulokset. Sanamuotoa täsmennetään tulkinnanvaraisuuden vähentämiseksi siten, että jatkossa häipymistestiä ei tarvitse suorittaa, jos hyväksytty asiantuntija voi aiempien testien tulosten perusteella todeta jarrujärjestelmässä käytettyjen osien olevan sellaisia, että ajoneuvo niillä varustettuna täyttää häipymistestin vaatimukset. Osien ei tarvitse olla täysin identtisiä, mutta niiden tulee olla toiminnallisuudeltaan vastaavia. Komponentteja koskeva vaatimus muutetaan koskemaan ajoneuvolain 2 §:n 1 momentin 32 kohdassa tarkoitettuja osia. Lainkohdan mukaisesti osalla tarkoitetaan ajoneuvon kokoonpanoa, korjausta ja huoltoa varten käytettäviä hyödykkeitä sekä varaosia. Liitteessä 2 määrätään uutena myös häipymistestin suorittamisen laskentakaavasta, jolla matkustajan ja tavaroiden massa voidaan jatkossa ottaa huomioon myös laskennallisesti fyysisesti suoritettun testin sijaan. Laskentakaava vastaa periaatteiltaan henkilöautojen jarrulaitteiden hyväksyntää koskevan E-säännön 13 H moottoriajoneuvon ja jarruttoman perävaunun hidastuvuuden määrittämiseksi sovellettavaa laskentakaavaa. Kohtaan ei otettaisi aiempaa asetuksen tasoista sääntelyä testin hyväksymisen tai hylkäämisen perusteista. Asetuksessa ei ole säännelty jarrujen suorituskyvyn osoittamistestien suorittamista sellaisille ajoneuvoille, joiden enimmäisnopeus on testeissä edellytettyä 100 km/h nopeutta alhaisempi. Jatkossa tällaisten ajoneuvojen osalta saa testin suorittaa ajonopeudella, joka on 0,9 kertaa ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus. Myös häipymistestin suorittamatta jättämisen edellytyksiä täydennetään siten, että myös aiempi mahdollinen tyyppihyväksyntä voidaan katsoa riittäväksi perusteeksi todeta jarrujärjestelmässä käytettyjen osien olevan sellaisia, että ajoneuvo niillä varustettuna täyttää häipymistestin vaatimukset. Jarrujen suorituskyvyn voi liitteessä määrätyn ohella vaihtoehtoisesti osoittaa L-luokan ajoneuvojen rakennemääräyksen liitteen 1 kohdan 31 mukaisella selvityksellä.

Liitteessä 3 määrätään käytönaikaisen äänenpainetason mittauksesta. Moottoripyörän melumittausta koskevassa E-säännössä n:o 41 määritellään sekä ohiajomelumittaus että paikallaan ollessa tehty melumittaus⁹. Määräyksessä noudatetaan E-säännössä ajoneuvon paikallaan ollessa tehtävän melumittauksen lähtökohtia.

Määräyksen aikataulu

Määräys annetaan 18.2.2021 ja se tulee voimaan 15.3.2021.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille. Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 29.6.2020-24.8.2020. Lausuntopyyntö on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja lausuntopalvelu.fi -palvelussa. Lisäksi lausuntopyyntö on lähetetty tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille sähköpostitse. Määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlex-verkkopalvelussa. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja erikseen sidosryhmille.

⁹ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R041r2e.pdf>