

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020
kirjaamo@traficom.fi
Tatu Siivonen, tatu.siivonen@traficom.fi

29.10.2021

Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto määräysluonnokseen katsastuksen arvosteluperusteista

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta tutustua määräysluonnokseen katsastuksen arvosteluperusteista. Pidämme tärkeänä Wienin katsastussopimuksen normien lisäämistä sekä ehdotettuja muutoksia hyvinä täsmennyksiä aiempaan määräykseen.

Esitämme seuraavia muutos- ja tarkennusehdotuksia määräysluonnokseen

A1.1 Valmistajan kilpi

Nykyinen vaatimus on tarpeettoman tiukka. Valmistajan kilpi voi sisältää myös katsastuksen kannalta epäolennaisia tietoja, joiden luettavuudella ei ole merkitystä.

Ehdotamme tarkastettava-kohtaan lisättäväksi ”tarvittavat tiedot (hyväksyntänumero, valmistenumero ja painot) luettavissa”.

B1 1.2.1 Käyttöjarru: vierintävastuksien ja jarruvoimien mittauss akselikohtaisesti

Jarrujen laahaamisen todentaminen katsastuksessa on tärkeää, sillä nykytilanteessa jarrujen huoltamattomuus aiheuttaa turhaa polttoaineenkulutusta ja päästöjä. Todentamiseen valmisteltu yksittäinen testi on haastava kaikkia autoissa käytettäviä voimalinjaratkaisuja ajatellen. Esitetty määritelmä yhdellä kädellä pyörittämisestä soveltuu hyvin tilanteeseen, jossa esimerkiksi etu- tai takavetoisen auton renkaita pyöritetään. Tässäkin tapauksessa vetävän akselin pyörittäminen voi olla merkittävästi raskaampaa.

On huomioitava, että esimerkiksi jatkuvalla nelivedolla sekä keski- ja takatasauspyörästön kitkalukoilla varustetun auton takarenaan pyörittäminen yhdellä kädellä voi olla mahdotonta, vaikka ajoneuvon jarruissa ei olisi lainkaan lepo- tai liikekitkaa.

Ehdotamme, että esitettyä testaustapaa sovelletaan vain taka- tai etuvetoisille autoille. Jatkuvalla nelivedolla ja erityisesti lisäksi tasauspyörästön lukoilla varustetuille autoille tulisi soveltaa muunlaista testiä.

C8 Lähivalaisimet

Ehdotamme määritelmää ”asennettu hyväksymätön polttimo” tarkennettavaksi muotoon ”asennettu hyväksymätön tai valaisimeen soveltumaton polttimo”. Tämä tarkentaisi tilanteita, joissa esimerkiksi halogeeniumpioon on asennettu siihen soveltumaton ja liiallista hajavaloa tuottava kaasupurkaus- tai led-polttimo.

C15.2 Moottori ja apulaitteet

Ehdotamme pakokaasujen puhdistusjärjestelmien tarkastamiseen lisättäväksi tarkastuskohta ”järjestelmä muokattu tai vaurioitunut”, jossa katsottaisiin esimerkiksi mahdolliset muokausjäljet kuten hitsaussaumot tai fyysiset kiinnijovauriot.

D5.1 Polttoainesäiliö ja -putket (myös LPG/CNG/LNG ja vetyjärjestelmä)

Kaasusäiliöiden käyttöön ja kunnon tarkastus tulisi suorittaa nykyistä tarkemmin. Tarkastaessa tulisi olla velvollisuus käyttää vähäisiä työkaluja, mikäli on olemassa yksinkertainen tapa avata kaasupullojen tarkastusluukku (esim. muutama ruuvi, joissa ei ole merkittävästi korroosiota).

Käytännössä kaasusäiliöitä ei tällä hetkellä tarkasteta ajoneuvokäytössä laisinkaan. Tämä aiheuttaa turvallisuusriskejä, sillä kaasusäiliöillä on rajallinen ennalta määritelty käyttöikä. Muissa kohteissa ajoneuvokäytön ulkopuolella kaasusäiliöt tulee tarkistaa säännöllisesti. Myös osa pelkistä painelaitteista ja -säiliöistä tarkistetaan säännöllisesti, vaikka nämä eivät edes sisällä palavia kaasuja.

Ehdotamme, että kaasusäiliöt tulee tarkistaa valmistajan edellyttämällä tavalla ja viimeistään niiden käyttöön loputtua ne tulee tarkastaa 24 kuukauden välein (E-säännön vaatimus). Tarkastuksesta tulisi ottaa todistus mukaan katsastukseen. Todistuksia saisivat kirjoittaa vain tähän soveltuvat yritykset, ja liitteenä tulisi olla dokumentaatio tarkastuksesta, valokuva autosta sekä valokuva kaasusäiliöistä. Vastaavien todistusten pyytämiseksi annettaisiin ajoneuvolaissa oikeus Traficomille.

D10.1 Kuormakori

Ehdotamme kohdan täydennystä siten, että siinä viitataan etupääty- tai ohjaamosuojavaatimuksen osalta nykyiseen kuormakorimääräykseen, jossa vaatimus ei ole enää pakollinen.

D11 Kytkenälaitteet

Nykyisin esimerkiksi polkupyörätelineitä kiinnitetään kytkentälaitteisiin, joille ei ole annettu vetomasoja. Tällaiset kytkentälaitteet aiheuttavat haasteita liikenteessä ja erilaisia tulkintoja eri katsastus- asemilla.

Ehdotamme, että jatkossa esimerkiksi pelkästään polkupyörätelineitä varten tarkoitetun kytkentälaitteen tulee muutoksastastaa, jolloin auton rekisteröintitietoihin lisätään tieto siitä, ettei autolla saa vetää perävaunua. Tämä vähentäisi sekaannuksia ja helpottaa asian valvontaa liikenteessä.

F5 Ladattava energiavarastojärjestelmä (REESS) esim. ajoakku

Ajovoima-akun kiinnitys, sen sisäiset rakenteet tai akkukennot voivat vaurioitua esimerkiksi kolari- tai kiinniajotilanteessa. Samalla myös akun tiivistys voi vaurioitua, jolloin sen sisälle pääsee kosteutta ja likaa. Kaikki edellä mainituista seikoista voivat johtaa vaaratilanteisiin käyttöä jatkettaessa.

Akuston tapauksessa kiinnityksen puutteellisuutta ja sen seurauksia esimerkiksi akun tiiviyyteen on vaikea arvioida katsastuksen yhteydessä, jolloin olisi järkevää, että myös selkeästi vaurioitunut akuston kiinnitys johtaisi katsastuksessa hylkäämiseen. Kunnon todistamiseen voitaisiin käyttää vastavaa lausuntoa tai todistusta kuin kaasusäiliöiden tapauksessa. Vaurioituneet tai vääntyneet kiinnikkeet eivät myöskään välttämättä enää kestä kuormitusta, sillä ajovoima-akun massa on ajoneuvon komponentiksi poikkeuksellisen korkea.

Ehdotamme, että muotoilua ”kiinnitys puutteellinen” tarkennetaan kattavammaksi muotoon ”kiinnitys puutteellinen, vaurioitunut tai siirtynyt”. Mikäli näin on tapahtunut, akkuun on kohdistunut merkittävä ulkopuolinen voima tai kiihtyvyyys ja sen vauriota on syytä epäillä.

Kunnioitavasti,

Markus Markkanen
Tekninen asiantuntija
Autotuoajat ja -teollisuus ry