

Hallituksen esitys eduskunnalle Wienin katsastussopimuksen muutosten hyväksymiseksi ja sopimuksen voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi sopimukseen pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta (jäljempänä *Wienin katsastussopimus* tai *sopimus*) tehdyt muutokset sekä Wienin katsastussopimukseen liitetyt normit 3 ja 4 sekä normien 1–4 muutokset.

Sopimuksen muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Ne koskevat sopimuksen määritelmiä ja kansainvälisen katsastustodistuksen sähköistä muotoa.

Normien 1–2 muutokset koskevat normien yhdenmukaistamista suhteessa EU:n katsastusdirektiiviin. Muutokset liittyvät määräaikaikatsastusten sisältöön, ajankohtiin ja tarkastuskohteisiin.

Normit 3 ja 4 koskevat sähkö-, hybridi- ja kaasuaajoneuvojen määräaikaikatsastuksiin liittyviä erityisiä määräyksiä, jotka liittyvät määräaikaikatsastusten sisältöön, ajankohtiin ja tarkastuskohteisiin. Lisäksi näiden normien määräykset määräaikaikatsastusten ajankohdista muutetaan samoiksi, kuin katsastusdirektiivissä.

Kyseiset normit ja muutokset ovat tulleet kansainvälisoikeudellisesti voimaan vuosina 2018–2020, mutta niitä ei ole hyväksytty eikä saatettu Suomessa voimaan oikea-aikaisesti. Tällä esityksellä tilanne korjattaisiin oikeustilan selkeyttämiseksi.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus Wienin katsastussopimuksen ja sen normien, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, niiden määräysten nostamisesta laintasoisiksi, jotka kuuluvat Suomessa lainsäädännön alaan. Sopimuksen ja sen normien konsolidoidut versiot on tarkoitus julkaista sähköisessä sopimussarjassa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana mahdollisimman pian sen jälkeen, kun laki on vahvistettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
2 Sopimuksen tavoitteet	6
3 Keskeiset ehdotukset	6
4 Esityksen vaikutukset	6
5 Lausuntopalaute	7
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	8
6.1 Sopimus	8
6.2 Normi 1	10
6.2.1 Soveltamisala	10
6.2.2 Määritelmät	10
6.2.3 Katsastusjaksot	10
6.2.4 Katsastus	10
6.2.5 Tarkastusvaatimukset	11
6.2.6 Tarkastusmenetelmät	11
6.2.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi	11
6.2.8 Nimet ja osoitteet	11
6.2.9 Siirtymämääräykset	11
6.3 Normi 2	12
6.3.1 Soveltamisala	12
6.3.2 Määritelmät	12
6.3.3 Katsastusjaksot	12
6.3.4 Katsastus	12
6.3.5 Tarkastusvaatimukset	12
6.3.6 Tarkastusmenetelmät	12
6.3.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi	13
6.3.8 Nimet ja osoitteet	13
6.3.9 Siirtymämääräykset	13
6.4 Normi 3	13
6.4.1 Soveltamisala	13
6.4.2 Määritelmät	14
6.4.3 Katsastusjaksot	14
6.4.4 Katsastus	14
6.4.5 Tarkastusvaatimukset	14
6.4.6 Tarkastusmenetelmät	14
6.4.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi	14
6.4.8 Nimet ja osoitteet	15
6.5 Normi 4	15
6.5.1 Soveltamisala	15
6.5.2 Määritelmät	15
6.5.3 Katsastusjaksot	15
6.5.4 Katsastus	15
6.5.5 Tarkastusvaatimukset	16
6.5.6 Tarkastusmenetelmät	16
6.5.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi	16
6.5.8 Nimet ja osoitteet	16
7 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut	16
8 Voimaantulo	17

HE 78/2021 vp

9 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	17
10 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	17
10.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	17
10.2 Käsittelyjärjestys	18
LAKIEHDOTUS	19
Laki pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta 19	
SOPIMUSTEKSTI	20
ASETUSLUONNOS	32
Asetus pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta 32	
MUUT LIITTEET	33
LIITE	33

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Vuonna 1997 Wienissä tehty sopimus pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta on saatettu Suomessa tasavallan presidentin asetuksella voimaan 19.6.2001 (jäljempänä *Wienin katsastussopimus* tai *sopimus*; SopS 35/2001). Wienin katsastussopimuksen ja siihen liitetyn normin 1 (SopS 4/2021) taustalla oli sopimuspuolten huoli tieliikenteen kasvusta ja sen aiheuttamista lisääntyneistä vaaroista ja haitoista, mikä aiheuttaa kaikille sopimuspuolille samanlaisia ja yhtä vakavia turvallisuus- ja ympäristöongelmia. Normilla 1 asetettiin yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskivat ympäristönsuojeluun liittyviä pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavia katsastuksia. Eri maissa tiettyjen pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten suorittamiseen tarvittava aika ja siitä aiheutuvat kustannukset saattoivat poiketa toisistaan, mikä saattoi vaikuttaa tieliikenteen harjoittajien välisiin kilpailuehtoihin. Lisäksi katsastuksessa käytössä olevat testausjärjestelmät vaihtelivat alueittain. Sopimuspuolet katsoivat, että on syytä yhdenmukaistaa mahdollisimman paljon testien toistamistiheyttä ja pakollisia testauskohteita.

Wienin katsastussopimus valmisteltiin alun perin vastaamaan nimenomaan raskaita ajoneuvoja koskevia ongelmia, mutta sopimuksen soveltamisala kattaa nykyään kaikki M₁-, M₂-, M₃-, N₁-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvot, joita käytetään kansainväliseen liikenteeseen. Sopimus on tehty YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) puitteissa. Sopimukseen on liittynyt yhteensä 16 osapuolta. Suomen lisäksi sopimuksessa on mukana neljä muuta EU-valtiota sekä EU:n ulkopuolisia valtioita, kuten Venäjä.

Sopimus antaa oikeudelliset puitteet yhdenmukaisten katsastusten kehittämiseksi siihen liitettyjen normien muodossa. Sopimuksella saatetaan kaikki moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut yhdenmukaisin ehdoin säädellyin määräajoin toistettavien katsastusten alaisiksi. Sopimuksen mukaan termi katsastus kattaa kaikkien niiden laitteiden ja osien katsastuksen, joita käytetään pyörillä varustetuissa ajoneuvoissa ja joiden ominaisuudet vaikuttavat liikenneturvallisuuteen, ympäristönsuojeluun ja energian säästöön. Lisäksi sopimuspuolten välillä tunnustetaan kunkin sopimuspuolen alueellaan antama katsastustodistus toisen sopimuspuolen alueella. Sopimuksella tavoitellaan korkeampaa turvallisuus- ja ympäristönsuojelutasoa sopimusvaltioissa.

Wienin katsastussopimusta on vuosien saatossa muutettu sekä siihen on tehty uusia normeja. Itse sopimukseen tehdyt muutokset ovat olleet luonteeltaan teknisiä. Sopimusta on muutettu vuonna 2004 (sopimuksen muutos 1), jolloin muutettiin sopimuksen 12 artiklaa. Muutos on hyväksytty ja saatettu kansallisesti voimaan asetuksella (SopS158/2004). Sopimusta on muutettu myös vuonna 2007 (sopimuksen muutos 2), jolloin muutettiin useamman artiklan sanamuotoa. Muutos on hyväksytty ja saatettu kansallisesti voimaan asetuksella (SopS 57/2007). Näiden muutosten lisäksi sopimuksen 11 g artiklaa on oikaistu (ks. SopS 159/2004), sopimus on saatettu Ahvenanmaalla voimaan (ks. SopS 72/2001) ja 12 artiklan muutos on saatettu Ahvenanmaalla voimaan (ks. SopS 29/2005).

Sopimuksen normia 1 on muutettu vuonna 2007. Muutos on hyväksytty ja saatettu kansallisesti voimaan asetuksella (SopS 19/2007). Sopimukseen tehtiin vuonna 2012 uusi normi 2. Normilla 2 asetettiin yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat pyörillä varustettujen ajoneuvojen ajokelpoisuuteen liittyviä määräajoin toistettavia katsastuksia. Normi 2 on hyväksytty ja saatettu kansallisesti voimaan asetuksella (SopS 14/2014).

Edellä mainittujen muutosten lisäksi Wienin katsastussopimuksen on tehty muutoksia ja uusia normeja, jotka ovat tulleet kansainvälisoikeudellisesti voimaan vuosina 2018–2020, mutta niitä ei ole hyväksytty eikä saatettu Suomessa voimaan oikea-aikaisesti. Tällä esityksellä tilanne korjataan oikeustilan selkeyttämiseksi. Tässä esityksessä käsitellään seuraavia sopimusmuutoksia, joita ei ole saatettu vielä kansallisesti voimaan: Wienin katsastussopimukseen Genevessä 13.8.2019 tehty muutos (sopimuksen muutos 3), normeihin 1 ja 2 Genevessä 8.2.2018 tehdyt muutokset, sopimukseen Genevessä 14.11.2018 tehdyt normit 3 ja 4 sekä normeihin 3 ja 4 Genevessä 26.9.2020 tehdyt muutokset (jäljempänä *sopimusmuutokset*). Nämä tuodaan eduskunnan hyväksyttäväksi siltä osin, kuin niissä on lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Wienin katsastussopimukseen tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Ne koskevat sopimuksen määritelmiä ja kansainvälisen katsastustodistuksen sähköistä muotoa.

Sopimukseen liitetyt normit 3 ja 4 on laadittu kaasu-, sähkö- ja hybridautojen yleistymisen myötä. Normilla 3 säännellään paineistettua maakaasua (CNG), nestekaasua (LPG) ja/tai nesteytettyä maakaasua (LNG) moottorin polttoaineena käyttävien ajoneuvojen määräajoin toistettavia katsastuksia. Normilla 4 asetetaan yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat sähkö- tai hybridikäyttövoimajärjestelmällä tai -järjestelmillä varustettujen moottoriajoneuvojen ajokelpoisuuteen liittyviä määräajoin toistettavia katsastuksia. Näiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia koskevaa erityissääntelyä ei ole aiemmin ollut. Sopimukseen liitettyjen normien 1-4 muutoksilla sääntely saatettiin vastaamaan sisällöltään moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/45/EU (jäljempänä *katsastusdirektiivi*) esimerkiksi koskien ajoneuvoluokkien katsastusjaksoja ja katsastusten enimmäisvälejä.

Wienin katsastussopimus ja siihen vuonna 2004 ja 2007 tehdyt muutokset, sekä siihen liitetyt normit 1 ja 2 on saatettu voimaan asetuksella, koska voimaansaattamishetkellä sopimuksen tai normien määräykset eivät sisältäneet lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Normi 1 on saatettu voimaan Suomessa vuonna 2001 tasavallan presidentin asetuksella pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen liitetyn normin 1 voimaansaattamisesta (SopS 4/2021). Normi 2 on saatettu Suomessa voimaan vuonna 2014 valtioneuvoston asetuksella pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtyyn sopimukseen liitetyn 2 normin voimaansaattamisesta (SopS 14/2014). Tilanne on kuitenkin muuttunut, koska nykyään sopimusmääräysten kattamista asioista säädetään Suomessa laissa, kun niistä ennen säädettiin valtioneuvoston asetuksella. Tällä hetkellä sopimuksen normit 1–4 sisältävät kaikki lainsäädännön alaan kuuluvaa sääntelyä. Koska Wienin katsastussopimus normeineen sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, muutosten hyväksymisen yhteydessä eduskunnan hyväksyttäväksi on tarpeen esittää lakiehdotus, jolla nostetaan sopimus ja sen normit, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, laintasoiksi siltä osin kuin ne sisältävät lainsäädännön alaa. Suomessa vuonna 2001 voimaan tulleen Wienin katsastussopimuksen osalta kyse on siten poikkeuksellisesta lainsäädännöllisestä ratkaisusta, jossa sopimus ja osa sen normien määräyksistä nostetaan jälkikäteen laintasoisiksi. Sopimuksen ja sen normien konsolidoidut versiot on tarkoitus julkaista sähköisessä sopimussarjassa.

Wienin katsastussopimuksessa säännellään sopimuksen ja sen normien irtisanomisesta. Wienin katsastussopimuksen 2 artiklan 5 kohdan mukaan jokainen normia soveltava sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa pääsihteerille yhden vuoden irtisanomisajalla, että sen hallintoelimet aikovat lopettaa sen soveltamisen. Irtisanominen koskee koko normia.

Wienin katsastussopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan, kun normi on muutettu ja vähintään viidesosa muuttamatonta normia soveltavista sopimuspuolista myöhemmin ilmoittaa haluavansa jatkaa muuttamattoman normin soveltamista, muuttamaton normi katsotaan muutetun normin vaihtoehdoksi ja sisällytetään muodollisesti sellaisenaan kyseiseen normiin, ja sitä sovelletaan siitä päivästä lähtien, jona muutos on hyväksytty tai se on tullut voimaan.

Wienin katsastussopimuksen 6 artiklan mukaan sopimuspuoli voi irtisanoa tämän sopimuksen 12 kuukauden irtisanomisajalla ilmoittamalla siitä Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille.

Esitys on poikkeuksellinen, sillä siinä on kyse sellaisten muutosten jälkikäteisestä kansallisesta voimaansaattamisesta ja hyväksymisestä, jotka sitovat Suomea jo kansainvälisoikeudellisesti. Esityksellä pyritään selkeyttämään oikeustilaa. Sopimusmuutosten hyväksymisen vaihtoehtona on sopimuksen tai sopimusmuutosten irtisanominen yllä selostetun mukaisesti. Eduskunnalle on myös aiemmin annettu sellainen hallituksen esitys, jossa on jälkikäteen esitetty sopimuksen hyväksymistä (HE 216/2005 vp). Lisäksi eduskunnalle on annettu sellaisia hallituksen esityksiä, joissa on esitetty sopimuksen jälkikäteistä nostamista lain tasolle (HE 32/2004 vp ja HE 84/2014 vp).

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

UNECE WP.29-työryhmässä (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) on vuosina 2018–2020 hyväksytty sopimusmuutokset. Sopimusmuutokset on valmisteltu katsastusta koskevassa epävirallisessa

WP.29:n alaisessa työryhmässä (Informal Working Group on Periodical Technical Inspections; IWG on PTI), jonka WP.29 perusti vuonna 2015 valmistelevaan luonnokset normeiksi 3 ja 4 kaasuaajoneuvojen sekä sähkö- ja hybridiajoneuvojen määräaikaikatsastuksista. Suomi on jäsenenä edellä mainituissa työryhmissä.

Hallituksen esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on kuultu Liikenne- ja viestintävirastoa. Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella 21.10.–18.11.2020. Oikeustilan selkeyttämistarpeesta ja asian kiireellisyydestä johtuen lausuntokierroksen kesto oli ainoastaan neljä viikkoa. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2020>.

2 Sopimuksen tavoitteet

Sopimuksen tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta ja suojella ympäristöä yhdenmukaistamalla ja kehittämällä sopimuspuolien katsastustoimintaa.

Normeilla 3 ja 4 luodaan selkeät toimintalinjat sähkö-, hybridi- ja kaasuaajoneuvojen määräaikaikatsastuksille. Normien tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Normien 1–4 muutosten tavoitteena on yhdenmukaistaa sopimusmääräyksiä katsastusdirektiivin kanssa.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi sopimusmuutokset, joita ei ole vielä kansallisesti hyväksytty ja saatettu voimaan.

Esitykseen sisältyy myös lakiehdotus, jonka tarkoituksena on nostaa laintasoisiksi Wienin katsastussopimus sekä ne sopimukseen tehtyjen normien määräykset, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, jotka siltä osin, kuin lainsäädännön muuttumisen johdosta ne nykyisin arvioidaan kuuluvan lainsäädännön alaan.

4 Esityksen vaikutukset

Vaikutukset yrityksiin

Katsastustoimipaikat

Sopimusmuutokset eivät aiheuta katsastusyrityksille merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Katsastusyritysten olisi hankittava Liikenne- ja viestintäviraston tuottama tietojärjestelmäpäivitys, jossa sopimusmuutosten vaatimukset otettaisiin huomioon. Sopimusmuutokset eivät kuitenkaan aiheuttaisi katsastusyrityksille velvollisuutta esimerkiksi uusien laitteiden hankkimiseksi.

Muut yritykset

Sopimusmuutokset helpottaisivat rajat ylittävää liikennettä Venäjälle, joka on sopimuspuolena Wienin katsastussopimuksessa. Katsastussopimuksessa on määritelty minimitaso ajoneuvojen teknisen kunnon tarkastamiseksi. Suomi ja Venäjä ovat sopimukseen liittyessään sitoutuneet tunnustamaan vastavuoroisesti toisessa sopimusvaltiossa katsastussopimuksen mukaisesti suoritettut katsastukset. Suomessa katsastetut ajoneuvot täyttävät näin ollen Venäjän liikennekelpoisuusvaatimukset, eikä vaadittua liikennekelpoisuutta tarvitse osoittaa muulla tavalla. Sopimusmuutokset edistäisivät siten sellaisten suomalaisten kuljetusyritysten ja muiden yritysten toimintaa, jotka harjoittavat liiketoimintaa Venäjän markkinoilla tai joiden liiketoiminta edellyttää liikkumista Venäjän alueella.

Jos sopimusmuutoksia ei hyväksyttäisi ja voimaansaatettaisi Suomessa, sopimuksen mukainen vastavuoroinen tunnustaminen ei kaasu-, sähkö- ja hybridiautojen osalta täyttyisi. Tällöin Venäjä voisi näiden ajoneuvojen osalta todeta, ettei katsastussopimus ole voimassa, ja asettaa omia vaatimuksiaan näiden ajoneuvojen liikkumiselle alueellaan. Tällaiset lisävaatimukset voisivat haitata rajat ylittävää liikennöintiä ja yritystoimintaa.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Sopimusmuutoksilla arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia kotitalouksille. Normien mukaisesti katsastuksessa tarkastettavat kohteet vaikuttavat kaasu-, sähkö- ja hybridiautojen turvallisuuteen, ja voimaansaattaminen mahdollistaa helpommin kotitalouksien matkailun Venäjälle.

Koska sopimusmuutokset aiheuttaisivat ainoastaan vähäisiä muutoksia määräaikaikatsastusten sisällössä, sopimusmuutoksilla ei arvioida olevan vaikutusta myöskään esimerkiksi katsastusten hintoihin.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Sopimusmuutoksilla olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan, sillä sen täytyisi toteuttaa tietojärjestelmäpäivityksiä. Tietojärjestelmiin tehtävät kirjastomuutokset veisivät arviolta 3–5 henkilötyöpäivää. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi muutettava katsastusmääräyksiään. Tästä aiheutuva itsenäinen työmäärä ei kuitenkaan olisi suuri, sillä määräyksiä ollaan muutoinkin muuttamassa keväällä 2021.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön

Sopimusmuutoksilla olisi myönteistä vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön. Normeilla luotaisiin selkeät toimintalinjat kaasu-, sähkö- ja hybridi- ajoneuvojen määräaikaikatsastuksille. Toimintalinjojen selkeyttäminen yhdenmukaistaisi näiden ajoneuvojen katsastusvaatimuksia ja asiakkaiden kohtelua katsastustoimipaikoilla.

Kaasu-, sähkö- ja hybridiajoneuvojen määräaikaikatsastuksia koskevan erityissääntelyn käyttöönotto tukisi myös vaihtoehtoisten käyttövoimien laajempaa hyödyntämistä tulevaisuudessa.

5 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella 21.10–18.11.2020. Lausuntopyyntö lähetettiin seuraaville tahoille: Ahvenanmaan maakunnan hallitus, oikeusministeriö, ulkoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, A-katsastus, Ammattiliitto Pro, Applus Finland, Autoliitto, Autoalan keskusliitto, Autokatsastajat AK ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto, HelppoKatsastus, Savarin Katsastus, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry ja Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto. Lausuntoja saatiin yhteensä kahdeksan. Osa tahoista ilmoitti, ettei heillä ollut lausuttavaa esityksestä. Näin ilmoitti oikeusministeriö.

Kaikki lausunnot ja lausuntoyhteenvedot ovat saatavissa julkisessa palvelussa osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2020>).

Yleisesti ottaen lausunnonantajat kannattivat esitystä ja pitivät sitä perusteltuna. Ulkoministeriö esitti lausunnoissaan useita teknisiä huomioita esityksen perusteluihin ja lakiehdotukseen. Sisällöllisesti merkittävimmät lausunnoissa esitetyt huomiot liittyivät tiettyjen katsastusalan toimijoiden ehdotukseen siitä, että katsastajilta tulisi edellyttää sitovalla säädöksellä sähköturvallisuuskoulutuksen suorittamista silloin, kun katsastaja työskentelee sähkö- ja hybridiajoneuvojen parissa.

Lausuntopalauteesta on otettu huomion ulkoministeriön lakitekniset huomiot. Muilta osin lausunnoissa ehdotettuja muutoksia ei ole toteutettu. Sähköturvallisuuskoulutusta koskeva vaatimus perustuu sähköturvallisuuslakiin (1135/2016), jonka 54 §:n mukaan sähkötoivia tai käyttötöitä (mm. sähkölaitteistoon kohdistuvat tarkastustoimenpiteet) tekevän henkilön tulee olla tehtävään ja sen sähköturvallisuutta koskeviin vaatimuksiin perehtynyt tai opastettu. Katsastajien sähköturvallisuuskoulutuksesta ei siten ole tarpeen laatia erillisääntelyä.

6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

6.1 Sopimus

Tässä jaksossa selostetaan Wienin katsastussopimuksen artikloiden sekä sopimuksen liitteiden sisältöä. Artiklaan 1 ja sopimuksen liitteeseen 2 on tehty muutoksia, jotka on tarkoitettu tällä esityksellä kansallisesti hyväksyä ja saattaa voimaan. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Muutoksista on kerrottu tarkemmin niitä koskeissa kohdissa.

1 artikla. Sopimuksen 1 artikla koskee sopimuksen toimintamekanismia. Sen 1 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat normit alueellaan rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavia katsastuksia varten sekä tunnustavat vastavuoroisesti kyseisten normien mukaisesti suoritettavat katsastukset. Lisäksi kohdassa määrätään normien vahvistamiseen liittyvistä perussäännöistä. Artiklan 2 kohtaan sisältyisivät sopimuksen kannalta olennaiset määritelmät, kuten katsastus ja pyörillä varustetut ajoneuvot.

1 artiklaan on vuonna 2019 hyväksytty muutoksia, joilla artiklan 2 kohtaan on lisätty uusia katsastusta koskevia määritelmiä, joita ovat esimerkiksi liikennekelpoisuus, puutteet ja katsastus. Määritelmät ovat luonteeltaan lakitekniisiä täsmennyksiä, eikä niillä ole itsenäisiä vaikutuksia.

Sopimuksen 1 artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Normien vahvistamista ja katsastusten tunnustamista koskevat perussäännökset ovat sellaisia asiakokonaisuuksia, joista kansallisesti tulisi säätää lailla. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

2 artikla. Sopimuksen 2 artikla koskee sopimuksen normeja. Kohdassa määrätään normien sisällöstä, normien hyväksymisestä sekä niiden irtisanomisesta. Artiklan 1 kohdan mukaan normi katsotaan hyväksytyksi, jollei yli kolmasosa sopimuspuolista ole kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin pääsihteeri toimitti ilmoituksen, ilmoittanut pääsihteerille vastustavansa normia. Lisäksi artiklan 1 kohdassa luetellaan, mitä tietoja normin sisällöstä tulee käydä ilmi. Normeissa tulee selostaa esimerkiksi, mitä pyörillä varustettujen ajoneuvojen luokkia se koskee sekä katsastuksen toistamistiheys ja tarkastettavat laitteet ja/tai osat.

Artiklan 2 kohdan mukaan, kun normi on hyväksytty, pääsihteeri ilmoittaa siitä mahdollisimman pian kaikille sopimuspuolille, mainiten ne sopimuspuolet, jotka ovat vastustaneet normia ja joiden osalta normi ei tule voimaan. Artiklan 3 kohdan mukaan hyväksytty normi tulee voimaan siinä ilmoitettuna päivänä (päivinä) tähän sopimukseen liitettynä normina, joka koskee kaikkia niitä sopimuspuolia, jotka eivät ole ilmoittaneet vastustavansa normia.

Artiklan 4 kohdan mukaan, sopimuspuoli voi liittymiskirjaansa tallettaessaan selittää, etteivät tietyt tai mitkään tähän sopimukseen liitetyt normit ole sen osalta sitovia. Artiklan 5 kohta koskee normien irtisanomista. Kohdan mukaan jokainen normia soveltava sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa pääsihteerille yhden vuoden irtisanomisajalla, että sen hallintoelimet aikovat lopettaa sen soveltamisen. Pääsihteeri antaa tällaiset ilmoitukset tiedoksi muille sopimuspuolille.

Sopimuksen 2 artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

3 artikla. Sopimuksen 3 artikla koskee sopimukseen liitettyjen normien muuttamista. Sen 1 kohdan mukaan hallintokomitea vahvistaa normien muutokset 1 ja 2 artiklassa määrätyllä tavalla sekä 1 liitteessä määrätyn menettelyn mukaisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan normin muutos katsotaan hyväksytyksi, ellei yli kolmasosa sopimuspuolista, jotka soveltavat normia ilmoituksen antamisen ajankohtana, ole kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona pääsihteeri on ilmoittanut asiasta, selittänyt pääsihteerille vastustavansa muutosta. Kohdan mukaan tietyissä tilanteissa myös muuttamaton normi voi jäädä muutetun normin rinnalle sovellettavaksi. Kun normi on muutettu ja vähintään viidesosa muuttamatonta normia soveltavista sopimuspuolista myöhemmin ilmoittaa haluavansa jatkaa muuttamattoman normin soveltamista, muuttamaton normi katsotaan muutetun normin vaihtoehdoksi ja sisällytetään muodollisesti sellaisenaan kyseiseen normiin, ja sitä sovelletaan siitä päivästä lähtien, jona muutos on hyväksytty tai se on tullut voimaan.

HE 78/2021 vp

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

4 artikla. Sopimuksen 4 artikla koskee sopimuspuolten kelpoisuutta sekä äänimääriä. Artiklassa säännellään myös sopimuspuoleksi tulemistä.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

5 artikla. Sopimuksen 5 artikla koskee sopimuksen voimaantuloa.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6 artikla. Sopimuksen 6 artikla koskee sopimuksen irtisanomista.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

7 artikla. Sopimuksen 7 artikla koskee sopimuksen alueellista soveltamista.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

8 artikla. Sopimuksen 8 artikla koskee riidanratkaisua.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

9 artikla. Sopimuksen 9 artikla koskee varauman tekemistä sopimuksen 8 artiklaan. Sen 3 kohdan mukaan mitään muita varaumia tähän sopimukseen tai sen liitteinä oleviin sääntöihin ei sallita; jokainen sopimuspuoli voi kuitenkin 2 artiklan määräysten mukaisesti selittää, ettei se aio soveltaa tiettyjä sääntöjä tai ettei se aio soveltaa mitään niistä.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

10 artikla. Sopimuksen 10 artikla koskee itse sopimuksen ja sen liitteiden tekstin muuttamista. Sen 1 kohdan mukaan sopimuspuoli voi ehdottaa yhtä tai useampaa muutosta tähän sopimukseen ja sen liitteisiin. Jokaiseen sopimukseen ja sen liitteisiin ehdotetun muutoksen teksti toimitetaan pääsihteerille, joka toimittaa sen kaikille sopimuspuolille ja ilmoittaa siitä kaikille muille 4 artiklan 1 kappaleessa mainituille maille. Artiklan 2 kohdan mukaan jokainen tämän artiklan 1 kappaleen mukaisesti toimitettu muutosehdotus katsotaan hyväksytyksi, jollei mikään sopimuspuoli vastusta sitä kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteerin on toimitanut muutosehdotuksen.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

11 artikla. Sopimuksen 11 artikla koskee muita asioita, kuin 2, 3 ja 5 artiklassa määrättyjä ilmoituksia, joista Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerin tulee ilmoittaa sopimuspuolille.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

12 artikla. Sopimuksen 12 artiklan mukaan sopimuspuolen nimeämät ja sen suoraan valvomat elimet ja laitokset voivat suorittaa määräajoin toistettavia katsastuksia tämän sopimuksen mukaisesti toisen sopimuspuolen puolesta.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

13 artikla. Sopimuksen 13 artikla koskee sopimuksen tallettamista ja allekirjoittamista.

Artikla kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Artikla ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite 1. Sopimuksen liite 1 koskee hallintokomitean kokoonpanoa ja menettelytapasääntöjä. Liitteen mukaan sopimuksen sopimuspuolet tulee olla edustettuina hallintokomitean jäsenistössä. Yhdistyneiden Kansakuntien

pääsihteeri kutsuu komitean koolle Euroopan talouskomission alaisuudessa aina, kun uuden normin tai normimuutoksen vahvistaminen on tarpeen. Liitteen mukaan ehdotetuista uusista normeista ja normimuutoksista äänestetään.

Liite kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Liite ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite 2. Sopimuksen liite 2 koskee kansainvälistä katsastustodistusta. Liitteen mukaan hyväksytyt katsastustoimipisteet ovat vastuussa katsastuksen suorittamisesta, sovellettavien vuoden 1997 Wienin sopimukseen liitettyjen normien mukaisten katsastusvaatimusten täyttämisen hyväksymisestä sekä seuraavan katsastuksen viimeisimmän sallitun ajankohdan merkitsemisestä. Liitteessä säännellään lisäksi katsastustodistuksen ulkoasusta sekä sisällöstä.

Liitteen 2 kohtaan on tehty muutos, joka koskee kansainvälisen katsastustodistuksen sähköistä muotoa. Muutos on luonteeltaan tekninen ja liittyy teknologiseen kehitykseen.

Liite ei kuulu Suomessa lainsäädännön alaan. Liite ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.2 Normi 1

Tässä jaksossa selostetaan Wienin katsastussopimuksen normin 1 ja sen liitteen sisältöä. Normin kohtiin 1, 2, 3, 5, 6 ja 7 sekä normin liitteeseen on tehty muutoksia, jotka on tarkoitettu esityksellä kansallisesti hyväksyä ja saattaa voimaan. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Muutoksista on kerrottu tarkemmin niitä koskevissa kohdissa.

6.2.1 Soveltamisala

Normin 1 kohdan varsinaiseen sisältöön ei ole tullut muita muutoksia, kuin viittaustekninen muutos kohtaan 1.2.

Normin 1 kohdassa määritetään normin soveltamisala. Sen mukaan normin määräykset liittyvät sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetun mukaisesti ajoneuvojen ympäristövaatimuksiin. Sopimuksen soveltamisala koskee kansainvälistä liikennettä. Kansainvälisessä liikenteessä käytettävien pyörillä varustettujen ajoneuvojen on täytettävä normissa määritellyt vaatimukset. Sopimuspuolet voivat päättää normin mukaisten vaatimusten soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin. Normin 1 määräyksiä sovelletaan Suomessa myös kotimaanliikenteeseen.

6.2.2 Määritelmät

Normin 2 kohtaan sisältyvät normin kannalta olennaiset määritelmät. Määritelmää 2.4 ”pyörillä varustettu ajoneuvo” on muutettu normin muutoksen yhteydessä. Kohdan 2.4 määritelmään on lisätty ajoneuvoluokat M₁, N₁, O₃ ja O₄.

Lisäksi muutoksen yhteydessä on tähän kohtaan toteutettu pieniä teknisiä muutoksia.

6.2.3 Katsastusjaksot

Normin 3 kohdassa määrätään katsastusten enimmäisvälistä tiettyjen ajoneuvoluokkien osalta.

Normin muutoksen yhteydessä eri ajoneuvoluokkien katsastusajavälejä on muutettu. Muutoksien taustalla on normin määräysten yhdenmukaistaminen katsastusdirektiivin kanssa.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti vastaavista asioista säädetään ajoneuvolaissa (82/2021). Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.2.4 Katsastus

Normin 4 kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Normin 4 kohdan mukaan normin määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus normin liitteen mukaisesti. Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän normin liitteen määräysten noudattaminen.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti määräaikaiskatsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain 148 §:ssä. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.2.5 Tarkastusvaatimukset

Normin 5 kohta määrittää ne kohteet, jotka on tarkastettava. Kohtaan on lisätty uutena tarkastuskohteena kohta 5.2 ”ympäristöhaitat” (environmental nuisances). Lisäksi kohtaa 5.4 on täsmennetty ja sen mukaan tarkastuskohteisiin kuuluvat ”muut ympäristönsuojeluun liittyvät kohteet”.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Vastaavat kansalliset määräykset sisältyvät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

6.2.6 Tarkastusmenetelmät

Normiin on lisätty kokonaan uusi kohta koskien tarkastusmenetelmiä. Sen mukaan vähimmäisvaatimuksena on normin liitteessä määriteltä tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi esimerkiksi kokeilla niitä käsin ja arvioida niiden aiheuttamaa ääntä.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Vastaavat kansalliset määräykset sisältyvät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

6.2.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Normiin on lisätty kokonaan uusi kohta, joka koskee pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia. Puutteet jaotellaan vähäisiin puutteisiin, merkittäviin puutteisiin ja vaarallisiin puutteisiin. Kohdassa määrätään myös siitä, mitkä puutteet aiheuttavat sen, ettei ajoneuvoa saa käyttää tieliikenteessä.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Vikojen ja puutteiden luokittelusta säädetään kansallisesti ajoneuvolain 154-155 §:ssä. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.2.8 Nimet ja osoitteet

Normin 8 kohdan mukaan normia soveltavien sopimusvaltioiden on ilmoitettava YK:n sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta. Kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Kohta ei kuulu Suomessa lainsäädännön alaan, eikä se aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.2.9 Siirtymämääräykset

Normin 9 kohta sisältää normin siirtymämääräykset. Kohtaan ei ole tehty muutoksia. Kohta kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan siltä osin kuin se koskee normin lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Kohta ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite: Tarkastuksen vähimmäisvaatimukset

Normin liitteeseen on tehty katsastusdirektiiviä vastaavia muutoksia.

Normin liite 1 sisältää vähimmäisvaatimukset siitä, mitkä laitteet tarkastuksessa on tarkastettava ja millä menetelmällä laitteet on tarkastettava. Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset.

Liite 1 ei kuulu lainsäädännön alaan. Vastaavat vaatimukset sisältyvät kansallisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

6.3 Normi 2

Tässä jaksossa selostetaan Wienin katsastussopimuksen normin 2 ja sen liitteen sisältöä. Normin kohtiin 2, 3 ja 7 sekä normin liitteeseen on tehty muutoksia, jotka on tarkoitettu tällä esityksellä kansallisesti hyväksyä ja saattaa voimaan. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Muutoksista on kerrottu tarkemmin niitä koskeissa kohdissa.

6.3.1 Soveltamisala

Normin 1 kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Normin 1 kohdassa määritetään normin soveltamisala. Sen mukaan normin määräykset liittyvät sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetun mukaisesti ajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin. Sopimuksen soveltamisala koskee kansainvälistä liikennettä. Kansainvälisessä liikenteessä käytettävien pyörillä varustettujen ajoneuvojen on täytettävä normissa määritellyt vaatimukset. Sopimuspuolet voivat päättää normin mukaisten vaatimusten soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin. Normin 2 määräyksiä sovelletaan Suomessa myös kotimaanliikenteeseen.

6.3.2 Määritelmät

Normin 2 kohtaan sisältyvät normin kannalta olennaiset määritelmät. Määritelmää 2.4 ”pyörillä varustettu ajoneuvo” on muutettu normin muutoksen yhteydessä. Kohdan 2.4 määritelmään on lisätty ajoneuvoluokat M₁, N₁, O₃ ja O₄. Lisäksi määritelmää 2.6. ”Vuoden 1958 Geneven sopimus” on muutettu, koska tätä kyseistä sopimusta on muutettu vuonna 2017, joten normin määritelmää on tullut päivittää.

6.3.3 Katsastusjaksot

Normin 3 kohdassa määrätään katsastusten enimmäisvälistä tiettyjen ajoneuvoluokkien osalta.

Normin muutoksen yhteydessä eri ajoneuvoluokkien katsastusaikavälejä on muutettu. Muutoksien taustalla on normin määräysten yhdenmukaistaminen katsastusdirektiivin kanssa.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti vastaavista asioista säädetään ajoneuvolaissa. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.3.4 Katsastus

Normin 4 kohdan mukaan normin määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus normin liitteen mukaisesti. Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän normin liitteen määräysten noudattaminen. Normin 4 kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti määräaikaikatsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain 148 §:ssä. Lisäksi määräaikaikatsastusvelvollisista ajoneuvoista säädetään ajoneuvolaissa. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.3.5 Tarkastusvaatimukset

Normin 5 kohdassa yksilöidään kohteet, jotka ajoneuvosta on ainakin tarkastettava. Kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan. Liikenne- ja viestintävirasto antaa ajoneuvolain 152 §:n nojalla tarkemmat määräykset tarkastuskohteista ja –menetelmistä.

6.3.6 Tarkastusmenetelmät

Normin 6 kohdan mukaan vähimmäisvaatimuksena on normin liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen

tarkastelun lisäksi tarkastaja voi esimerkiksi kokeilla niitä käsin ja arvioida niiden aiheuttamaa ääntä. Kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan. Liikenne- ja viestintävirasto antaa ajoneuvolain 152 §:n nojalla tarkemmat määräykset tarkastuskohteista ja –menetelmistä.

6.3.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Normin 7 kohta koskee pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia. Puutteet jaotellaan vähäisiin puutteisiin, merkittäviin puutteisiin ja vaarallisiin puutteisiin. Kohdassa määrätään myös siitä, mitkä puutteet aiheuttavat sen, että toimivaltainen kansallinen viranomainen voi kieltää ajoneuvon käytön tieliikenteessä. Kansallisesti ajokieltoon määräämisestä säädetään ajoneuvolain 157 §:ssä, jonka mukaan ajoneuvo määrätään ajokieltoon, jos ajoneuvossa havaitaan katsastuksessa vaarallinen vika tai puutteellisuus. Kohtaan on tehty vähäisiä teknisiä muutoksia.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Vikojen ja puutteiden luokittelusta säädetään kansallisesti ajoneuvolain 154-155 §:ssä. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.3.8 Nimet ja osoitteet

Normin 8 kohdan mukaan normia soveltavien sopimusvaltioiden on ilmoitettava YK:n sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta. Kohtaan ei ole tehty muutoksia.

Kohta ei kuulu Suomessa lainsäädännön alaan, eikä se aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.3.9 Siirtymämääräykset

Normin 9 kohta sisältää normin siirtymämääräykset. Kohtaan ei ole tehty muutoksia. Kohta kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan siltä osin kuin se koskee normin lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Kohta ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite: Tarkastuksen vähimmäisvaatimukset

Normin liite 1 sisältää vähimmäisvaatimukset siitä, mitkä laitteet tarkastuksessa on tarkastettava ja millä menetelmällä laitteet on tarkastettava. Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Normin liitteeseen on tehty katsastusdirektiiviä vastaavia muutoksia.

Liite 1 ei kuulu lainsäädännön alaan. Vastaavat vaatimukset sisältyvät kansallisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin. Liite ei aiheuta muutoksia kansalliseen sääntelyyn.

6.4 Normi 3

Tässä jaksossa selostetaan Wienin katsastussopimuksen normin 3 ja sen liitteen sisältöä. Kyseistä normia ja sen liitettä ei ole aiemmin kansallisesti hyväksytty tai saatettu voimaan. Normiin ja sen liitteeseen on tehty myös muutoksia, joita ei ole aiemmin hyväksytty tai saatettu kansallisesti voimaan. Näin ollen normi 3, sen liite, sekä niihin tehdyt muutokset on kokonaisuudessaan tarkoitusta tällä esityksellä kansallisesti hyväksyä ja saattaa voimaan. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Muutoksista on kerrottu tarkemmin niitä koskevissa kohdissa.

6.4.1 Soveltamisala

Normin 1 kohdassa määritetään normin soveltamisala. Sen mukaan normin määräykset liittyvät kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin paineistettua maakaasua (CNG), nestekaasua (LPG) ja/tai nesteytettyä maakaasua (LNG) moottorin polttoaineena käyttävien moottoriajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin. Normin vaatimukset koskevat pyörillä varustettuja, kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, jos ne on varustettu LPG-, LNG- tai CNG-moottorilla.

Sopimuspuolet voivat soveltaa normin vaatimuksia myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin. Tarkoituksena olisi soveltaa normin 3 määräyksiä muutoksineen kotimaanliikenteeseen.

6.4.2 Määritelmät

Normin 2 kohtaan sisältyvät normin kannalta olennaiset määritelmät, joita ovat muun muassa määräaikaikatsastus ja pyörillä varustettu ajoneuvo.

6.4.3 Katsastusjaksot

Normin 3 kohdassa asetetaan eri ajoneuvoluokkien määräaikaikatsastusten enimmäisaikavälejä koskevat määräykset.

Normin uusimmassa muutoksessa tämä kohta on muutettu vastaamaan katsastusdirektiiviä.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti vastaavista asioista säädetään ajoneuvolaissa. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.4.4 Katsastus

Normin 4 kohdan mukaan normin määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräaikaikatsastus normin liitteen 1 mukaisesti sekä Wienin katsastussopimukseen liitetyissä normeissa 1 ja 2 määritelty katsastus.

Kansainvälisellä katsastustodistuksella vahvistetaan ainakin normin liitteen määräysten noudattaminen.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti määräaikaikatsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain 148 §:ssä. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.4.5 Tarkastusvaatimukset

Normin 5 kohdan mukaan tarkastukseen on sisällytettävä ainakin normin liitteessä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvoon.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Jotta vastaavat kansalliset vaatimukset sisältyisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin, on niitä muutettava vastaamaan kohdan vaatimuksia.

6.4.6 Tarkastusmenetelmät

Normin 6 kohdan mukaan vähimmäisvaatimuksena on normin liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmänä on silmämääräinen tarkastus, kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi esimerkiksi kokeilla niitä käsin ja arvioida niiden aiheuttamaa ääntä.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Jotta vastaavat kansalliset määräykset sisältyisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin, on niitä muutettava vastaamaan kohdan vaatimuksia.

6.4.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Normin 7 kohdassa määritellään puutteiden arviointiperusteet. Puutteet jaotellaan vähäisiin puutteisiin, merkittäviin puutteisiin ja vaarallisiin puutteisiin. Kohdassa määrätään myös siitä, mitkä puutteet aiheuttavat sen, että toimivaltainen kansallinen viranomainen voi kieltää ajoneuvon käytön tieliikenteessä.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Vikojen ja puutteiden luokittelusta säädetään kansallisesti ajoneuvolain 154-155 §:ssä. Kansallisesti ajokieltoon määräämisestä säädetään ajoneuvolain 157 §:ssä, jonka mukaan ajoneuvo määrätään ajokieltoon, jos ajoneuvossa havaitaan katsastuksessa vaarallinen vika tai puutteellisuus. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.4.8 Nimet ja osoitteet

Normin 8 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on ilmoitettava YK:n sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Kohta ei kuulu Suomessa lainsäädännön alaan, eikä se aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite 1: Tarkastusten vähimmäisvaatimukset

Normin liite 1 sisältää vähimmäisvaatimukset siitä, mitkä laitteet tarkastuksessa on tarkastettava ja millä menetelmällä laitteet on tarkastettava. Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset.

Liite 1 ei kuulu lainsäädännön alaan. Vastaavat vaatimukset sisältyvät kansallisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin. Liikenne- ja viestintäviraston on muutettava määräystään siten, että se kattaa myös liitteen sisällön.

6.5 Normi 4

Tässä jaksossa selostetaan Wienin katsastussopimuksen normin 4 ja sen liitteen sisältöä. Kyseistä normia ja sen liitettä ei ole aiemmin kansallisesti hyväksytty tai saatettu voimaan. Normiin ja sen liitteeseen on tehty myös muutoksia, joita ei ole aiemmin hyväksytty tai saatettu kansallisesti voimaan. Näin ollen normi 4, sen liite, sekä niihin tehtyt muutokset on kokonaisuudessaan tarkoitus tällä esityksellä kansallisesti hyväksyä ja saattaa voimaan. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä. Muutoksista on kerrottu tarkemmin niitä koskevissa kohdissa.

6.5.1 Soveltamisala

Normin 1 kohdassa määritetään normin soveltamisala. Sen mukaan normin määräykset liittyvät kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin hybridi- ja sähköajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin. Normin vaatimukset koskevat sellaisia ajoneuvoja, jotka katsotaan sähkö- tai hybridiajoneuvoiksi.

Sopimuspuolet voivat soveltaa normin vaatimuksia myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin. Taroituksena olisi soveltaa normin 4 määräyksiä muutoksineen kotimaanliikenteessä.

6.5.2 Määritelmät

Normin 2 kohtaan sisältyvät normin kannalta olennaiset määritelmät, joita ovat muun muassa määräaikaikatsastus ja pyörillä varustettu ajoneuvo.

6.5.3 Katsastusjaksot

Normin 3 kohdassa asetetaan eri ajoneuvoluokkien määräaikaikatsastusten enimmäisaikavälejä koskevat määräykset.

Normin uusimmassa muutoksessa tämä kohta on muutettu vastaamaan katsastusdirektiiviä.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti vastaavista asioista säädetään ajoneuvolaissa. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.5.4 Katsastus

Normin 4 kohdan mukaan normin määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräaikaikatsastus normin liitteen 1 mukaisesti sekä Wienin katsastussopimukseen liitetyissä normeissa 1 ja 2 määritelty katsastus.

Kansainvälisellä katsastustodistuksella vahvistetaan ainakin normin liitteen määräysten noudattaminen.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti määräaikaikatsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain 148 §:ssä. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.5.5 Tarkastusvaatimukset

Normin 5 kohdan mukaan tarkastukseen on sisällytettävä ainakin normin liitteessä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvon.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Jotta vastaavat kansalliset vaatimukset sisältyisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin, on niitä muutettava vastaamaan kohdan vaatimuksia.

6.5.6 Tarkastusmenetelmät

Normin 6 kohdan mukaan vähimmäisvaatimuksena on normin liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmänä on silmämääräinen tarkastus, kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi esimerkiksi kokeilla niitä käsin ja arvioida niiden aiheuttamaa ääntä.

Kohta ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Jotta vastaavat kansalliset määräykset sisältyisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin, on niitä muutettava vastaamaan kohdan vaatimuksia.

6.5.7 Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Normin 7 kohdassa määritellään puutteiden arviointiperusteet. Puutteet jaotellaan vähäisiin puutteisiin, merkittäviin puutteisiin ja vaarallisiin puutteisiin. Kohdassa määrätään myös siitä, mitkä puutteet aiheuttavat sen, että toimivaltainen kansallinen viranomainen voi kieltää ajoneuvon käytön tieliikenteessä.

Kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Vikojen ja puutteiden luokittelusta säädetään kansallisesti ajoneuvolain 154-155 §:ssä. Kansallisesti ajokieltoon määrittämisestä säädetään ajoneuvolain 157 §:ssä, jonka mukaan ajoneuvo määrittään ajokieltoon, jos ajoneuvossa havaitaan katsastuksessa vaarallinen vika tai puutteellisuus. Kohta ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

6.5.8 Nimet ja osoitteet

Normin 8 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on ilmoitettava YK:n sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Kohta ei kuulu Suomessa lainsäädännön alaan, eikä se aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liite 1: Tarkastusten vähimmäisvaatimukset

Normin liite 1 sisältää vähimmäisvaatimukset siitä, mitkä laitteet tarkastuksessa on tarkastettava ja millä menetelmällä laitteet on tarkastettava. Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset.

Liite 1 ei kuulu lainsäädännön alaan. Vastaavat vaatimukset sisältyvät kansallisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin. Liikenne- ja viestintäviraston on muutettava määräystään siten, että se kattaa myös liitteen sisällön.

7 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut

1 §. Lain 1 § sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen ja siihen liitettyjen normien määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan sellaisina kuin ne ovat muutettuna. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edellä jaksossa 6.

2 §. Edellä 1 §:ssä tarkoitettujen sopimusmuutosten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Ehdotetun lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä lakiehdotus tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajan-kohtana. Valtioneuvoston asetus on tarkoitus antaa mahdollisimman pian lain vahvistamisen jälkeen. Asetus-luonnos on tämän esityksen liitteenä.

Sopimusmuutokset ovat jo Suomen osalta voimassa, mutta ne hyväksytään ja voimaansaattetaan kansallisesti nyt oikeustilan korjaamiseksi.

Sopimukseen tehdyt, kansallisesti hyväksymättä olevat, muutokset ovat tulleet kansainvälisesti ja Suomea si-tovasti voimaan seuraavasti: sopimusta koskevat muutokset 13 elokuuta vuonna 2019, sopimuksen normiin 1 ja 2 tehdyt muutokset 8 helmikuuta vuonna 2018 ja sopimuksen normit 3 ja 4 14 marraskuuta vuonna 2019 sekä niitä koskevat muutokset 26 syyskuuta vuonna 2020.

9 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Sopimusmuutosten voimaansaattaminen edellyttää Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumusta, koska tieli-i-kenne kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnan lainsäädäntö- valtaan. Sopimuksen ja siihen liitettyjen normien määräykset kuuluvat kokonaisuudessaan Ahvenanmaan lain- säädäntövaltaan. Niille tarvitaan siten Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukainen Ahvenan- maan maakuntapäivien hyväksyntä. Lisäksi Ahvenanmaalle tiedotetaan sopimuksen 11 artiklan g kohdan vir- heen oikaisemisesta (ks. SopS 159/2004).

10 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

10.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Toimivallanjako Euroopan unionin ja jäsenvaltion välillä

Sopimusmuutosten hyväksymisen ja voimaansaattamisen kannalta on olennaista arvioida sitä, miltä osin kat- sastussääntely kuuluu EU:n ja jäsenvaltioiden toimivaltaan. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan liikenneasiat kuuluvat jaetun toimivallan piiriin EU:n ja jäsenvaltioi- den kesken. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin käyttää jaettua toimivaltaa ainoastaan siltä osin, kuin EU ei ole sitä käyttänyt.

Wienin katsastussopimuksen lisäksi katsastusta säännellään katsastusdirektiivissä. EU on siten käyttänyt toi- mivaltaansa katsastusten osalta, ja jäsenvaltiot eivät lähtökohtaisesti voi käyttää toimivaltaansa tältä osin. Eu- roopan unioni ei ole Wienin katsastussopimuksen osapuoli, vaikka sillä olisi mahdollisuus liittyä sopimukseen sen 4 artiklan nojalla. Euroopan unionin tuomioistuimen luoman ERTA-doktriinin mukaan jäsenvaltiot eivät myöskään esimerkiksi saa tehdä kansainvälisiä sitoumuksia, jos niillä on vaikutusta EU:ssa sovittuihin yhtei- siin sääntöihin (Ks. tuomio komissio v. neuvosto (ERTA), C-22/70). Euroopan unionin tuomioistuimen oi- keuskäytännön mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin sitoutua valtiosopimuksiin, jos sekä EU-säädös että val- tiosopimus ovat molemmat luonteeltaan vähimmäissääntelyä eikä valtiosopimuksen noudattamisella katsota olevan vaikutusta EU-säädöksen soveltamiseen (Ks. esim. lausunto ILO, 2/91, 18 ja 21 kohta; tuomio komissio v. neuvosto, C-114/12, 91 kohta). Wienin katsastussopimuksen ja katsastusdirektiivin sisältö ovat suurimmilta osin lähes identtistä. Molemmat instrumentit ovat kuitenkin nykyisessä muodossaan luonteeltaan vähimmäis- sääntelyä, joten Wienin katsastussopimuksen noudattamisella ei ole vaikutusta katsastusdirektiivin soveltami- seen Suomessa. Näin ollen Suomen voidaan tulkita olevan toimivaltainen Wienin katsastussopimuksen mää- räysten osalta sekä olemaan Wienin katsastussopimuksen sopimuspuoli.

Sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset.

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että kansainvälisen sopimuksen määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos määräys koskee jonkun perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla taikka jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on olemassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan riippumatta siitä, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Seuraavat sopimusmuutokset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niissä tarkoitetuista asioista on voimassa lain säännöksiä ajoneuvolain 148, 154 ja 155 §:ssä:

Normin 1 osalta kohdat 3. katsastusjaksot ja 7. pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi.

Normin 2 osalta kohdat 3. katsastusjaksot ja 7. pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi.

Normin 3 osalta kohdat 3. katsastusjaksot, 4. katsastus ja 7. pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi.

Normin 4 osalta kohdat 3. katsastusjaksot, 4. katsastus ja 7. pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi.

10.2 Käsittelyjärjestys

Koska sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön alaan kuuluvaksi tavallisen lain säätämisyksikössä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtyyn sopimukseen Genevessä 13 elokuuta vuonna 2019 tehdyt muutokset ja sopimukseen liitettyihin normeihin 1 ja 2 Genevessä 8 helmikuuta vuonna 2018 tehdyt muutokset, sopimukseen Genevessä 14 marraskuuta vuonna 2018 tehdyt normit 3 ja 4 sekä normeihin 3 ja 4 Genevessä 26 syyskuuta vuonna 2020 tehdyt muutokset.

2. ponsi

Koska sopimus ja sen normit, sellaisena kuin ne ovat muutettuina, sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta Wienissä 13 päivänä marraskuuta 1997 tehdyn sopimuksen (SopS 35/2001), sellaisena kuin se on muutettuna Genevessä 1 päivänä syyskuuta 2004 (SopS 158/2004), Genevessä 4 päivänä huhtikuuta 2007 (SopS 57/2007) ja Genevessä 13 päivänä elokuuta 2019 tehdyillä muutoksilla, sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä joulukuuta 2001 (SopS 4/2021) tehdyn 1 normin ja siihen Genevessä 15 päivänä helmikuuta 2007 (SopS 19/2007) ja Genevessä 8 päivänä helmikuuta 2018 tehtyjen muutosten, sekä sopimukseen Genevessä 13 päivänä marraskuuta 2009 tehdyn 2 normin (SopS 14/2014) ja siihen Genevessä 8 päivänä helmikuuta 2018 tehtyjen muutosten, sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä marraskuuta 2018 tehdyn 3 normin ja siihen Genevessä 26 päivänä syyskuuta 2020 tehtyjen muutosten sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä marraskuuta 2018 tehdyn 4 normin ja siihen Genevessä 26 päivänä syyskuuta 2020 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimukseen Genevessä 13 elokuuta vuonna 2019 tehtyjen muutosten, sopimuksen normien 1 ja 2 Genevessä 8 helmikuuta vuonna 2018 tehtyjen muutosten, sopimukseen Genevessä 14 marraskuuta vuonna 2018 tehtyjen normien 3 ja 4 sekä normien 3 ja 4 Genevessä 26 syyskuuta vuonna 2020 tehtyjen muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 6.5.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

SOPIMUS PYÖRILLÄ VARUSTETTUJEN AJONEUVOJEN MÄÄRÄAJOIN TOISTETTAVIEN KATSASTUSTEN YHDENMUKAISTEN EHTOJEN HYVÄKSYMISESTÄ SEKÄ NÄIDEN KATSASTUSTEN VASTAVUOROISESTA TUNNUSTAMISESTA

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS FOR PERIODICAL TECHNICAL INSPECTIONS OF WHEELED VEHICLES AND THE RECIPROCAL RECOGNITION OF SUCH INSPECTIONS

1 artikla

Article 1

Käsite ”liikennekelpoisuus” tarkoittaa ajoneuvon sellaista toimintakuntoa, jossa sitä voidaan käyttää yleisillä teillä ja se on turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksiltaan normeissa määriteltyjen mukainen.

Käsite ”hyväksyntä” tarkoittaa menettelyä, jolla voidaan todistaa, että ajoneuvo täyttää vuoden 1958 Geneven sopimukseen liittyvässä säännöissä tai kansallisessa/alueellisessa lainsäädännössä tarkoitetut asiaankuuluvat hallinnolliset määräykset ja tekniset vaatimukset;

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

Käsite ”puutteet” tarkoittaa teknisiä vikoja ja muita teknisessä tarkastuksessa havaittuja vaatimustenvastaisuuksia;

Käsite ”katsastaja” tarkoittaa henkilöä, jonka sopimuspuoli tai sen toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt tekemään teknisiä tarkastuksia katsastusasemalla tai tapauskohtaisesti toimivaltaisen viranomaisen puolesta;

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

Käsite ”toimivaltainen viranomainen” tarkoittaa viranomaista tai julkista elintä, jonka tehtäväksi sopimuspuoli on antanut katsastusjärjestelmän hallinnoinnin sekä tapauskohtaisesti myös katsastusten tekemisen;

Käsite ”katsastusasema” tarkoittaa julkista tai yksityistä elintä tai laitosta, jonka sopimuspuoli on hyväksynyt tekemään katsastuksia;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections;

The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

Käsite ”valvontaelin” tarkoittaa yhtä tai useampaa sopimuspuolen perustamaa elintä, joka vastaa katsastusasemien valvonnasta; Valvontaelin voi olla toimivaltaisen viranomaisen tai toimivaltaisten viranomaisten osa.

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the competent authority or competent authorities.

Liite 2

Appendix 2

KANSAINVÄLINEN KATSASTUSTODISTUS

INTERNATIONAL TECHNICAL INSPECTION CERTIFICATE

2.

2.

Todistus voi olla myös sähköisessä muodossa, jos sen oikeaksi todistettu tuloste on tarvittaessa saatavilla.

Normi 1 **Soveltamisala**

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset;

Määritelmät

2.4. "Pyörillä varustettu ajoneuvo" tarkoittaa kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia moottoriajoneuvoja ja luokkiin O₃ ja O₄ kuuluvia perävaunuja;

Katsastusjaksot **Ajoneuvoluokat**

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: takseina tai ambulansseina käytettävät luokkaan M₁ kuuluvat ajoneuvot ja luokkiin M₂ ja M₃ kuuluvat ajoneuvot

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Perävaunut: O₃ ja O₄

Katsastusten enimmäisväli

Vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka vuosi.

Tarkastusvaatimukset

5.2. Ympäristöhaitat;

5.3. Melupäästöt

5.4. Muut ympäristönsuojeluun liittyvät kohteet

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

Rule no. 1 **Scope**

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Periodicity of technical inspections **Vehicle Categories**

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.

Inspection requirements

5.2. Environmental nuisances;

5.3. Noise emissions

5.4. Other items related to the protection of the environment

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on tämän normin liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Tämän normin liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

7.1. ”Vähäiset puutteet” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.2. ”Merkittävät puutteet” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin vielä ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määritellyyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”Vaaralliset puutteet” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuteriikenteeseen kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisen.

Normi 2
Määritelmät

2.4. ”Pyörillä varustettu ajoneuvo” tarkoittaa kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia

Methods of inspections

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Rule no. 2
Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃

HE 78/2021 vp

moottoriajoneuvoja ja luokkiin O₃ ja O₄ kuuluvia perävaunuja;

Katsastusjaksot
Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: takseina tai ambulansseina käytettävät luokkaan M₁ kuuluvat ajoneuvot ja luokkiin M₂ ja M₃ kuuluvat ajoneuvot

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Perävaunut: O₃ ja O₄

Katsastusten enimmäisväli

Vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka vuosi

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

7.1. Liitteessä I esitetään kunkin testattavan kohteen osalta vähimmäisluettelo mahdollisista puutteista ja niiden vakavuudesta.

7.2. Ajoneuvojen määräaikaistestauksessa löydettyvät puutteet luokitellaan yhteen seuraavista ryhmistä:

(a) ”Vähäiset puutteet”, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen tai ympäristöön, ja muut vähäiset vaatimuksen vastaisuudet;

(b) ”Merkittävät puutteet”, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen tai ympäristöön tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, tai muut merkittävämmät vaatimusten vastaisuudet.

(c) ”Vaaralliset puutteet”, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden tai vaikuttavat ympäristöön siten, että

and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Periodicity of technical inspections
Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

(a) "Minor deficiencies" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;

(b) "Major deficiencies" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;

(c) "Dangerous deficiencies", constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which

jäsenvaltio tai sen toimivaltaiset viranomaiset voivat kieltää ajoneuvon käytön yleisillä teillä.

7.3. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen edellä 7.2. kohdassa tarkoitettuun puuter ryhmään kuuluvia puutteita, on luokiteltava vakavampaa puutetta vastaavaan ryhmään. Ajoneuvo, jossa on useita puutteita I liitteen 2 kohdassa tarkoitettun testin soveltamisalan samalla tarkastusalueella, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan puuter ryhmään, jos näiden puutteiden yhteisvaikutuksesta voidaan osoittaa aiheutuvan suurempaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Normi 3

Soveltamisala

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitettua tarkastettavat kohteet liittyvät paineistettua maakaasua (CNG), nestekaasua (LPG) ja/tai nesteytettyä maakaasua (LNG) moottorin polttoaineena käyttävien moottoriajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset, jos ne on varustettu LPG-, LNG- tai CNG-moottorilla YK:n säännön nro 67, 110, 115 tai 143 mukaisesti;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

Määritelmät

Tässä normissa

2.1. ”Sopimus” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

2.2. ”Kansainvälinen katsastustodistus” tarkoittaa todistusta valmistuksen jälkeisestä

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. ”Agreement” means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. ”International Technical Inspection Certificate” means a certificate about the first registration after manufacture and the

ensimmäisestä rekisteröinnistä ja sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavista katsastuksista (katso edellä 2.1 kohta);

2.3. ”Määräajoin toistettava katsastus” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määräajoin toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.4. ”Pyörillä varustettu ajoneuvo” tarkoittaa ajoneuvojen rakennetta koskevassa konsolidoidussa päätöslauselmassa (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, sellaisena kuin se on muutettuna) määriteltyihin luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja;

2.5. ”Todentaminen” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määritellyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita ja käyttämättä työkaluja ajoneuvon minkään osan purkamiseen tai irrottamiseen;

2.6. ”Vuoden 1958 Geneven sopimus” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 16 päivänä lokakuuta 1995 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”Sääntö” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.8. ”Epäasianmukainen korjaus tai muutokset” tarkoittaa korjausta tai muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta.

Katsastusjaksot

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot:

periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. ”Periodical Technical Inspection” means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. ”Wheeled vehicle” means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. ”Verification” means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”1958 Geneva Agreement” means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. ”Regulation” means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. ”Inappropriate repair or modification” means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

[Taksit ja ambulanssit]

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₂ (yli 3 500 kg) ja M₃

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Katsastusten enimmäisväli

Yhden vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä (tai ensimmäisestä käyttöönottopäivästä, jos ajoneuvoa ei tarvitse rekisteröidä) ja tämän jälkeen vuosittain

Katsastus

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus jäljempänä olevan liitteen 1 mukaisesti sekä vuoden 1997 sopimukseen liitettyssä normissa 1 ja normissa 2 määritelty katsastus.

Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän liitteen määräysten noudattaminen.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvoon.

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

7.1. ”Vähäiset puutteet” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.2. ”Merkittävät puutteet” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määriteltyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”Vaaralliset puutteet” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuteriikenteeseen kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisen.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Normi 4

Soveltamisala

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrajoiin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitettut

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the

tarkastettavat kohteet liittyvät hybridi- ja sähköajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset, jos ne katsotaan sähkö- tai hybridi ajoneuvoiksi YK:n säännön nro 100 mukaisesti;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

Määritelmät

Tässä normissa

2.1. ”*Sopimus*” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

2.2. ”*Kansainvälinen katsastustodistus*” tarkoittaa todistusta valmistuksen jälkeisestä ensimmäisestä rekisteröinnistä ja sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavista katsastuksista (katso edellä 2.1 kohta);

2.3. ”*Määräajoin toistettava katsastus*” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määräajoin toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.4. ”*Pyörillä varustettu ajoneuvo*” tarkoittaa ajoneuvojen rakennetta koskevassa konsolidoidussa päätöslauselmassa (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, sellaisena kuin se on muutettuna) määriteltyihin luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa ylittää 3 500 kg, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joita käytetään matkustajien kuljetukseen ja joissa on enintään kahdeksan istuinta kuljettajan istuimen lisäksi;

items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. ”*Agreement*” means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. ”*International Technical Inspection Certificate*” means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. ”*Periodical Technical Inspection*” means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. ”*Wheeled vehicle*” means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. ”*Todentaminen*” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määritellyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita ja käyttämättä työkaluja ajoneuvon minkään osan purkamiseen tai irrottamiseen;

2.6. ”*Vuoden 1958 Geneven sopimus*” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 16 päivänä lokakuuta 1995 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”*Sääntö*” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.8. ”*Epäasianmukainen korjaus tai muutos*” tarkoittaa korjausta tai muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta.

2.9. ”*Hybridi- ja sähköajoneuvot*”: säännön nro 100 soveltamisalan mukaisesti.

2.10. ”*Jäännösenergian varastojärjestelmä (RESS-järjestelmä)*” tarkoittaa ladattavaa energiavarastojärjestelmää, joka tuottaa sähköenergiaa sähköiselle käyttövoimajärjestelmälle.

RESS-järjestelmä voi sisältää osajärjestelmän tai -järjestelmiä ja tarvittavat liitännäisjärjestelmät fyysistä tukemista, lämmönsäätelyä ja elektronista ohjausta varten sekä suojakoteloita.

Katsastusjaksot *Ajoneuvoluokat*

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

2.5. ”*Verification*” means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”*1958 Geneva Agreement*” means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. ”*Regulation*” means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. ”*Inappropriate repair or modification*” means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

2.9. *Hybrid and electric vehicles*: according to the scope of the Regulation No. 100.

2.10. *Residual Energy Storage System (RESS)* means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.

The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.

Periodicity of technical inspections *Vehicle categories*

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₂ (yli 3 500 kg) ja M₃

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Katsastusten enimmäisväli

Yhden vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä (tai ensimmäisestä käyttöönottopäivästä, jos ajoneuvoa ei tarvitse rekisteröidä) ja tämän jälkeen vuosittain

Katsastus

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus jäljempänä olevan liitteen mukaisesti sekä tarvittaessa vuoden 1997 sopimukseen liitettyssä normissa 1 ja normissa 2 määritelty katsastus.

Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän liitteen määräysten noudattaminen.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvoon.

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi
Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

7.1. ”Vähäiset puutteet” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimuksenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects
Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to

kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.2. ”*Merkittävät puutteet*” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määritellyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”*Vaaralliset puutteet*” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuteryhmään kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisemman.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. ”*Major defects*” (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. ”*Dangerous defects*” (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Valtioneuvoston asetus

pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta annetun lain (/) nojalla:

1 §

Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta Wienissä 13 päivänä marraskuuta 1997 tehdyn sopimuksen (SopS 35/2001), sellaisena kuin se on muutettuna Genevessä 1 päivänä syyskuuta 2004 (SopS 158/2004), Genevessä 4 päivänä huhtikuuta 2007 (SopS 57/2007) ja Genevessä 13 päivänä elokuuta 2019 tehdyillä muutoksilla, sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä joulukuuta 2001 (SopS 4/2021) tehdyn 1 normin ja siihen Genevessä 15 päivänä helmikuuta 2007 (SopS 19/2007) ja Genevessä 8 päivänä helmikuuta 2018 tehtyjen muutosten, sekä sopimukseen Genevessä 13 päivänä marraskuuta 2009 tehdyn 2 normin (SopS 14/2014) ja siihen Genevessä 8 päivänä helmikuuta 2018 tehtyjen muutosten, sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä marraskuuta 2018 tehdyn 3 normin ja siihen Genevessä 26 päivänä syyskuuta 2020 tehtyjen muutosten sekä sopimukseen Genevessä 14 päivänä marraskuuta 2018 tehdyn 4 normin ja siihen Genevessä 26 päivänä syyskuuta 2020 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Tehdyt muutokset tulevat voimaan päivänä kuuta 2021.

Eduskunta on hyväksynyt sopimuksen päivänä kuuta 2021 ja tasavallan presidentti päivänä kuuta 2021.

2 §

Sopimuksen muut kuin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat asetuksena voimassa.

3 §

Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehdystä sopimuksesta annettu laki (/) tulee voimaan päivänä kuuta 2021.

Ahvenanmaan maakuntapäivät on hyväksynyt lain voimaantulon maakunnassa.

4 §

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 2021.

Konsolidoitu sopimusteksti

SOPIMUS PYÖRILLÄ VARUSTETTUJEN AJONEUVOJEN MÄÄRÄAJOIN TOISTETTAVIEN KATSASTUSTEN YHDENMUKAISTEN EHTOJEN HYVÄKSYMISESTÄ SEKÄ NÄIDEN KATSASTUSTEN VASTAVUOROISESTA TUNNUSTAMISESTA

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS FOR PERIODICAL TECHNICAL INSPECTIONS OF WHEELED VEHICLES AND THE RECIPROCAL RECOGNITION OF SUCH INSPECTIONS

Johdanto-osa

Preamble

SOPIMUSPUOLET, jotka

The Contracting Parties,

OVAT TIETOISIA tieliikenteen kasvusta ja sen aiheuttamista lisääntyneistä vaaroista ja haitoista, mikä aiheuttaa kaikille sopimuspuolille samanlaisia ja yhtä vakavia turvallisuus- ja ympäristöongelmia;

Recognizing the growth of road traffic and the resultant increase in danger and nuisance which presents all Contracting Parties with safety and environmental problems of a similar nature and seriousness;

HALUAVAT yhdenmukaistaa Euroopan tieliikennettä koskevia normeja sekä varmistaa korkeamman turvallisuus- ja ympäristönsuojelutason;

Desiring to achieve greater uniformity in the rules adapted to the technical progress governing international road traffic and to ensure a high level of safety and protection of the environment;

HALUAVAT määritellä tätä tarkoitusta varten pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavia katsastuksia koskevat riittävät yhdenmukaiset ehdot, jotta näille ajoneuvoille voidaan antaa katsastustodistus niiden kotimaassa;

Desiring to define for this purpose uniform conditions on Periodical Technical Inspections of wheeled vehicles that it will suffice for these vehicles to fulfil in order to be certified in their countries;

OTTAEN HUOMIOON, että tiettyjen pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten suorittamiseen tarvittava aika ja siitä aiheutuvat kustannukset ovat tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa tieliikenteen harjoittajien välisiin kilpailuehtoihin sopimuspuolten alueella; ja että nykyiset testausjärjestelmät vaihtelevat eri alueilla;

Whereas the time needed to carry out such Periodical Technical Inspections of certain wheeled vehicles and the expense thereby incurred are factors which can affect the competitive conditions between road-transport operators in the territories of the Contracting Parties; whereas the present systems of testing vary from one territory to another;

OTTAEN HUOMIOON, että sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa mahdollisimman paljon testien toistamistiheyttä ja pakollisia testauskohteita;

Whereas it is therefore necessary to harmonize as far as possible the frequency of tests and the compulsory items to be tested;

OTTAEN HUOMIOON, että tässä sopimuksessa tarkoitetun toimenpiteen soveltamispäivämäärää vahvistettaessa olisi varattava riittävästi aikaa käyttöön otettavien tai laajennettavien testien tekemisen edellyttämien hallinnollisten ja teknisten järjestelyiden toteuttamiselle;

Whereas the fixing of the date of application of the measure referred to in this Agreement should allow time for the administrative and technical arrangements required for carrying out the tests to be set up or extended in scope;

OVAT SOPINEET seuraavaa:

Have agreed as follows:

1 artikla

Article 1

Sopimuspuolet vahvistavat normit alueellaan rekisteröityjen pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavia katsastuksia varten sekä tunnustavat vastavuoroisesti kyseisten normien mukaisesti suoritettavat katsastukset. Normit vahvistetaan kaikkien sopimuspuolten muodostamassa hallinnollisessa komiteassa 1 liitteessä olevien menettelytapasääntöjen mukaisesti sekä seuraavien kappaleiden ja artikloiden perusteella.

The Contracting Parties shall establish Rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles registered in their territory and shall reciprocally recognize the inspections carried out in accordance with those Rules. The Rules shall be established through an Administrative Committee made up of all the Contracting Parties in conformity with the Rules of Procedure set out in Appendix 1 and on the basis of the following paragraphs and articles.

Tässä sopimuksessa

For the purposes of this Agreement,

käsitteeseen "pyörillä varustetut ajoneuvot" sisältyvät kaikki moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut;

The term "wheeled vehicles" shall include any motor vehicles and their trailers;

käsitteeseen "katsastus" sisältyy kaikkien niiden laitteiden ja osien katsastus, joita käytetään pyörillä varustetuissa ajoneuvoissa ja joiden ominaisuudet vaikuttavat liikenneturvallisuuteen, ympäristönsuojeluun ja energian säästöön;

The term "technical inspection" shall include the periodical uniform inspection of any equipment and parts which are used on wheeled vehicles and whose characteristics have a bearing on road safety, protection of the environment and energy saving;

käsitteeseen "pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten normit" sisältyvät määräykset siitä yhtenäisesti sovellettavasta säännöllisin määräajoin toistettavasta menettelystä, jolla sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa annettujen normien vaatimuksia. Todisteena tästä toimii katsastustodistus, jonka malli annetaan tämän sopimuksen 2 liitteessä.

The term "rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles" shall include provisions for the proof of the periodical administrative uniform procedure by which the competent authorities of a Contracting Party declare, after the required verifications have been carried out, that the wheeled vehicle conforms to the requirements of the given Rules. As proof shall serve a technical inspection certificate the model of which is reproduced in Appendix 2 to this Agreement.

Käsite "liikennekelpoisuus" tarkoittaa ajoneuvon sellaista toimintakuntoa, jossa sitä voidaan käyttää yleisillä teillä ja se on turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksiltaan normeissa määriteltyjen mukainen.

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

Käsite "hyväksyntä" tarkoittaa menettelyä, jolla voidaan todistaa, että ajoneuvo täyttää vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitetyissä säännöissä tai kansallisessa/alueellisessa lainsäädännössä tarkoitetut asiaankuuluvat hallinnolliset määräykset ja tekniset vaatimukset;

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

Käsite ”puutteet” tarkoittaa teknisiä vikoja ja muita teknisessä tarkastuksessa havaittuja vaatimustenvastaisuuksia;

Käsite ”katsastaja” tarkoittaa henkilöä, jonka sopimuspuoli tai sen toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt tekemään teknisiä tarkastuksia katsastusasemalla tai tapauskohtaisesti toimivaltaisen viranomaisen puolesta;

Käsite ”toimivaltainen viranomainen” tarkoittaa viranomaista tai julkista elintä, jonka tehtäväksi sopimuspuoli on antanut katsastusjärjestelmän hallinnoinnin sekä tapauskohtaisesti myös katsastusten tekemisen; Käsite ”katsastusasema” tarkoittaa julkista tai yksityistä elintä tai laitosta, jonka sopimuspuoli on hyväksynyt tekemään tarkastuksia;

Käsite ”valvontaelin” tarkoittaa yhtä tai useampaa sopimuspuolen perustamaa elintä, joka vastaa katsastusasemien valvonnasta; Valvontaelin voi olla toimivaltaisen viranomaisen tai toimivaltaisten viranomaisten osa.

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections; The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the competent authority or competent authorities.

2 artikla

1. Kun normi on vahvistettu 1 liitteessä määrätyn menettelyn mukaisesti, hallinnollinen komitea toimittaa sen Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille, josta jäljempänä käytetään nimitystä "pääsihteeri". Pääsihteeri antaa sen jälkeen ilmoituksen tästä normista sopimuspuolille mahdollisimman pian.

Normi katsotaan hyväksytyksi, jollei yli kolmasosa sopimuspuolista ole kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin pääsihteeri toimitti ilmoituksen, ilmoittanut pääsihteerille vastustavansa normia.

Normista on käytävä ilmi:

- (a) mitä pyörillä varustettujen ajoneuvojen luokkia se koskee sekä katsastuksen toistamistiheys;
- (b) tarkastettavat laitteet ja/tai osat;

Article 2

1. A Rule, after having been established in accordance with the procedure indicated in Appendix 1, shall be communicated by the Administrative Committee to the Secretary-General of the United Nations, hereinafter called "Secretary-General". As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this Rule to the Contracting Parties.

The Rule will be considered as adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the Rule.

The Rule shall cover the following:

- (a) The categories of wheeled vehicles concerned and the frequency of its inspection;
- (b) The equipment and/or parts to be inspected;

(c) testimenetelmät, joilla kaikki suoritusvaatimukset todennetaan;

(d) katsastustodistuksen myöntämisehdot;

(e) päivämäärä(t), jolloin normi tulee voimaan.

Normiin voidaan tarvittaessa sisällyttää viitauksia toimivaltaisten viranomaisten valtuuttamiin katsastuspaikkoihin, joissa pyörillä varustettujen ajoneuvojen katsastukset voidaan suorittaa.

2. Kun normi on hyväksytty, pääsihteeri ilmoittaa siitä mahdollisimman pian kaikille sopimuspuolille, mainiten ne sopimuspuolet, jotka ovat vastustaneet normia ja joiden osalta normi ei tule voimaan.

3. Hyväksytty normi tulee voimaan siinä ilmoitettuna päivänä(päivinä) tähän sopimukseen liitettynä normina, joka koskee kaikkia niitä sopimuspuolia, jotka eivät ole ilmoittaneet vastustavansa normia.

4. Jokainen uusi sopimuspuoli voi liittymiskirjaansa tallettaessaan selittää, etteivät tietyt tai mitkään tähän sopimukseen liitetyt normit ole sen osalta sitovia. Jos tämän artiklan 1, 2 ja 3 kappaleessa määrättyä, normiluonnosta koskevaa menettelyä sovelletaan sillä hetkellä, pääsihteeri antaa normiluonnoksen uudelle sopimuspuolelle tiedoksi, ja luonnos tulee voimaan uutta sopimuspuolta koskevana normina ainoastaan tämän artiklan 3 kohdassa määritellyin ehdoin siten että määräaika lasketaan siitä päivästä, jona luonnos on annettu tiedoksi kyseiselle sopimuspuolelle. Pääsihteeri myös ilmoittaa kaikille sopimuspuolille tällaisen voimaantulon päivämäärän. Pääsihteeri antaa myös tiedoksi kaikki normien soveltamatta jättämistä koskevat selitykset, joita sopimuspuolet voivat tehdä tässä kappaleessa määrättyin ehdoin.

5. Jokainen normia soveltava sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa pääsihteerille yhden vuoden irtisanomisajalla, että sen hallintoelimet aikovat lopettaa sen soveltamisen. Pääsihteeri antaa tällaiset ilmoitukset tiedoksi muille sopimuspuolille.

(c) Test methods, and equipment by which any performance requirements are to be demonstrated;

(d) Conditions for granting inspection certificate;

(e) The date(s) on which the Rule enters into force.

The Rule may, if needed, include references to the test centres authorised by the competent authorities where the inspections of wheeled vehicles may be carried out.

2. When a Rule has been adopted the Secretary-General shall so notify as soon as possible all the Contracting Parties, specifying which Contracting Parties have objected and in respect of which the Rule shall not enter into force.

3. The adopted Rule shall enter into force on the date(s) specified therein as a Rule annexed to this Agreement for all Contracting Parties which did not notify their disagreement.

4. Any new Contracting Party may, when depositing its instrument of accession, declare that it is not bound by certain Rules then annexed to this Agreement or that it is not bound by any of them. If, at that time, the procedure laid down in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article is in progress for a draft rule, the Secretary-General shall communicate such draft rule to the new Contracting Party and the draft shall enter into force as a Rule for the new Contracting Party only on the conditions specified in paragraph 3 of this Article, the time allowed being counted from the date of the communication of the draft to that Party. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of the date of such entry into force. He shall also communicate to them all declarations concerning the non-application of certain Rules that any Contracting Party may make in accordance with the terms of this paragraph.

5. Any Contracting Party applying a Rule may at any time notify the Secretary-General, subject to one year's notice, that its administration intends to cease applying it. Such notification shall be communicated by the Secretary-General to the other Contracting Parties.

6. Jokainen sopimuspuoli, joka ei sovelle jotakin tiettyä normia, voi milloin tahansa ilmoittaa pääsihteerille aikovansa vastaisuudessa soveltaa sitä, ja kyseinen normi tulee voimaan asianomaisen sopimuspuolen osalta kuudentenakymmenentenä päivänä tämän ilmoituksen antamisesta. Pääsihteeri ilmoittaa kaikille sopimuspuolille jokaisesta normin voimaantulosta uuden sopimuspuolen osalta, mikä on tapahtunut tämän kappaleen määräysten mukaisesti.

7. Sopimuspuolista, joiden osalta jokin normi on voimassa, käytetään jäljempänä nimitystä "normia soveltavat sopimuspuolet".

8. Normit, jotka on liitetty tähän sopimukseen lisäyksinä, ovat sen erottamaton osa.

3 artikla

Tähän sopimukseen liitettyjä normeja voidaan muuttaa seuraavan menettelyn mukaisesti:

1. Hallintokomitea vahvistaa normien muutokset 1 ja 2 artiklassa määrätyllä tavalla sekä 1 liitteessä määrätyn menettelyn mukaisesti. Hallintokomitea toimittaa normimuutoksen pääsihteerille muutoksen vahvistamisen jälkeen. Tämän jälkeen pääsihteeri ilmoittaa muutoksesta mahdollisimman pian normia soveltaville sopimuspuolille.

2. Normin muutos katsotaan hyväksytyksi, ellei yli kolmasosa sopimuspuolista, jotka soveltavat normia ilmoituksen antamisen ajankohtana, ole kuuden kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona pääsihteeri on ilmoittanut asiasta, selittänyt pääsihteerille vastustavansa muutosta. Ellei pääsihteeri ole tämän ajanjakson kuluttua saanut vastustusta koskevia selityksiä yli kolmasosalta kyseistä normia soveltavista sopimuspuolista, pääsihteeri julistaa mahdollisimman pian kyseisen muutoksen hyväksytyksi ja niitä normeja soveltavia sopimuspuolia sitovaksi, jotka eivät ole selittäneet vastustavansa sitä. Kun normi on muutettu ja vähintään viidesosa muuttamattomana normia soveltavista sopimuspuolista myöhemmin ilmoittaa haluavansa jatkaa muuttamattoman normin soveltamista,

6. Any Contracting Party not applying a Rule may at any time notify the Secretary-General that it intends henceforth to apply it, and the Rule will then enter into force for this Party on the sixtieth day after this notification. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of every entry into force of a Rule for a new Contracting Party effected in accordance with the terms of this paragraph.

7. The Contracting Parties for which a Rule is in force shall hereinafter be referred to as "the Contracting Parties applying a Rule."

8. The Rules annexed to this Agreement as Addenda to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 3

The Rules annexed to this Agreement may be amended in accordance with the following procedure:

1. Amendments to Rules shall be established by the Administrative Committee as described in Articles 1 and 2 and in accordance with the procedure indicated in Appendix 1. An amendment to the Rule, after having been established, shall be communicated by the Administrative Committee to the Secretary-General. As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this amendment to the Contracting Parties applying the Rule.

2. An amendment to a Rule will be considered to be adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the amendment. If, after this period, the Secretary-General has not received declarations of disagreement of more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule, the Secretary-General shall as soon as possible declare the amendment as adopted and binding upon those Contracting Parties applying the Rule who did not declare themselves opposed to it. When a Rule is amended and at least one-fifth of the Contracting Parties applying the unamended Rule subsequently declare that they wish to

muuttamaton normi katsotaan muutetun normin vaihtoehdoksi ja sisällytetään muodollisesti sellaisenaan kyseiseen normiin, ja sitä sovelletaan siitä päivästä lähtien, jona muutos on hyväksytty tai se on tullut voimaan. Tässä tapauksessa normia soveltavien sopimuspuolten velvoitteet ovat samat kuin 1 kappaleessa on määrätty.

continue to apply the unamended Rule, the unamended Rule will be regarded as an alternative to the amended Rule and will be incorporated formally as such into the Rule with effect from the date of adoption of the amendment or its entry into force. In this case the obligations of the Contracting Parties applying the Rule shall be the same as set out in paragraph 1.

3. Jos uusi sopimuspuoli liittyy tähän sopimukseen pääsihteerin normimuutosta koskevan ilmoituksen ja sen voimaantulon välisenä aikana, kyseinen normi tulee voimaan tämän sopimuspuolen osalta vasta kahden kuukauden kuluttua siitä, kun se on muodollisesti hyväksynyt muutoksen, tai kahden kuukauden kuluttua siitä, kun kuusi kuukautta on kulunut pääsihteerin tälle sopimuspuolelle tekemästä, ehdotettua muutosta koskevasta tiedonannosta.

3. Should a new Contracting Party accede to this Agreement between the time of the notification of the amendment to a Rule by the Secretary-General and its entry into force, the Rule in question shall not enter into force for that Contracting Party until two months after it has formally accepted the amendment or two months after the lapse of a period of six months since the communication to that Party by the Secretary-General of the proposed amendment.

4 artikla

Article 4

1. Euroopan talouskomission jäsenmaat ja komissioon sen työjärjestyksen 8 kappaleen mukaisesti konsultatiivisiksi jäseniksi hyväksytyt maat, ja Euroopan talouskomission jäsenmaiden perustamat alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt, joille näiden jäsenvaltiot ovat siirtäneet toimivaltaa tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, mukaan lukien valtuuden tehdä jäsenvaltioita sitovia päätöksiä, voivat tulla tämän sopimuksen sopimuspuoliksi.

1. Countries members of the Economic Commission for Europe, countries admitted to the Commission in a consultative capacity in accordance with paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference, and regional economic integration organizations set up by countries members of the Economic Commission for Europe to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement, including the power to make binding decisions on their Member States, may become Contracting Parties to this Agreement.

2 artiklan 1 kappaleessa ja 3 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetun äänten lukumäärän määräämistä varten alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen äänimäärä on sama kuin niiden Euroopan talouskomission jäsenenä olevien jäsenvaltioiden lukumäärä.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being members of the Economic Commission for Europe.

2. Tiettyihin Euroopan talouskomission toimiin sen työjärjestyksen 11 kappaleen mukaisesti mahdollisesti osallistuvat Yhdistyneiden Kansakuntien jäsenenä olevat maat ja tällaisten maiden muodostamat alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt, joille näiden jäsenvaltiot ovat siirtäneet toimivaltaa tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, mukaan lukien valtuuden tehdä jäsenvaltioita sitovia päätöksiä, voivat tulla tämän sopimuksen sopimuspuoliksi.

2. Countries Members of the United Nations as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with Paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference and regional economic integration organizations of such countries to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement including power to make binding decisions on their Member States

HE 78/2021 vp

may become Contracting Parties to this Agreement.

2 artiklan 1 kappaleessa ja 3 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetun äänten lukumäärän määrittämistä varten alueellisten taloudellisen yhdistymisen järjestöjen äänimäärä on sama kuin niiden Yhdistyneiden Kansakuntien jäseninä olevien jäsenvaltioiden lukumäärä.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being Members of the United Nations.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kappaleessa tarkoitetut maat voivat tulla tämän sopimuksen sopimuspuoliksi:

- (a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimisvaraumia;
- (b) allekirjoittamalla sen ratifioimisvarauksin, ja sen jälkeen ratifioimalla sen;
- (c) liittymällä siihen.

3. Countries under paragraphs 1 and 2 of this Article may become Contracting Parties to the Agreement:

- (a) by signing it without reservation to a ratification;
- (b) by ratifying it after signing it subject to ratification;
- (c) by acceding to it.

4. Ratifiointi tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerin huostaan.

4. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

5. Sopimus on avoinna allekirjoittamista varten 13 päivästä marraskuuta 1997 alkaen 30 päivään kesäkuuta 1998 saakka. Tämän jälkeen se on avoinna liittymistä varten.

5. The Agreement shall be open for signature from 12 November 1997 until 30 June 1998 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

5 artikla

Article 5

1. Tämä sopimus tulee voimaan kuudentenakymmenentenä päivänä siitä, kun viisi 4 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista maista on allekirjoittanut sen ilman ratifioimisvaraumaa tai on tallettanut ratifioimis- tai liittymiskirjansa.

1. This Agreement shall come into force on the sixtieth day after five of the countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.

2. Kunkin sellaisen maan osalta, joka ratifioi sopimuksen tai liittyy siihen sen voimaantulon jälkeen, tämä sopimus tulee voimaan kuudentenakymmenentenä päivänä siitä, kun kyseinen maa on tallettanut ratifioimis- tai liittymiskirjansa.

2. For any country ratifying or acceding to the Agreement after its entry into force this Agreement shall enter into force on the sixtieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

6 artikla

Article 6

1. Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän sopimuksen ilmoittamalla siitä Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille.

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Irtisanominen tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteeri on vastaanottanut ilmoituksen.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

7 artikla

Article 7

1. Jokainen maa voi allekirjoittaessaan tämän sopimuksen ilman ratifioimisvaraamaa tai tallettaessaan ratifioimis- tai liittymiskirjansa tai milloin tahansa sen jälkeen selittää Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille osoitetulla ilmoituksella, että tätä sopimusta sovelletaan kaikkiin tai joihinkin niistä alueista, joiden kansainvälisistä suhteista maa on vastuussa. Sopimusta aletaan soveltaa ilmoituksessa mainittuun alueeseen tai alueisiin kuudentenakymmenentenä päivänä siitä, kun pääsihteeri on vastaanottanut ilmoituksen tai, ellei sopimus ole vielä voimassa kyseisenä päivänä, sen voimaan tulosta lähtien.

2. Jokainen maa, joka on antanut tämän artiklan 1 kappaleen mukaisen selityksen tämän sopimuksen soveltamisesta alueeseen, jonka kansainvälisistä suhteista se on vastuussa, voi irtisanoa sopimuksen erikseen tämän alueen osalta 6 artiklan määräysten mukaisesti.

8 artikla

1. Kahden tai useamman sopimuspuolen väliset riidat, jotka koskevat tämän sopimuksen tulkintaa tai soveltamista, tulee mahdollisuuksien mukaan ratkaista niiden välisin neuvotteluin.

2. Jokainen riita, jota ei onnistuta ratkaista neuvottelemalla, saatetaan ratkaistavaksi välimiesmenettelyyn minkä tahansa riidan osapuolena olevan sopimuspuolen pyynnöstä, ja se annetaan tällöin yhden tai useamman riidan osapuolten yhteisestä sopimuksesta valitun välimiehen ratkaistavaksi. Jos riidan osapuolena olevat sopimuspuolet eivät ole päässeet sopimukseen välimiehen tai välimiesten valinnasta kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona välimiesmenettelyä koskeva pyyntö on esitetty, voi mikä tahansa näistä sopimuspuolista pyytää Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerä nimittämään yhden välimiehen, jonka ratkaistavaksi riita saatetaan.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen mukaisesti nimitetyn välimiehen tai välimiesten päätös sitoo riidan osapuolina olevia sopimuspuolia.

9 artikla

1. Kukin sopimuspuoli voi allekirjoittaessaan tämän sopimuksen, ratifioidessaan sen

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall extend to the territory or territories named in the notification as from the sixtieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from its entry into force.

2. Any country which has made a declaration in accordance with paragraph 1 of this Article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory, in accordance with the provisions of Article 6.

Article 8

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall, so far as possible, be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 2 of this Article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 9

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this

tai liittyessään siihen selittää, ettei se katso sopimuksen 8 artiklan sitovan itseään. 8 artikla ei sido muita sopimuspuolia suhteessa sellaiseen sopimuspuoleen, joka on tehnyt tällaisen varauksen.

2. Sopimuspuoli, joka on tehnyt tämän artiklan 1 kappaleen määräysten mukaisen varauksen, voi milloin tahansa peruuttaa sen Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille osoitetulla ilmoituksella.

3. Mitään muita varauksia tähän sopimukseen tai sen liitteenä oleviin sääntöihin ei sallita; jokainen sopimuspuoli voi kuitenkin 2 artiklan määräysten mukaisesti selittää, ettei se aio soveltaa tiettyjä sääntöjä tai ettei se aio soveltaa mitään niistä.

Artikla 10

Itse sopimuksen ja sen liitteiden tekstiä voidaan muuttaa seuraavan menettelyn mukaisesti:

1. Sopimuspuoli voi ehdottaa yhtä tai useampaa muutosta tähän sopimukseen ja sen liitteisiin. Jokaiseen sopimukseen ja sen liitteisiin ehdotetun muutoksen teksti toimitetaan pääsihteerille, joka toimittaa sen kaikille sopimuspuolille ja ilmoittaa siitä kaikille muille 4 artiklan 1 kappaleessa mainituille maille.

2. Jokainen tämän artiklan 1 kappaleen mukaisesti toimitettu muutosehdotus katsotaan hyväksytyksi, jollei mikään sopimuspuoli vastusta sitä kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääsihteeri on toimittanut muutosehdotuksen.

3. Pääsihteeri ilmoittaa mahdollisimman pian kaikille sopimuspuolille, onko muutosehdotusta vastustettu. Jos muutosehdotusta on vastustettu, muutosehdotusta ei katsota hyväksytyksi eikä sillä ole minkäänlaista vaikutusta. Ellei muutosta ole vastustettu, se tulee voimaan kaikkien sopimuspuolten osalta kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu kuuden kuukauden ajanjakso on päättynyt.

Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of the Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 8 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Agreement or to the Rules annexed thereto shall be permitted; but any Contracting Party may, in accordance with the terms of Article 1, declare that it does not propose to apply certain of the Rules or that it does not propose to apply any of them.

Article 10

The text of the Agreement itself and of its Appendices may be amended in accordance with the following procedure:

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement and its Appendices. The text of any proposed amendment to the Agreement and its Appendices shall be transmitted to the Secretary-General, who shall transmit it to all Contracting Parties and inform all other countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof.

2. Any proposed amendment circulated in accordance with paragraph 1 of this Article shall be deemed to be accepted if no Contracting Party expresses an objection within a period of six months following the date of circulation of the proposed amendment by the Secretary-General.

3. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been expressed. If an objection to the proposed amendment has been expressed, the amendment shall be deemed not to have been accepted, and shall be of no effect whatever. If no such objection has been expressed, the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article.

11 artikla

Tämän sopimuksen 2, 3 ja 5 artiklassa määrättyjen ilmoitusten lisäksi Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteeri ilmoittaa sopimuspuolille:

- (a) 4 artiklan mukaisista allekirjoituksista, ratifioinneista ja liittymisistä;
- (b) tämän sopimuksen 5 artiklan mukaisista voimaantulopäivistä;
- (c) 6 artiklan mukaisista irtisanomisista;
- (d) 7 artiklan mukaisesti vastaanotetuista ilmoituksista;
- (e) 9 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti vastaanotetuista selityksistä ja ilmoituksista;
- (f) kaikista 3 artiklan 1 ja 2 kappaleen mukaisista muutosten voimaantuloista;
- (g) kaikista 10 artiklan 3 kappaleen mukaisista muutosten voimaantuloista.

12 artikla

Sopimuspuolen nimeämät elimet ja laitokset voivat suorittaa määräjain toistettavia katsastuksia tämän sopimuksen mukaisesti toisen sopimuspuolen puolesta edellyttäen, että sekä se sopimuspuoli, jossa ajoneuvo on rekisteröity että se sopimuspuoli, jossa ajoneuvo katsastetaan, tästä sopivat. Todistuksessa, joka on annettu 12 artiklan mukaisesti, on selkeästi mainittava kyseisten sopimuspuolten sopineen asiasta.

13 artikla

30 kesäkuuta 1998 jälkeen tämän sopimuksen alkuperäiskappale talletetaan Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerin huostaan, joka lähettää sen oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille 4 artiklan 1 ja 2 kappaleessa mainituille maille.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, siihen asianmukaisesti valtuutettuina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TEHTY Wienissä 13 päivänä marraskuuta 1997 yhtenä englannin-, ranskan- ja venäjänkielisenä kappaleena, jonka kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia.

Article 11

In addition to the notification provided for in Articles 2, 3 and 5 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Contracting Parties of:

- (a) signatures, ramifications and accessions in accordance with Article 4;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with Article 5;
- (c) denunciations in accordance with Article 6;
- (d) notifications received in accordance with Article 7;
- (e) declarations and notifications received in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 9;
- (f) the entry into force of any amendment in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 3;
- (g) the entry into force of any amendment in accordance with paragraph 3 of Article 10.

Article 12

Bodies or establishments designated by a Contracting Party may carry out periodical technical inspections in accordance with this Agreement on behalf of another Contracting Party provided both the Contracting Party where the vehicle is registered and the Contracting Party where the inspections are to take place are in agreement. The certificate delivered in application of Article 12 must clearly make reference to the agreement between the concerned Contracting Parties.

Article 13

After 30 June 1998 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in paragraphs 1 and 2 of Article 4 thereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Vienna on 13 November 1997 in a single copy in the English, French and Russian languages, each text being equally authentic.

Liite 1

**HALLINTOKOMITEAN KOKOON-
PANO JA MENETTELYTAPASÄÄN-
NÖT**

1 artikla

Kaikki tämän sopimuksen sopimuspuolet tulee olla edustettuina hallintokomitean jäsenistössä.

2 artikla

Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission pääsihteeri järjestää komitean sihteeristöpalvelut.

3 artikla

Komitea valitsee joka vuosi ensimmäisessä istunnossaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

4 artikla

Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteeri kutsuu komitean koolle Euroopan talouskomission alaisuudessa aina kun uuden normin tai normimuutoksen vahvistaminen on tarpeen.

5 artikla

Ehdotetuista uusista normeista äänestetään. Jokaisella sopimuspuolena olevalla maalla on yksi ääni. Päätösvaltaisuuden tarvitaan vähintään puolet sopimuspuolista. Päätösvaltaisuuden tarvittavaa lukumäärää määriteltäessä sopimuspuolina ovat alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt äänestävät edustamiensa jäsenvaltioiden äänimäärällä. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön edustaja voi äänestää järjestön muodostavien täysivaltaisten valtioiden puolesta. Uudet normiehdotukset voidaan vahvistaa läsnäolevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan äänten enemmistöllä.

6 artikla

Ehdotetuista normimuutoksista äänestetään. Jokaisella sopimuspuolena olevalla maalla on yksi ääni. Päätösvaltaisuuden tarvitaan vähintään puolet normia soveltavista sopimuspuolista. Päätösvaltaisuuden tarvittavaa

Appendix 1

**Composition and rules of procedure of
the administrative committee**

Article 1

The members of the Administrative Committee shall be composed of all the Contracting Parties to the Agreement.

Article 2

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe shall provide the Committee with secretariat services.

Article 3

The Committee shall, at its first session each year, elect a Chair and Vice-Chair.

Article 4

The Secretary-General of the United Nations shall convene the Committee under the auspices of the Economic Commission for Europe whenever a new Rule or an amendment to a Rule is required to be established.

Article 5

Proposed new Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement shall have one vote. A quorum consisting of not less than half of the Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum regional economic integration organizations, being Contracting Parties to the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of its constituent sovereign countries. New Draft Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

Article 6

Proposed amendments to Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement applying the Rule shall have one vote. A quorum of not less than half of the Contracting Parties applying the

lukumäärää määriteltäessä sopimuspuolina olevat alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt äänestävät edustamiensa jäsenvaltioiden äänimäärällä. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön edustaja voi äänestää niiden järjestön muodostavien täysivaltaisten valtioiden puolesta, jotka soveltavat normia. Uudet muutosehdotukset voidaan vahvistaa läsnäolevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan äänen enemmistöllä.

Rule is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum, regional economic integration organizations, being Contracting Parties to the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of those of its constituent sovereign countries which apply the Regulation. Draft Amendments to Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

Liite 2

KANSAINVÄLINEN KATSASTUSTODISTUS

1. Hyväksytyt katsastustoimipisteet ovat vastuussa katsastuksen suorittamisesta, sovellettavien vuoden 1997 Wienin sopimukseen liitettyjen normien mukaisten katsastusvaatimusten täyttämisen hyväksymisestä sekä seuraavan katsastuksen viimeisimmän sallitun ajankohdan merkitsemisestä riville numero 12.5 kansainväliseen katsastustodistukseen, jonka malli annetaan jäljempänä;

2. Kansainvälisen katsastustodistuksen tulee sisältää jäljempänä esitetyt tiedot. Todistus voi olla kokoa A6 (148x105 mm) oleva vihko, jossa on vihreä kansi ja valkoiset sisäsivut tai vihreä tai valkoinen kokoa A4 (210x197 mm) oleva paperiarkki, joka on taitettu kokoon A6 siten, että se osa, joka sisältää valtion kansallisuustunnuksen tai Yhdistyneiden Kansakuntien tunnuksen, muodostaa taitetun todistuksen kannen.

Todistus voi olla myös sähköisessä muodossa, jos sen oikeaksi todistettu tuloste on tarvittaessa saatavilla.

3. Todistuksen asiakohdat ja niiden sisältö tulee olla kirjoitettu todistuksen myöntävän sopimusvaltion kansallisella kielellä ja sama numerointi tulee säilyttää.

4. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää sopimusvaltioissa käytettäviä määräajoin toistettavien katsastusten todistuksia. Näiden malli tulee toimittaa Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille, jotta ne voidaan antaa tiedoksi sopimuspuolille.

APPENDIX 2

International technical inspection certificate

1. Authorised Testing Centres are responsible for conducting the inspection tests, granting the confirmation of compliance with the inspection requirements of the relevant Rule(s) annexed to the 1997 Vienna Agreement, and specifying the latest date of next inspection to be indicated in line No. 12.5 of the International Technical Inspection Certificate, the model of which is reproduced hereafter;

2. The International Technical Inspection Certificate shall contain the information indicated hereafter. It may be a booklet in format A6 (148x105 mm), with a green cover and white inside pages, or a sheet of green or white paper of format A4 (210x197) folded to format A6 in such a way that the section containing the distinguishing sign of the state or of the United Nations forms the top of the folded Certificate.

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

3. Items of the certificate and their content shall be printed in the national language of the issuing Contracting Party by maintaining the numbering.

4. The periodical technical inspection reports, which are in use in the countries of the Contracting Parties to the Agreement, may be used as an alternative. A sample of them shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations for information to the Contracting Parties.

5. Käsien, kirjoituskoneella tai tietokoneella tehtyjen merkintöjen, joita kansainväliseen katsastustodistukseen saavat tehdä vain siihen toimivaltaiset viranomaiset, tulee olla latinalaisin kirjaimin.

5. Handwritten, typed or computer generated entries on the International Technical Inspection Certificate to be made exclusively by the competent authorities, shall be in Latin characters.

[Kansainvälisen katsastustodistuksen sisältö on jätetty tästä pois.]

Normi 1

Rule no. 1

Soveltamisala

Scope

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetut tarkastettavat kohteet liittyvät ympäristövaatimuksiin;

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to environmental requirements;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset;

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

Määritelmät

Definitions

Tässä normissa

For the purpose of this Rule,

2.1. ”*Sopimus*” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

2.1. ”*Agreement*” means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. ”*Kansainvälinen katsastustodistus*” tarkoittaa todistusta sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrääjain toistettavista katsastuksista;

2.2. ”*International Technical Inspection Certificate*” means a certificate about the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement;

2.3. ”*Määrääjain toistettava katsastus*” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määrääjain toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset tarkistavat, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.3. ”*Periodical Technical Inspection*” means a periodical uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests verify that the wheeled vehicle submitted complies with the requirements of this Rule;

2.4. ”Pyörillä varustettu ajoneuvo” tarkoittaa kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia moottoriajoneuvoja ja luokkiin O₃ ja O₄ kuuluvia perävaunuja;

2.5. ”Todentaminen” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määriteltyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita sekä purkamatta tai irrottamatta mitään ajoneuvon osaa;

2.6. ”Vuoden 1958 Geneven sopimus” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 14 päivänä syyskuuta 2017 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien Yhdistyneiden kansakuntien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden Yhdistyneiden kansakuntien vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”Sääntö” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without dismantling or removing any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "Regulation" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

Katsastusjaksot

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: takseina tai ambulansseina käytettävät luokkaan M₁ kuuluvat ajoneuvot ja luokkiin M₂ ja M₃ kuuluvat ajoneuvot

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Perävaunut: O₃ ja O₄

Katsastusten enimmäisväli

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximum Inspection Intervals

Vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka vuosi.

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.

Katsastukset

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus tämän normin liitteen mukaisesti.

Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän normin liitteen määräysten noudattaminen.

Technical inspections

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex to this Rule hereafter.

Following verification, the compliance with at least the provisions of the annex to this Rule shall be confirmed by the International Technical Inspection Certificate.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava seuraavat:

- 5.1. Ajoneuvon tunnistetiedot;
- 5.2. Ympäristöhaitat;
- 5.3. Melupäästöt
- 5.4. Muut ympäristönsuojeluun liittyvät kohteet

Inspection requirements

The inspection shall cover:

- 5.1. The identification of the vehicle;
- 5.2. Environmental nuisances;
- 5.3. Noise emissions
- 5.4. Other items related to the protection of the environment

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on tämän normin liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteen silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Methods of inspections

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Tämän normin liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

Main reasons for rejection and assessment of defects

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. ”Vähäiset puutteet” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimuksenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. ”Merkittävät puutteet” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair

puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin vielä ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määritellyyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”Vaaralliset puutteet” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuter ryhmään kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisemman.

of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests.

Siirtymämääräykset

9.1. Tätä normia soveltavien sopimuspuolten on 24 kuukauden kuluttua tämän muutoksen voimaantulosta myönnettävä kansainvälisiä katsastustodistuksia vain, jos ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia sellaisina kuin ne ovat muutettuina muutoksella 2.

9.2. Tämän normin edellisen muutoksen mukaisesti myönnetty kansainväliset katsastustodistukset ovat voimassa niiden viimeiseen voimassaolopäivään saakka.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 2.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Normi 2

Rule no. 2

Soveltamisala

Scope

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määrajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetut tarkastettavat kohteet liittyvät turvallisuusvaatimuksiin;

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to safety requirements;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

Määritelmät

Tässä normissa

2.1. ”*Sopimus*” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

2.2. ”*Kansainvälinen katsastustodistus*” tarkoittaa todistusta valmistuksen jälkeisestä ensimmäisestä rekisteröinnistä ja sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavista katsastuksista (katso edellä 2.1 kohta);

2.3. ”*Määräajoin toistettava katsastus*” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määräajoin toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.4. ”*Pyörillä varustettu ajoneuvo*” tarkoittaa kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia moottoriajoneuvoja ja luokkiin O₃ ja O₄ kuuluvia perävaunuja;

2.5. ”*Todentaminen*” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määriteltyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita ja käyttämättä työkaluja ajoneuvon minkään osan purkamiseen tai irrottamiseen;

2.6. ”*Vuoden 1958 Geneven sopimus*” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 14 päivänä syyskuuta 2017 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. ”*Agreement*” means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. ”*International Technical Inspection Certificate*” means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. ”*Periodical Technical Inspection*” means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. ”*Wheeled vehicle*” means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃ and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. ”*Verification*” means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”*1958 Geneva Agreement*” means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be

niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien Yhdistyneiden kansakuntien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden Yhdistyneiden kansakuntien vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”Sääntö” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.8. ”Epäasianmukainen korjaus tai muutos” tarkoittaa korjausta tai muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta.

Katsastusjaksot

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: takseina tai ambulansseina käytettävät luokkaan M₁ kuuluvat ajoneuvot ja luokkiin M₂ ja M₃ kuuluvat ajoneuvot

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Perävaunut: O₃ ja O₄

Katsastusten enimmäisväli

Vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka vuosi

Katsastus

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus jäljempänä olevan liitteen mukaisesti. Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän liitteen määräysten noudattaminen.

Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "Regulation" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Technical inspection

Vehicles to which these provisions apply shall undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter. Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet, jos ne liittyvät toimenpanovaltiossa testattavan ajoneuvon pakollisiin varusteisiin.

- 5.1. Ajoneuvon tunnistetiedot;
- 5.2. Jarrulaitteisto;
- 5.3. Ohjaus;
- 5.4. Näkyvyys;
- 5.5. Valaistuslaitteet ja sähköjärjestelmän osat;
- 5.6. Akselit, pyörät, renkaat, jousitus
- 5.7. Runko ja kori varusteineen;
- 5.8. Muut varusteet;
- 5.9. Kaupalliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen lisätarkastukset

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on liitteessä määriteltä tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

7.1. Liitteessä I esitetään kunkin testattavan kohteen osalta vähimmäisluettelo mahdollisista puutteista ja niiden vakavuudesta.

7.2. Ajoneuvojen määräaikaistestauksessa löydettävät puutteet luokitellaan yhteen seuraavista ryhmistä:

(a) ”*Vähäiset puutteet*”, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen tai ympäristöön, ja muut vähäiset vaatimuksen vastaisuudet;

(b) ”*Merkittävät puutteet*”, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen tai ympäristöön tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, tai muut merkittävämmät vaatimusten vastaisuudet.

(c) ”*Vaaralliset puutteet*”, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden tai vaikuttavat ympäristöön siten, että jäsenvaltio tai sen toimivaltaiset viranomaiset voivat kieltää ajoneuvon käytön yleisillä teillä.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided that these are related to the obligatory equipment of the vehicle being tested in the implementing State concerned.

- 5.1. Identification of the vehicle;
- 5.2. Braking equipment;
- 5.3. Steering;
- 5.4. Visibility;
- 5.5. Lighting equipment and parts of electric system;
- 5.6. Axles, wheels, tyres, suspension;
- 5.7. Chassis and chassis attachments;
- 5.8. Other equipment;
- 5.9. Additional inspections of vehicles for the commercial carriage of passengers.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

(a) "*Minor deficiencies*" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;

(b) "*Major deficiencies*" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;

(c) "*Dangerous deficiencies*", constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen edellä 7.2. kohdassa tarkoitettuun puuteryhmään kuuluvia puutteita, on luokiteltava vakavampaa puutetta vastaavaan ryhmään. Ajoneuvo, jossa on useita puutteita I liitteen 2 kohdassa tarkoitettujen testien soveltamisalan samalla tarkastusalueella, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan puuteryhmään, jos näiden puutteiden yhteisvaikutuksesta voidaan osoittaa aiheutuvan suurempaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Siirtymämääräykset

9.1. Tätä normia soveltavien sopimuspuolten on 24 kuukauden kuluttua tämän muutoksen voimaantulosta myönnettävä kansainvälisiä katsastustodistuksia vain, jos ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia sellaisina kuin ne ovat muutettuina muutoksella 1.

9.2. Tämän normin edellisen muutoksen mukaisesti myönnetty kansainväliset katsastustodistukset ovat voimassa niiden viimeiseen voimassaolopäivään saakka.

Normi 3

Soveltamisala

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräjoiin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitettujen tarkastettavien kohteiden liittyvät paineistettua maakaasua (CNG), nestekaasua (LPG) ja/tai nesteytettyä maakaasua (LNG) moottorin polttoaineena käyttävien moottoriajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 1.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports

käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset, jos ne on varustettu LPG-, LNG- tai CNG-moottorilla YK:n säännön nro 67, 110, 115 tai 143 mukaisesti;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Määritelmät

Tässä normissa

2.1. ”*Sopimus*” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

2.2. ”*Kansainvälinen katsastustodistus*” tarkoittaa todistusta valmistuksen jälkeisestä ensimmäisestä rekisteröinnistä ja sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavista katsastuksista (katso edellä 2.1 kohta);

2.3. ”*Määräajoin toistettava katsastus*” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määräajoin toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.4. ”*Pyörillä varustettu ajoneuvo*” tarkoittaa ajoneuvojen rakennetta koskevassa konsolidoidussa päätöslauselmassa (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, sellaisena kuin se on muutettuna) määriteltyihin luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja;

2.5. ”*Todentaminen*” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määriteltyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita ja käyttämättä työkaluja ajoneuvon minkään osan purkamiseen tai irrottamiseen;

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. ”*Agreement*” means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. ”*International Technical Inspection Certificate*” means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. ”*Periodical Technical Inspection*” means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. ”*Wheeled vehicle*” means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. ”*Verification*” means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”Vuoden 1958 Geneven sopimus” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 16 päivänä lokakuuta 1995 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”Sääntö” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.8. ”Epäasianmukainen korjaus tai muutokset” tarkoittaa korjausta tai muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta.

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Katsastusjaksot

Ajoneuvoluokat

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Ajoneuvoluokat

[Taksit ja ambulanssit]

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₂ (yli 3 500 kg) ja M₃

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Katsastusten enimmäisväli

Yhden vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä (tai ensimmäisestä käyttöönottopäivästä, jos ajoneuvoa ei tarvitse rekisteröidä) ja tämän jälkeen vuosittain

Katsastus

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection

toistettava katsastus jäljempänä olevan liitteen 1 mukaisesti sekä vuoden 1997 sopimukseen liitettyssä normissa 1 ja normissa 2 määritelty katsastus.

Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän liitteen määräysten noudattaminen.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvoon.

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

7.1. ”*Vähäiset puutteet*” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.2. ”*Merkittävät puutteet*” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määritellyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”*Vaaralliset puutteet*” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaaranta-

in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. ”*Minor defects*” (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. ”*Major defects*” (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. ”*Dangerous defects*” (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not

vat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuteryhmään kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisemman.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Normi 4

Soveltamisala

1.1. Pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymistä sekä näiden katsastusten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetut tarkastettavat kohteet liittyvät hybridi- ja sähköajoneuvojen turvallisuusvaatimuksiin;

1.2. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvojen on täytettävä jäljempänä määritellyt vaatimukset, jos ne katsotaan sähkö- tai hybridiajoneuvoiksi YK:n säännön nro 100 mukaisesti;

1.3. Sopimuspuolet voivat päättää edellä olevan 1.2 kohdan mukaisen vaatimuksen soveltamisesta myös kotimaanliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin.

Määritelmät

Tässä normissa

2.1. ”Sopimus” tarkoittaa vuoden 1997 Wienin sopimusta pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta;

be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. ”Agreement” means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. ”Kansainvälinen katsastustodistus” tarkoittaa todistusta valmistuksen jälkeisestä ensimmäisestä rekisteröinnistä ja sopimuksen 1 artiklan ja 2 liitteen määräysten mukaisista pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavista katsastuksista (katso edellä 2.1 kohta);

2.3. ”Määräajoin toistettava katsastus” tarkoittaa yhtenäisesti sovellettavaa säännöllisin määräajoin toistettavaa hallinnollista menettelyä, jossa katsastustestien suorittamisesta vastaavat katsastuskeskukset todistavat vaadittujen tarkistusten toteuttamisen jälkeen, että katsastettavaksi toimitettu pyörillä varustettu ajoneuvo vastaa tämän normin vaatimuksia;

2.4. ”Pyörillä varustettu ajoneuvo” tarkoittaa ajoneuvojen rakennetta koskevassa konsolidoidussa päätöslauselmassa (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, sellaisena kuin se on muutettuna) määriteltyihin luokkiin M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ kuuluvia kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa ylittää 3 500 kg, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joita käytetään matkustajien kuljetukseen ja joissa on enintään kahdeksan istuinta kuljettajan istuimen lisäksi;

2.5. ”Todentaminen” tarkoittaa sellaista todistetta tämän normin liitteessä määritellyjen vaatimusten noudattamisesta, joka on saatu testien ja tarkastusten avulla käyttäen olemassa olevia menetelmiä ja laitteita ja käyttämättä työkaluja ajoneuvon minkään osan purkamiseen tai irrottamiseen;

2.6. ”Vuoden 1958 Geneven sopimus” tarkoittaa Genevessä 20 päivänä maaliskuuta 1958 tehtyä ja 16 päivänä lokakuuta 1995 muutettua sopimusta pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista;

2.7. ”Sääntö” tarkoittaa vuoden 1958 Geneven sopimukseen liitettyä sääntöä.

2.8. ”Epäasianmukainen korjaus tai muutokset” tarkoittaa korjausta tai muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta.

2.2. ”International Technical Inspection Certificate” means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. ”Periodical Technical Inspection” means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. ”Wheeled vehicle” means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. ”Verification” means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. ”1958 Geneva Agreement” means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. ”Regulation” means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. ”Inappropriate repair or modification” means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

2.9. ”Hybridi- ja sähköajoneuvot”: säännön nro 100 soveltamisalan mukaisesti.

2.9. *Hybrid and electric vehicles*: according to the scope of the Regulation No. 100.

2.10. ”Jäännösendergian varastojärjestelmä (RESS-järjestelmä)” tarkoittaa ladattavaa energiavarastojärjestelmää, joka tuottaa sähköenergiaa sähköiselle käyttövoimajärjestelmälle.

2.10. *Residual Energy Storage System* (RESS) means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.

RESS-järjestelmä voi sisältää osajärjestelmän tai -järjestelmiä ja tarvittavat liitännäisjärjestelmät fyysistä tukemista, lämmönsäätelyä ja elektronista ohjausta varten sekä suojakoteloita.

The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.

Katsastusjaksot

Periodicity of technical inspections

Ajoneuvoluokat

Vehicle categories

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₁, lukuun ottamatta takseja ja ambulansseja

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Tavarankuljetusajoneuvot: N₁

Goods vehicles: N₁

Katsastusten enimmäisväli

Maximum inspection intervals

Neljän vuoden kuluttua ensimmäisen rekisteröinnin käyttöönotosta ja tämän jälkeen joka toinen vuosi

Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter

Ajoneuvoluokat

Vehicle categories

Henkilökuljetukseen käytettävät moottoriajoneuvot: M₂ (yli 3 500 kg) ja M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Tavarankuljetusajoneuvot: N₂ ja N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Katsastusten enimmäisväli

Maximum inspection intervals

Yhden vuoden kuluttua ensimmäisestä rekisteröinnistä (tai ensimmäisestä käyttöönottopäivästä, jos ajoneuvoa ei tarvitse rekisteröidä) ja tämän jälkeen vuosittain

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Katsastus

Technical inspection

Näiden määräysten soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava määräajoin toistettava katsastus jäljempänä olevan liitteen mukaisesti sekä tarvittaessa vuoden 1997 sopimukseen liitettyssä normissa 1 ja normissa 2 määritelty katsastus. Todentamisen jälkeen kansainvälisessä katsastustodistuksessa on vahvistettava ainakin tämän liitteen määräysten noudattaminen.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement. Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Tarkastusvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet, jos niitä on asennettu ajoneuvoon.

Tarkastusmenetelmät

Vähimmäisvaatimuksena on liitteessä määritelty tarkastusmenetelmä. Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä jne.

Pääasialliset hylkäämisperusteet ja puutteiden arviointi

Liitteessä esitetään myös pääasiallisia hylkäämisperusteita ja puutteiden arviointia koskevat suositukset. Puutteiden kolme arviointiperustetta määritellään seuraavasti.

7.1. ”Vähäiset puutteet” (MiD) ovat teknisiä puutteita, jotka eivät merkittävästi vaikuta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muita vähäisiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvoa ei tarvitse tarkastaa uudelleen, koska voidaan kohtuudella olettaa, että havaitut puutteet korjataan viipymättä.

7.2. ”Merkittävät puutteet” (MaD) ovat puutteita, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvon turvallisuuteen ja/tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, sekä muita merkittävämpiä vaatimustenvastaisuuksia. Ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä ilman havaittujen puutteiden korjaamista ei ole sallittua, mutta ajoneuvo voidaan kuitenkin ajaa korjaamolle ja tämän jälkeen erikseen määritellyn paikkaan, jossa korjaukset tarkistetaan.

7.3. ”Vaaralliset puutteet” (DD) ovat puutteita, jotka suoraan ja välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuuden siten, ettei ajoneuvoa tulisi missään tapauksessa käyttää tieliikenteessä.

7.4. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen puuter ryhmään kuuluvia puutteita, tulisi luokitella vakavimman puutteen mukaan. Ajoneuvo, jossa on useita samaan ryhmään kuuluvia puutteita, voidaan luokitella seuraavaksi vakavampaan ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutus tekee ajoneuvosta vaarallisemman.

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Nimet ja osoitteet

Tätä normia soveltavien sopimuksen sopimusvaltioiden on ilmoitettava Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle perustiedot hallintoviranomaisista, jotka vastaavat katsastustestien valvonnasta ja kansainvälisten katsastustodistusten myöntämisestä.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Normien 1-4 liitteet

Normin 1 liite	s. 1
Annex to Norm 1	s. 10
Normin 2 liite	s. 17
Annex to Norm 2	s. 74
Normin 3 liite	s. 116
Annex to Norm 3	s. 118
Normin 4 liite	s. 120
Annex to Norm 4	s. 124

Liite

Tarkastusten vähimmäisvaatimukset

1. Soveltamisala

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet.

2. Ajoneuvon tunnistetiedot

<i>Kohde</i>	<i>Menetelmä</i>	<i>Pääasialliset hylkäämisperusteet</i>	<i>Puutteiden arviointi</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
2.1. Rekisterikilvet (jos edellytetään vaatimuksissa ^{a)})	Silmämääräinen tarkastus	a) Rekisterikilpi tai -kilvet puuttuvat tai ne on kiinnitetty siten, että ne todennäköisesti irtoavat. b) Teksti puuttuu tai ei luettavissa. c) Ei vastaa ajoneuvon asiakirjoja tai rekisteritietoja		X X X	
2.2. Ajoneuvon valmiste/sarjanumero	Silmämääräinen tarkastus	a) Puuttuu tai ei löydy. b) Puutteellinen, ei luettavissa, ilmeisen väärennetty tai ei vastaa ajoneuvon asiakirjoja. c) Ajoneuvon asiakirjat eivät luettavissa tai sisältävät kirjoitusvirheitä.	X	X X	

- a) ”Vaatimukset” on määritelty ajoneuvon hyväksyntäpäivänä, ensimmäisenä rekisteröintipäivänä tai ensimmäisenä käyttöönottopäivänä voimassa olleissa tyyppihyväksyntävaatimuksissa sekä jälkiasennusta koskeissa velvoitteissa tai rekisteröintimaan kansallisessa lainsäädännössä.

3. Ympäristöhaitat

3.1. Pakokaasupäästöt

3.1.1. Kipinäsytytysmoottorilla varustetut ajoneuvot:

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
3.1. Kipinäsytytysmoottorin päästöt					
3.1.1. Pakokaasupäästöjen rajoituslaitteet	Silmämääräinen tarkastus	a) Valmistajan asentama pakokaasupäästöjen rajoituslaite puuttuu, sitä on muutettu tai se on ilmeisen viallinen		X	
		b) Vuodot, jotka voivat vaikuttaa päästömittauksiin		X	
3.1.2. Kaasupäästöt	Ajoneuvot päästöluokkiin Euro 5 ja Euro V tai vastaavaan asti: Pakokaasuanalysointilaite saadut mittaukset vastaavat vaatimuksia ¹ tai OBD-lukemaa. Pakokaasupäästöjen arvioinnissa oletusmenetelmänä on pakoputken testaus. Vastaavuuden arvioinnin perusteella ja asianmukaisen tyyppihyväksyntälainsäädännön huomioon ottaen sopimuspuolet voivat hyväksyä OBD:n käytön valmistajan suositusten ja muiden vaatimusten mukaisesti.	a) Kaasupäästöt ylittävät valmistajan määrittelemät tasot b) Tai jos tätä tietoa ei ole saatavilla, hiilidioksidipäästöt ylittävät i) ajoneuvoissa, joissa ei ole edistynyttä päästöjenrajoitusjärjestelmää: 4,5 % tai 3,5 % Vaatimuksissa ¹ määritellyn ensimmäisen rekisteröintipäivämäärän tai ensimmäisen käyttöpäivämäärän mukaan ii) ajoneuvoissa, joissa on edistynyt päästöjenrajoitusjärjestelmä: - moottorin ollessa joutokäynnillä: 0,5 % - korotetulla joutokäynnillä: 0,3 % ajoneuvoissa, joiden päästöluokka on Euro 5 ja Euro 6 tai vastaava: - moottorin ollessa joutokäynnillä: 0,3 % - korotetulla joutokäynnillä: 0,2 %		X X	

	Ajoneuvot päästöluokista Euro 6 ja Euro VI tai vastaavasta alkaen: Pakokaasuanalyysaattorilla saadut mittaukset vastaavat vaatimuksia¹ tai OBD:n lukema on valmistajan suositusten ja muiden vaatimusten¹ mukainen. Mittauksia ei sovelleta kaksitahtimoottoreihin	Vaatimuksissa¹ määritellyn ensimmäisen rekisteröintipäivämäärän tai ensimmäisen käyttöpäivämäärän mukaan c) Lambdakerroin ei ole välillä $1 \pm 0,03$ tai valmistajan eritelmien mukainen; d) OBD-lukema osoittaa merkittävän toimintahäiriön		X X	
--	---	--	--	-------------------	--

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaa- rallinen
3.2 Puristussytytysmoottorin päästöt					
3.2.1. Pakokaasupäästöjen rajoituslaitteet	Silmämääräinen tarkastus	a) Valmistajan asentama pakokaasujenrajoituslaite puuttuu tai on ilmeisen viallinen. b) Vuotoja, jotka voivat vaikuttaa päästömittauksiin		X X	
3.2.2. Sameus Ennen 1. tammikuuta 1980 rekisteröidyt tai käyttöön otetut ajoneuvot on vapautettu tästä vaatimuksesta	Ajoneuvot päästöluokkiin Euro 5 ja Euro V tai vastaavaan asti: Pakokaasujen sameuden mittaus vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin kytkettynä tai OBD-lukema. Pakokaasupäästöjen arvioinnissa oletusmenetelmänä on pakoputken testaus. Vastaavuuden arvioinnin perusteella sopimuspuolet voivat hyväksyä OBD:n käytön valmistajan suositusten ja muiden vaatimusten mukaisesti. Ajoneuvot päästöluokista Euro 6 ja Euro VI tai vastaavasta alkaen: Pakokaasujen sameuden mittaus vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin kytkettynä tai OBD-lukema valmistajan suositusten ja muiden vaatimusten ¹ mukaisesti Ajoneuvon esivakautus: 1. Ajoneuvot voidaan testata ilman esivakautusta, vaikka turvallisuussyistä tulisi tarkistaa, että moottori on lämmin ja tyydyttävässä mekaanisessa kunnossa	a) Ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön ensimmäistä kertaa vaatimuksissa ¹ määritellyn päivämäärän jälkeen Sameus ylittää ajoneuvoon asennetussa valmistajan kilvessä ilmoitetun tason.		X	

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
	2. Esivakautusvaatimukset: i) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, joka on esimerkiksi öljynmittapuikon putkesta anturilla mitattava moottoriöljyn lämpötila, jonka on oltava vähintään 80 °C, tai normaali käyntilämpötila, jos se on tätä alhaisempi, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattava sylinteriryhmän lämpötila, jonka on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mitta on ajoneuvon kokoonpanon vuoksi epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta. ii) Pakokaasujärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen syklillä tai vastaavalla menetelmällä.				
	Testausmenetelmä: 1. Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmoottoreiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia. 2. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei liian voimakkaasti, jotta ruiskutusumpun syöttö olisi mahdollisimman suuri.	b) Jos näitä tietoja ei ole saatavilla tai vaatimukset¹ eivät salli viitearvojen käyttöä - Vapaasti hengittävillä moottoreilla: 2,5 m⁻¹ - Turboahdetuilla moottoreilla: 3,0 m⁻¹ - Vaatimuksissa¹ määritellyillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoilla, jotka on ensimmäistä kertaa rekisteröity tai otettu käyttöön vaatimuksissa määritellyn päivämäärän jälkeen: ajoneuvoilla, jotka kuuluvat päästöluokkiin Euro 5 ja Euro 5 tai vastaavaan 1,5 m⁻¹; ajoneuvoilla, jotka kuuluvat päästöluokkiin Euro 6		X	

<i>Kohde</i>	<i>Menetelmä</i>	<i>Pääasialliset hylkäämisperusteet</i>	<i>Puutteiden arviointi</i>		
			<i>Vähäinen</i>	<i>Merkittävä</i>	<i>Vaarallinen</i>
	3. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla, kaksi kolmasosaa ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava luokkiin M ₂ , M ₃ , N ₂ ja N ₃ kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään kaksi sekuntia.	ja Euro VI tai vastaavaan 0,7 m ⁻¹			
	4. Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Tämä voidaan laskea jättämällä huomioimatta mittaukset, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Sopimuspuolet voivat rajoittaa testijaksojen määrää.				

	5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi sopimuspuolet voivat hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi sopimuspuolet voivat vastaavasti hyväksyä ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot.				
--	---	--	--	--	--

3.3. Testauslaitteet

Ajoneuvopäästöt testataan käyttäen laitteistoa, joka on suunniteltu määrittämään tarkasti, ovatko päästöt säädettyjen tai valmistajan ilmoittamien raja-arvojen mukaisia.

4. Melupäästöt

[illegible]

5. Muut ympäristönsuojeluun liittyvät kohteet

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
5.1. Nestevuodot		a) Muun nesteen kuin veden liallinen vuoto, joka todennäköisesti vahingoittaa ympäristöä tai aiheuttaa turvallisuusriskin muille tienkäyttäjille. b) Tasainen pisaroiden muodostus, joka aiheuttaa hyvin suuren vaaran.		X	X

6. Sähkömagneettisten häiriöiden vaimennus (suositeltu)

<i>Kohde</i>	<i>Menetelmä</i>	<i>Pääasialliset hylkäämisperusteet</i>	<i>Puutteiden arviointi</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
6.1. Radio-häiriöt (*) ²	Silmämääräinen tarkastus	Jokin vaatimus ¹ ei täyty.	X		

¹”Vaatimukset” on määritelty ajoneuvon hyväksyntäpäivänä, ensimmäisenä rekisteröintipäivänä tai ensimmäisenä käyttöönottopäivänä sekä jälkiasennusta koskevissa velvoitteissa, mahdollisissa voimassa olevissa vaatimustenmukaisuusvaatimuksissa tai rekisteröintimaan kansallisessa lainsäädännössä. Hylkäämissyytä sovelletaan vasta, kun vaatimustenmukaisuus on tarkastettu.

² (*) osoittaa kohteet, jotka liittyvät ajoneuvon kuntoon ja sen soveltuvuuteen tieliikenteeseen, mutta joita ei pidetä olennaisina ajokelpoisuustestissä

Annex

Minimum inspection requirements

1. Scope

The inspection shall cover at least the items listed below.

2. Identification of the vehicle

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
2.1. Registration number plates (if needed by requirements ^a)	Visual inspection.	(a) Number plate(s) missing or so insecure/fixed that it is (they are) likely to fall off. (b) Inscription missing or illegible. (c) Not in accordance with vehicle documents or records.		X X X	
2.2. Vehicle identification chassis/ serial number	Visual inspection.	(a) Missing or cannot be found. (b) Incomplete, illegible, obviously falsified, or does not match the vehicle documents. (c) Illegible vehicle documents or clerical inaccuracies.	X	X X	

^a "Requirements" are laid down by type-approval requirements at the date of approval, first registration or first entry into service as well as retrofitting obligations or national legislation in the country of registration.

3. Environmental nuisances

3.1. Exhaust emissions

3.1.1. Vehicles with positive-ignition engines:

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
3.1. Positive ignition engine emissions					
3.1.1. Exhaust emissions control equipment	Visual inspection	(a) Emission control equipment fitted by the manufacturer absent, modified or obviously defective.		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Leaks which would affect emission measurements		X	
3.1.2. Gaseous emissions	For vehicles up to emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent: Measurements using an exhaust gas analyser in accordance with the requirements¹ or reading of OBD. Tailpipe testing shall be the default method of exhaust emission assessment. On the basis of an assessment of equivalence, and by taking into account the relevant type approval legislation, Contracting Parties may authorise the use of OBD in accordance with the manufacturer's recommendation and other requirements. For vehicles as of emission classes Euro 6 and Euro VI or equivalent: Measurement using an exhaust gas analyser in accordance with requirements¹ or reading of OBD in accordance with manufacturer's recommendations and other requirements¹. Measurements not applicable for two-stroke engines	(a) Either gaseous emissions exceed the specific levels given by the manufacturer; (b) Or, if this information is not available the CO emissions exceed, (i) For vehicles not controlled by an advanced emission controls system: 4.5%, or 3.5% According to the date of first registration or use specified in requirements¹ (ii) for vehicles controlled by an advanced emission control system: - At engine idle: 0.5% - At high idle: 0.3% for vehicles of emission class Euro 5 and Euro 6 or equivalent: - At engine idle: 0.3% - At high idle: 0.2% According to the date of first registration or use specified in requirements¹ (c) Lambda coefficient outside the range 1 ± 0.03 or not in accordance with manufacturer's specification; (d) OBD read-out indicating significant malfunction		X X X X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
3.2 Compression ignition engine emissions					
3.2.1. Exhaust emissions control equipment	Visual inspection	(a) Emission control equipment fitted by the manufacturer absent or obviously defective. (b) Leaks which would affect emission measurements		X X	
3.2.2. Opacity Vehicles registered or put into service before 1 January 1980 are excepted from this requirement	For vehicle up to emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent: Exhaust gas opacity to be measure during free acceleration (no load from idle up to cut-off speed) with gear lever in neutral and clutch engaged or reading of OBD. The tailpipe testing shall be the default method of exhaust emissions assessment. On the basis of an assessment of equivalence, Contracting Parties may authorise the use of OBD in accordance with the manufacturer's recommendation and other requirements. For vehicles as of emission classes Euro 6 and Euro VI or equivalent: Exhaust gas opacity to be measured during free acceleration (no load from idle up to cut-off speed) with gear lever in neutral and clutch engaged or reading of OBD in accordance with the manufacturer's recommendations and other requirements ¹ Vehicle preconditioning: 1. Vehicles may be tested without preconditioning, although for safety reasons checks should be made that the engine is warm and in a	(a) For vehicle registered or put into service for the first time after the date specified in the requirements ¹ Opacity exceeds the level recorded on the manufacturer's plate on the vehicle.		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
	satisfactory mechanical condition				
	2. Precondition requirements: (i) Engine shall be fully warm, for instance the engine oil temperature measured by a probe in the oil level dipstick tube to be at least 80°C or normal operating temperature if lower, or the engine block temperature measured by the level of infrared radiation to be at least an equivalent temperature. If, owing to the vehicle configuration, this measurement is impractical, the establishment of the engine's normal operating temperature may be made by other means, for example by the operation of the engine cooling fan. (ii) Exhaust system shall be purged by at least three free acceleration cycles or by an equivalent method.				
	Test procedure: 1. Engine and any turbocharger fitted, to be at idle before the start of each free acceleration cycle. For heavy-duty diesels, this means waiting for at least 10 seconds after the release of the throttle. 2. To initiate each free acceleration cycle, the throttle pedal must be fully depressed quickly and continuously (in less than one second) but not violently, so as to obtain maximum delivery from the injection pump.	(b) Where this information is not available or requirements¹ do not allow the use of reference values, - For naturally aspirated engines: 2.5 m⁻¹ - For turbo-charged engines: 3.0 m⁻¹ - For vehicles identified in requirements¹ or first registered or put into service for the first time after the date specified in requirements: for vehicles of emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent 1.5 m⁻¹ for vehicles of emission classes Euro 6		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
	3. During each free acceleration cycle, the engine shall reach cut-off speed or, for vehicles with automatic transmissions, the speed specified by the manufacturer or, if this data is not available, then two thirds of the cut-off speed, before the throttle is released. This could be checked, for instance, by monitoring engine speed or by allowing a sufficient time to elapse between initial throttle depression and release, which in the case of vehicles of categories M2, M3, N2 and N3, should be at least two seconds.	and Euro VI or equivalent 0.7 m^{-1}			
	4. Vehicles shall only be failed if the arithmetic means of at least the last three free acceleration cycles are in excess of the limit value. This may be calculated by ignoring any measurement that depart significantly from the measured mean, or the result of any other statistical calculation that takes account of the scattering of the measurements. Contracting Parties may limit the number of test cycles. 5. To avoid unnecessary testing, Contracting Parties may fail vehicles which have measured values significantly in excess of the limit values after fewer than three free acceleration cycles or after the purging cycles. Equally to avoid unnecessary testing, Contracting Parties may pass vehicles which have measured values significantly below the limits after fewer than three free acceleration cycles or after the purging cycles.				

3.3. Test equipment

Vehicle emissions are tested using equipment designed to establish accurately whether the limit values prescribed or indicated by the manufacturer have been complied with.

4. Noise emissions

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4.1. Noise suppression system	Subjective evaluation (unless the inspector considers that the noise level may be borderline, in which case a measurement of noise emitted by stationary using a sound level meter may be conducted).	(a) Noise levels in excess of those permitted in the requirements ¹ . (b) Any part of the noise suppression system loose, damaged, incorrectly fitted, missing or obviously modified in a way that would adversely affect the noise levels. (c) Very serious risk of falling off.		X X	 X

5. Other items related to the protection of the environment

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
5.1. Fluid leaks		(a) Any excessive fluid leak, other than water, likely to harm the environment or to pose a safety risk to other road users. (b) Steady formation of drops that constitutes a very serious risk.		X	 X

6. Electromagnetic interference suppression (Recommended)

<i>Item</i>	<i>Method</i>	<i>Main Reasons for Rejection</i>	<i>Defect Assessment</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
6.1. Radio-interference (*) ²	Visual inspection	Any of the requirements ¹ not met.	X		

¹ "Requirements" are laid down at the date of approval, first registration or first entry into service as well as by retrofitting obligations, by in use conformity requirements if any or by national legislation in the country of registrations. These reasons for failure apply only when compliance with requirements has been checked.

² (*) identifies items which relate to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in a roadworthiness test

Liite

Tarkastusten vähimmäisvaatimukset

1. Yleistä

Tässä liitteessä määritellään testattavat ajoneuvojärjestelmät ja osat ja esitetään niiden suositeltujen testausmenetelmien yksityiskohdat sekä perusteet, joilla määritetään, onko ajoneuvon kunto hyväksyttävä.

Testin on katettava ainakin jäljempänä 3 kohdassa luetellut kohteet, jos ne liittyvät kyseessä olevassa sopimusvaltiossa testattavan ajoneuvon laitteisiin. Testissä voidaan myös tarkistaa, vastaavatko kyseisen ajoneuvon asianmukaiset osat ja komponentit turvallisuus- ja ympäristövaatimuksia, jotka olivat voimassa hyväksyntäajankohtana tai tarvittaessa jälkiasennuksen ajankohtana.

Jos tässä liitteessä määriteltyjen testausmenetelmien soveltaminen ei ole mahdollista ajoneuvon kokoonpanon vuoksi, testi on suoritettava toimivaltaisten viranomaisten hyväksymien suositeltujen testausmenetelmien mukaisesti. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että noudatetaan turvallisuus- ja ympäristövaatimuksia.

Kaikkien jäljempänä lueteltujen kohteiden testausta on pidettävä pakollisena määräaikaissa ajokelpoisuustestissä, lukuun ottamatta kirjaimella X merkittyjä kohteita, jotka liittyvät ajoneuvon kuntoon ja sen soveltuvuuteen tieliikenteeseen, mutta joita ei pidetä olennaisina ajokelpoisuustestissä.

”Hylkäämisperusteita” ei sovelleta, jos niissä viitataan vaatimuksiin, joista ei ollut säädetty ensimmäisenä rekisteröintipäivänä tai ensimmäisenä käyttöönottopäivänä voimassa olleessa ajoneuvon tyyppihyväksyntälainsäädännössä tai jälkiasennusta koskevissa vaatimuksissa.

Jos tarkastusmenetelmäksi mainitaan silmämääräinen tarkastus, tämä tarkoittaa, että kohteiden silmämääräisen tarkastelun lisäksi tarkastaja voi kokeilla niitä käsin, arvioida niiden aiheuttamaa ääntä tai käyttää muita soveltuvia tarkastusmenetelmiä, jotka eivät edellytä työkalujen käyttöä.

2. Testin soveltamisala

Testin on katettava ainakin seuraavat alueet:

0. Ajoneuvon tunnistetiedot;
1. Jarrutuslaitteet;
2. Ohjaus;
3. Näkyvyys;
4. Valaistuslaitteet ja sähköjärjestelmän osat;
5. Akselit, pyörät, renkaat, jousitus
6. Runko ja kori varusteineen;
7. Muut laitteet;
8. Lisätestit M₂- ja M₃-luokan henkilökuljetukseen käytettäville ajoneuvoille.

3. Testauksen sisältö ja menetelmät; ajoneuvojen puutteiden arviointi

Testin on katettava ainakin seuraavassa taulukossa luetellut kohteet, ja siinä on sovellettava vähimmäisvaatimuksia ja suositeltuja menetelmiä.

Jokaiselle testattavalle ajoneuvojärjestelmälle ja osalle on suoritettava puutteiden arviointi tapauskohtaisesti kyseisessä taulukossa määriteltyjen perusteiden mukaisesti.

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
0. Ajoneuvon tunnistetiedot					
0.1. Rekisterikilpi (jos edellytetään vaatimuksissa ⁽¹⁾)	Silmämääräinen tarkastus	a) Rekisterikilpi tai -kilvet puuttuvat tai ne on kiinnitetty siten, että ne todennäköisesti irtoavat.		X	
		b) Teksti puuttuu tai ei luettavissa		X	
		c) Ei vastaa ajoneuvon asiakirjoja tai rekisteritietoja.		X	
0.2. Ajoneuvon valmiste/sarjanumero	Silmämääräinen tarkastus	a) Puuttuu tai ei löydy.		X	
		b) Puutteellinen, ei luettavissa, ilmeisen väärennetty tai ei vastaa ajoneuvon asiakirjoja.		X	
		c) Ajoneuvon asiakirjat eivät luettavissa tai sisältävät kirjoitusvirheitä.	X		
1. Jarrulaitteet					
1.1. Mekaaninen kunto ja toiminta					
1.1.1. Käyttöjarrupolkimen/-vivun laakerointi	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana. Huomautus: Ajoneuvot, joissa on tehostettu jarrujärjestelmä, olisi tarkastettava moottori sammutettuna.	a) Laakerointi liian kireä.		X	
		b) Erittäin kulunut tai liikaa välystä.		X	

1.1.2. Jarrupolkimen/- vivun kunto ja liike jarrutettaessa	Osien silämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana. Huomautus: Ajoneuvot, joissa on tehostettu jarrujärjestelmä, olisi tarkastettava moottori sammutettuna.	a) Liian suuri tai riittämätön liikevara.		X	
		b) Jarrun käyttölaite ei palauta asianmukaisesti. Jos vaikuttaa toimivuuteen.	X	X	
		c) Jarrupolkimen liukueste puuttuu, irrallaan tai kulunut.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkitävä	Vaarallinen
1.1.3. Alipainepumppu tai kompressori ja painesäiliöt	Osien silmämääräinen tarkastus normaalissa käyttöpaineessa. Tarkastetaan ali- tai ylipaineen turvallisen käyttöarvon saavuttamiseen kuluva aika sekä varoitusmerkin, monipiirisuojaventtiilin ja paineenrajoitusventtiilin toiminta.	a) Yli- tai alipaine riittämätön vähintään neljään jarrun käyttökertaan varoitusmerkin sytyttyä (tai kun mittari näyttää lukemaa, joka ei ole turvallinen); vähintään kahteen jarrun käyttökertaan varoitusmerkin sytyttyä (tai kun mittari näyttää lukemaa, joka ei ole turvallinen).		X	X
		b) Ali- tai ylipaineen turvallisen käyttöarvon saavuttamiseen kuluva aika on liian pitkä vaatimuksiin ⁽¹⁾ nähden.		X	
		c) Monipiirisuojaventtiili tai paineenrajoitusventtiili ei toimi.		X	
		d) Ilmavuoto, joka aiheuttaa selvää paineen laskua, tai kuultavissa olevia vuotoja		X	
		e) Ulkoinen vaurio, joka todennäköisesti vaikuttaa jarrujärjestelmän toimintaan. Toisiojarrun suorituskky ei täyty.		X	X
1.1.4. Alipaineen mittari tai osoitin	Toiminnan tarkastus.	Viallinen mittari tai osoitin. Alhaista painetta ei voida havaita.	X	X	
1.1.5. Käsikäyttöinen jarruventtiili	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana.	a) Käyttölaite murtunut, vaurioitunut tai erittäin kulunut.		X	
		b) Käyttölaite puutteellisesti kiinnitetty venttiiliin tai venttiilin kiinnitys viallinen.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		c) Löysiä liitoksia tai vuotoja järjestelmässä.		X	
		d) Epätydyttävä toiminta.		X	
1.1.6. Seisontajarru, sen käyttövipu, käyttövivun lukituslaite, sähköinen seisontajarru	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana.	a) Lukitus ei pidä kunnolla.		X	
		b) Vivun akseli tai lukitusmekanismi kulunut. Liiallinen kuluminen.	X	X	
		c) Vivun liiallinen liike osoittaa virheellisen säädön.		X	
		d) Käyttövipu puuttuu tai on vaurioitunut tai toimimaton.		X	
		e) Virheellinen toiminta, varoitusmerkki osoittaa toimintahäiriön.		X	
1.1.7. Jarruventtiilit (poljinventtiilit, pikapoistoventtiilit, säätöventtiilit)	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana.	a) Venttiili on vaurioitunut tai vuotaa. Jos vaikuttaa toimivuuteen.		X	X
		b) Liiallinen öljyvuoto kompressorista.	X		
		c) Venttiilin kiinnitys viallinen tai riittämätön.		X	
		d) Hydraulinesteen valuminen tai vuoto Jos vaikuttaa toimivuuteen.		X	X
1.1.8. Perävaunun jarrujen liittimet (sähkö ja paineilma)	Irrotetaan ja kytketään uudelleen kaikki jarrujärjestelmän liittimet vetoauton ja perävaunun välillä.	a) Erotusventtiili tai itsesulkeutuva venttiili viallinen. Jos vaikuttaa toimivuuteen.	X	X	
		b) Erotusventtiilin tai itsesulkeutuvan venttiilin kiinnitys viallinen tai riittämätön. Jos vaikuttaa toimivuuteen.	X	X	
		c) Liiallinen vuoto. Jos vaikuttaa toimivuuteen.		X	X

		d) Virheellinen toiminta. Vaikuttaa jarrun toimintaan.		X	X
1.1.9. Energiavaraaja, painesäiliö	Silmämääräinen tarkastus.	a) Säiliö hieman vaurioitunut tai ruostunut. Säiliö erittäin vaurioitunut, ruostunut tai vuotaa.	X	X	
		b) Vaikuttaa tyhjennyslaitteen toimintaan. Tyhjennyslaite ei toimi.	X	X	
		c) Säiliön kiinnitys viallinen tai riittämätön.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.1.10. Jarrutehostimet, pääsylinteri (hydraulijärjestelmät)	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Viallinen tai tehoton servoyksikkö. Jos ei toimi.		X	X
		b) Pääsylinteri viallinen mutta jarru toimii edelleen. Pääsylinteri viallinen tai vuotaa.		X	X
		c) Pääsylinterin kiinnitys puutteellinen mutta jarru toimii edelleen. Pääsylinterin kiinnitys puutteellinen.		X	X
		d) Jarrunestettä liian vähän, alle vähimmäismerkinnän. Jarrunestettä merkittävästi alle vähimmäismerkinnän. Jarrunestettä ei havaittavissa.	X	X	X
		e) Pääsylinterin kansi puuttuu.	X		
		f) Jarrunesteen varoitusvalo palaa tai on viallinen.	X		
		g) Jarrunesteen pinnan varoituslaite toimii virheellisesti.	X		
1.1.11. Jarruputket	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Välitön rikkoutumis- tai murtumisvaara.			X
		b) Vuoto putkissa tai liitoksissa (painejarrujärjestelmät). Vuoto putkissa tai liitoksissa (hydraulijarrujärjestelmät).		X	X
		c) Putket vaurioituneet tai erittäin ruostuneet. Vaikuttaa jarrujen toimintaan tukkeutumisen tai välittömän vuotovaaran vuoksi.		X	X
		d) Putket sijoitettu väärin. Vaurioitumisvaara.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.1.12. Jarruletkut	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Välitön rikkoutumis- tai murtumisvaara.			X
		b) Letkut vaurioituneet, hankautuneet, kiertyneet tai liian lyhyet. Letkut vaurioituneet tai hankautuneet.	X	X	
		c) Vuoto letkuissa tai liitoksissa (painejarrujärjestelmät). Vuoto letkuissa tai liitoksissa (hydraulijarrujärjestelmät).		X	X
		d) Letkut paisuvat paineen alaisina. Johto vaurioitunut.		X	X
		e) Letkut huokoiset.		X	
1.1.13. Jarrupäällysteet ja-palat	Silmämääräinen tarkastus.	a) Jarrupäällyste tai pala erittäin kulunut (vähimmäismerkintään asti). Jarrupäällyste tai –pala erittäin kulunut (vähimmäismerkintä ei näy).		X	X
		b) Jarrupäällyste tai –pala likainen (öljyä, rasvaa jne.). Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		c) Jarrupäällyste tai –pala puuttuu tai asennettu väärin.			X
1.1.14. Jarrurummut, jarrulevyt	Silmämääräinen tarkastus.	a) Jarrurumpu tai –levy kulunut. Jarrurumpu tai -levy erittäin kulunut, siinä on paljon naarmuja tai halkeamia tai se on puutteellisesti kiinnitetty tai murtunut.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		b) Jarrurumpu tai –levy likainen (öljyä, rasvaa jne.). Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		c) Jarrurumpu tai levy puuttuu.			X
		d) Taustalevy puutteellisesti kiinnitetty.		X	
1.1.15. Jarruvaijerit, tangot, vivut, liitännät	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Vaijeri vaurioitunut tai kiertynyt. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		b) Osa erittäin kulunut tai ruostunut. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		c) Vaijeri, tanko tai nivel puutteellisesti kiinnitetty.		X	
		d) Vaijerinohjain viallinen.		X	
		e) Jarrujärjestelmän vapaa liikkuminen estynyt.		X	
		f) Vipujen/liitäntöjen epänormaali liikkuminen osoittaa virheellisen säädön tai liiallisen kulumisen		X	
1.1.16. Jarrujen toimilaitteet (mukaan lukien jousijarrut tai hydrauliset sylinterit)	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Toimilaite murtunut tai vaurioitunut. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		b) Toimilaite vuotaa. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		c) Toimilaite puutteellisesti kiinnitetty tai asennettu. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		d) Toimilaite erittäin ruostunut. Murtuminen todennäköistä.		X	X
		e) Männän tai tiivistemekanismin liikepituus liian pieni tai liian suuri. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn (liikevaran puute).		X	X
		f) Pölysuojus vaurioitunut. Pölysuojus puuttuu tai erittäin vaurioitunut.	X	X	
1.1.17. Kuormituksen tunnistusventtiili	Osien silmämääräinen tarkastus jarrujärjestelmän käytön aikana mahdollisuuksien mukaan.	a) Viallinen liitäntä.		X	
		b) Liitäntä säädetty virheellisesti.		X	
		c) Venttiili juuttunut tai toimimaton (ABS toiminnassa). Venttiili juuttunut tai toimimaton.		X	X
		d) Venttiili puuttuu (jos vaaditaan).			X
		e) Tietokilpi puuttuu.	X		
		f) Tiedot eivät luettavissa tai eivät vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .	X		

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.1.18. Automaattisesti säätyvät jarruvivut ja niiden ilmaisimet	Silmämääräinen tarkastus.	a) Säädin vaurioitunut, juuttunut tai liikkuu epänormaalisti tai se on erittäin kulunut tai virheellisesti säädetty.		X	
		b) Säädin viallinen.		X	
		c) Virheellisesti asennettu tai korvattu.		X	
1.1.19. Hidastinjärjestelmä (jos asennettuna tai vaaditaan)	Silmämääräinen tarkastus.	a) Asennuksessa tai kiinnityksissä puutteita. Jos vaikuttaa toimivuuteen.	X	X	
		b) Järjestelmässä ilmeisiä puutteita tai se puuttuu.		X	
1.1.20. Perävaunun jarrujen automaattinen toiminta	Irrotetaan vetoauton ja perävaunun välinen jarrukytkeä.	Perävaunun jarru ei mene automaattisesti päälle, kun kytkeä irrotetaan.			X
1.1.21. Koko jarrujärjestelmä	Silmämääräinen tarkastus	a) Muut järjestelmän laitteet (esim. pakkasnestepumppu, ilmankuivain jne.) ovat ulkoisesti vaurioituneita tai erittäin ruostuneita tavalla, joka vaikuttaa haitallisesti jarrujärjestelmään. Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
		b) Ilma- tai pakkasnestevuoto. Vaikuttaa järjestelmän toimivuuteen.	X	X	
		c) Jokin osa puutteellisesti kiinnitetty tai asennettu.		X	
		d) Johonkin osaan on tehty muutos, joka ei ole turvallinen ⁽³⁾ . Vaikuttaa jarrun suorituskykyyn.		X	X
1.1.22. Testiliittimet		a) Puuttuvat.		X	

(jos asennettuina tai vaaditaan)	Silmämääräinen tarkastus.	b) Vaurioituneet. Käyttökelvottomat tai vuotavat.	X	X	
1.1.23. Työntöjarru	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Riittämätön teho.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.2 Käyttöjarrun suorituskyky ja teho					
1.2.1. Suorituskyky	Testaus jarrutestauslaitteella tai, jos tämä ei ole mahdollista, testaus koeajon aikana; jarrutusta lisätään asteittain enimmäisvoimaan asti.	a) Jarruvoima riittämätön yhdessä tai useammassa pyörässä. Jarruvoima puuttuu yhdestä tai useammasta pyörästä.		X	X
		b) Jarruvoima on jossakin pyörässä alle 70 prosenttia toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarruvoimasta. Jos jarruja testataan koeajon aikana, ajoneuvo poikkeaa liiallisesti suorasta linjasta. Jarruvoima on jossakin pyörässä alle 50 % toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarruvoimasta ohjaavien akselien tapauksessa.		X	X
		c) Jarruvoima ei ole portaattomasti muuttuva (nykimistä).		X	
		d) Liian pitkä vasteaika jonkin pyörän jarrutoiminnossa.		X	
		e) Jarruvoiman liiallinen vaihtelu yhden täyden pyörän kierroksen aikana.		X	
1.2.2. Teho	Testaus jarrutestauslaitteella tai, jos tämä ei ole teknisistä syistä mahdollista, testaus koeajon aikana tallentavan hidastuvuusmittarin avulla, jotta voidaan määrittää jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaan tai, puoliperävaunun	Ei saavuta vähintään seuraavaa vähimmäistasoa: 1. Ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran 1.1.2012 jälkeen: - Luokka M ₁ : 58 % - Luokat M ₂ ja M ₃ : 50 % - Luokka N ₁ : 50 % - Luokat N ₂ ja N ₃ 50 % - Luokat O ₃ ja O ₄ : - puoliperävaunut: 45 % ¹ - vetoaisilla varustetut perävaunut: 50 %		X	

¹ 43 % puoliperävaunuilla, jotka on hyväksytty ennen 1. tammikuuta 2012.

	osalta, suhteessa sallittujen akselipainojen summaan.				
	Ajoneuvot tai perävaunut, joiden suurin sallittu massa ylittää 3,5 tonnia, on tarkastettava standardin ISO 21069 mukaisesti tai vastaavilla menetelmillä. Koeajon aikana tehtävät testit on toteutettava kuivissa olosuhteissa tasaisella ja suoralla tiellä.	2. Ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäistä kertaa ennen 1.1.2012: – Luokat M₁, M₂ ja M₃: 50 %² – Luokka N₁: 45 % – Luokat N₂ ja N₃: 43 %³ – Luokat O₃ ja O₄: 40 %⁴ Edellä mainituista arvoista saavutetaan alle 50 %.		X	X

² 48 % ajoneuvoilla, joita ei ole varustettu ABS:llä tai tyyppihyväksytty ennen 1. lokakuuta 1991.

³ 45 % ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity vuoden 1988 jälkeen tai vaatimuksissa määritellystä päivämäärästä alkaen sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.

⁴ 43 % puoliperävaunuilla ja vetoakselilla varustetuilla perävaunuilla, jotka on rekisteröity vuoden 1988 jälkeen tai vaatimuksissa määritellystä päivämäärästä alkaen sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.

1.3. Toisiojarrun (häätäjarrun) suorituskyky ja teho (jos toteutettu erillisellä järjestelmällä)

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.3.1. Suorituskyky	Jos toisiojarrujärjestelmä on erillään käyttöjarrujärjestelmästä, käytetään 1.2.1. kohdassa määriteltyä menetelmää.	a) Jarruvoima riittämätön yhdessä tai useammassa pyörässä. Jarruvoima puuttuu yhdestä tai useammasta pyörästä.		X	X
		b) Jarruvoima on jossakin pyörässä alle 70 prosenttia toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarruvoimasta. Jos jarruja testataan koeajon aikana, ajoneuvo poikkeaa liiallisesti suorasta linjasta. Jarruvoima on jossakin pyörässä alle 50 % toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarruvoimasta ohjaavien akselien tapauksessa		X	X
		c) Jarruvoima ei ole portaattomasti muuttuva (nykimistä).		X	
1.3.2. Teho	Jos toisiojarrujärjestelmä on erillään käyttöjarrujärjestelmästä, käytetään 1.2.2. kohdassa määriteltyä menetelmää.	Jarruvoima on alle 50 % ⁵ 1.2.2. kohdassa tarkoitettusta käyttöjarrun tehosta suhteessa suurimpaan sallittuun massaan. Edellä mainituista jarruvoima-arvoista saavutetaan alle 50 %.		X	X
1.4. Seisontajarrun suorituskyky ja teho					
1.4.1. Suorituskyky	Jarrua käytetään jarrutestauslaitteessa suoritettavan testin aikana.	Jarru ei toimi toisella puolella, tai jos jarruja testataan koeajon aikana, ajoneuvo poikkeaa liikaa suorasta linjasta. 1.4.2. kohdassa tarkoitetuista jarruvoima-arvoista saavutetaan testauksessa alle 50 % suhteessa ajoneuvon massa.		X	X

⁵ Esim. 2,5 m/s² luokkien N₁, N₂ ja N₃ ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity ensimmäistä kertaa 1.1.2012 jälkeen.

1.4.2. Teho	Testaus jarrutestauslaitteessa. Jos tämä ei ole mahdollista, koeajon aikana suoritettava testi hidastuvuuden osoittavan tai tallentavan välineen avulla tai pysäyttämällä ajoneuvo mäkeen, jonka kaltevuus on tunnettu.	Ei saavuta kaikkien ajoneuvojen osalta vähintään 16 %:n jarrutuskeroainta suhteessa suurimpaan sallittuun massaun tai moottoriajoneuvojen osalta vähintään 12 %:n jarrutuskeroainta suhteessa ajoneuvolle sallittuun suurimpaan yhdistelmämassaan sen mukaan, kumpi on suurempi. Edellä mainituista jarruvoima-arvoista saavutetaan alle 50 %.		X	X
1.5. Hidastinjärjestelmän suorituskyky	Silmämääräinen tarkastus ja, mikäli mahdollista, järjestelmän toimivuuden testaus.	a) Teho ei ole portaattomasti muuttuva (ei sovelleta pakokaasujarrujärjestelmiin).		X	
		b) Järjestelmä ei toimi.		X	
1.6. Lukkiutumattomat jarrut (ABS)	Silmämääräinen tarkastus ja varoitusmerkin tarkastus ja/tai käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Varoitusmerkki ei toimi		X	
		b) Varoitusmerkki osoittaa järjestelmän toimintahäiriön.		X	
		c) Pyörän nopeusanturi puuttuu tai on vaurioitunut.		X	
		d) Johdotus vaurioitunut.		X	
		e) Muita osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita.		X	
		f) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
1.7. Sähköinen jarrujärjestelmä (EBS)	Silmämääräinen tarkastus ja varoitusmerkin tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Varoitusmerkki ei toimi.		X	
		b) Varoitusmerkki osoittaa järjestelmän toimintahäiriön.		X	
		c) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
1.8. Jarruneste	Silmämääräinen tarkastus.	Jarruneste likaista tai sakkautunutta. Ilmeinen häiriön vaara.		X	X

2. Ohjaus

2.1. Mekaaninen kunto

2.1.1. Ohjauslaitteiston kunto	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa pyörät irti maasta tai kääntöpöydillä ohjauspyörää pyöritetään ääriasennosta ääriasentoon. Ohjauslaitteiston toiminnan silmämääräinen tarkastus.	a) Ohjauslaitteisto takertelee.		X	
		b) Kääntöakseli vääntynyt tai kiilat kuluneet. Vaikuttaa toimivuuteen.		X	X
		c) Kääntöakseli erittäin kulunut. Vaikuttaa toimivuuteen.		X	X
		d) Kääntöakselin liike liian suuri. Vaikuttaa toimivuuteen.		X	X
		e) Vuoto Pisaroiden muodostus.	X	X	
2.1.2. Ohjauslaitteiston kiinnitys	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa siten, että ajoneuvon pyörien	a) Ohjauslaitteistoa ei ole kiinnitetty kunnolla. Kiinnitykset vaarallisen löysät tai näkyvää liikettä alusta/korin suhteen.		X	X

	paino kohdistuu maahan, ohjauspyörää/ohjaus-tankoa pyöritetään myötä- ja vastapäivään tai käytetään erityistä välystentarkistuslaitetta. Tarkastetaan silmämääräisesti ohjauslaitteen kiinnitys runkoon.	b) Rungossa olevat kiinnitysreiät ovat soikeat. Kiinnitykset vakavasti vaurioituneet.		X	X
		c) Kiinnityspultteja puuttuu tai niitä on murtunut. Vaikuttaa merkittävästi kiinnityksiin.		X	X
		d) Ohjauslaitteistossa halkeamia. Vaikuttaa ohjauslaitteiston vakauteen tai kiinnitykseen.		X	X
2.1.3. Ohjausvivuston kunto	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa pyörät maassa ohjauspyörää pyöritetään myötä- ja vastapäivään tai käytetään erityistä välystentarkistuslaitetta . Tarkastetaan silmämääräisesti ohjauksen osien kuluneisuus, murtumat ja turvallisuus.	a) Liikettä sellaisten osien välillä, joiden pitäisi olla kiinteitä. Liiallista liikettä tai irtoaminen todennäköistä.		X	X
		b) Nivelissä liiallista kulumista. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
		c) Jonkin osan murtuma tai muodonmuutos. Vaikuttaa toimintaan.		X	X
		d) Lukituslaitteet puuttuvat.		X	
		e) Osien virheellinen asennus (esim. raidetanko tai vetonivel).		X	
		f) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Vaikuttaa toimintaan.		X	X
		g) Pölysuojus vaurioitunut tai huonokuntoinen. Pölysuojus puuttuu tai on erittäin huonokuntoinen.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
2.1.4. Ohjausvivuston toiminta	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa pyörät maassa ohjauspyörää pyöritetään myötä- ja vastapäivään tai käytetään erityistä välystentarkistuslaitetta. Tarkastetaan silmämääräisesti ohjauksen osien kuluneisuus, murtumat ja turvallisuus.	a) Ohjausvivuston liikkuva osa osuu johonkin rungon kiinteään osaan.		X	
		b) Ohjauksen rajoittimet eivät toimi tai puuttuvat.		X	
2.1.5. Ohjaustehostin	Tarkastetaan, onko ohjausjärjestelmässä vuotoja, ja tarkastetaan hydraulinesteen taso säiliössä (jos näkyvillä). Tarkastetaan ohjaustehostimen toiminta pyörät maassa ja moottori käynnissä.	a) Nestevuoto tai vaikuttaa toimintoihin.		X	
		b) Nestettä liian vähän (alle vähimmäismerkinnän). Liian pieni säiliö.	X	X	
		c) Mekanismi ei toimi. Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X
		d) Mekanismi murtunut tai puutteellisesti kiinnitetty. Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X
		e) Osat asennettu virheellisesti tai osuvat toisiinsa. Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X
		f) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		g) Vaijerit/letkut vaurioituneita, erittäin ruostuneita. Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X
2.2. Ohjauspyörä, ohjauspylväs ja ohjaustanko					
2.2.1. Ohjauspyörän/ohjaustangon kunto	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa siten, että ajoneuvon massa kohdistuu maahan, ohjauspyörää painetaan ja vedetään ohjauspylvään suuntaisesti ja ohjauspyörää/ohjaustankoa työnnetään eri suuntiin suorassa kulmassa ohjauspylvääseen/haarukkaan nähden. Välyksen ja joustokytkinten tai murrosnivojen kunnon silmämääräinen tarkastus.	a) Ohjauspyörän ja -pylvään välinen liike osoittaa löysyyttä. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
		b) Ohjauspyörän keskiön lukituslaite puuttuu. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
		c) Murtuma tai löysyyttä ohjauspyörän keskiössä, kehässä tai puolissa. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
2.2.2. Ohjauspylväs/haarukat ja ohjausvaimentimet	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa siten, että ajoneuvon massa kohdistuu maahan, ohjauspyörää painetaan ja vedetään ohjauspylvään suuntaisesti ja ohjauspyörää/ohjaustankoa työnnetään eri suuntiin	a) Ohjauspyörän keskiön liiallinen liike ylös tai alas.		X	
		b) Ohjauspylvään yläpään liian suuri säteittäinen liike pylvään keskiviivaan nähden.		X	
		c) Joustokytkin vaurioitunut.		X	
		d) Kiinnitys puutteellinen. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
	suorassa kulmassa ohjauspylvääseen/haarukkaan nähden. Välyksen ja joustokytkinten tai murrosnivealten kunnon silmämääräinen tarkastus.	e) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ .			X
2.3. Ohjauksen vällys	Ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa siten, että ajoneuvon massa on pyörien varassa, ohjaustehostimella varustettujen ajoneuvojen moottori on mahdollisuuksien mukaan käynnissä ja pyörät osoittavat suoraan eteenpäin, ohjauspyörää käännetään kevyesti myötä- ja vastapäivään niin pitkälle kuin mahdollista pyörien liikkumatta. Välyksen silmämääräinen tarkastus.	Ohjauksessa liikaa välystä (esim. ohjauspyörän kehällä sijaitsevan pisteen liike on yli viidesosa ohjauspyörän halkaisijasta tai se ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen). Vaikuttaa ohjauksen turvallisuuteen.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
2.4. Pyörien suuntaus (X) ⁽²⁾	Tarkastetaan ohjaavien pyörien suuntaus sopivilla laitteilla.	Pyörien suuntaus ei ole ajoneuvovalmistajan tietojen tai vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Vaikuttaa suoraan eteenpäin ajoon; suuntavakaus puutteellinen.	X	X	
2.5. Perävaunun ohjaavan akselin kääntöpöytä	Silmämääräinen tarkastus tai tarkastus erityisellä välystentarkistulaitteella.	a) Osa hieman vaurioitunut. Osa merkittävästi vaurioitunut tai murtunut.		X	X
		b) Liiallinen vällys Vaikuttaa suoraan eteenpäin ajoon; suuntavakaus puutteellinen.		X	X
		c) Kiinnitys puutteellinen. Vaikuttaa merkittävästi kiinnitykseen.		X	X
2.6. Sähköinen ohjaustehostin (EPS)	Silmämääräinen tarkastus ja sen tarkastus, että ohjauspyörän asento vastaa pyörien asentoa, kun moottori käynnistetään/sammutetaan, ja/tai tarkastus käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) EPS-järjestelmän toimintahäiriön merkkivalo (MIL) osoittaa jonkin vian järjestelmässä.		X	
		b) Ohjauspyörän asento ei vastaa pyörien asentoa. Vaikuttaa ohjaukseen.		X	X
		c) Ohjaustehostin ei toimi.		X	
		d) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
3. Näkyvyys					
3.1. Näkökenttä	Silmämääräinen tarkastus kuljettajan istuimelta.	Kuljettajan näkökentässä on este, joka oleellisesti haittaa näkyvyyttä eteen tai sivuille (tuulilasipyyhkimien puhdistaman alueen ulkopuolella). Vaikuttaa tuulilasipyyhkimien puhdistamaan alueeseen tai ulkopuoliset peilit eivät ole näkyvissä.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
3.2. Lasin kunto	Silmämääräinen tarkastus.	a) Lasi tai läpinäkyvä paneeli (jos sallittu) haljennut tai naarmuuntunut/hankautunut (tuulilasinpyyhkimien puhdistaman alueen ulkopuolella). Vaikuttaa tuulilasinpyyhkimien puhdistamaan alueeseen tai ulkopuoliset peilit eivät ole näkyvissä.	X	X	
		b) Lasi tai läpinäkyvä paneeli (mukaan luettuina heijastavat tai sävytetyt kalvot) ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ eritelmien mukainen (tuulilasinpyyhkimien puhdistusalueen ulkopuolella). Vaikuttaa tuulilasinpyyhkimien puhdistamaan alueeseen tai ulkopuoliset peilit eivät ole näkyvissä.	X	X	
		c) Lasi tai läpinäkyvä paneeli ei ole hyväksyttävässä kunnossa. Vaikuttaa merkittävästi näkyvyyteen tuulilasinpyyhkimien puhdistamalla alueella.		X	X
3.3. Taustapeilit tai epäsuoran näkemän laitteet	Silmämääräinen tarkastus.	a) Peili tai laite puuttuu tai sitä ei ole asennettu vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti (käytettävissä vähintään kaksi epäsuoran näkemän laitetta). Käytettävissä vähemmän kuin kaksi epäsuoran näkemän laitetta.		X	
		b) Peili tai laite hieman vaurioitunut tai löystynyt. Peili tai laite ei toimi tai se on vaurioitunut, löystynyt tai puutteellisesti kiinnitetty.	X	X	
		c) Ei kata tarvittavaa näkökenttää.		X	
3.4. Tuulilasinpyyhkimet	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Pyyhkimet eivät toimi tai puuttuvat tai eivät ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisia.		X	

		b) Pyyhkimen sulka vaurioitunut.	X		
		Pyyhkimen sulka puuttuu tai on ilmeisen vaurioitunut.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
3.5. Tuulilasin pesulaitteet	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Pesulaitteiden toiminta riittämätön (ei pesunestettä mutta pumppu toimii tai vesisuihku suunnattu väärin). Pesulaitteet eivät toimi.	X	X	
3.6. Huurunpoistojärjestelmä (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Järjestelmä ei toimi tai on ilmeisen puutteellinen.	X		

4. Valaisimet, heijastimet ja sähkölaitteet

4.1. Ajovalaisimet					
4.1.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valo/valonlähde vaurioitunut tai puuttuu (useampia valoja/valonlähteitä; LED-valojen tapauksessa toimimattomia enintään 1/3). Yksi valo/valonlähde; LED-valojen tapauksessa vaikuttaa merkittävästi näkyvyyteen.	X	X	
		b) Heijastusjärjestelmä (heijastinpinta ja lasi) hieman vaurioitunut. Heijastusjärjestelmä (heijastinpinta ja lasi) erittäin vaurioitunut tai puuttuu.	X	X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty.		X	
4.1.2. Suuntaus	Määritetään kunkin ajovalaisimen vaakasuora suuntaus lähivaloilla ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla tai käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Ajovalaisimen suuntaus ei ole vaatimuksissa ⁽¹⁾ asetetuissa rajoissa.		X	
		b) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	

4.1.3. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu tai tarkastus käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Kytkin ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti (samanaikaisesti syttyvien ajovalaisimien lukumäärä). Suurin sallittu valon kirkkaus ylittyy edessä.	X		
		b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen.		X	
		c) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
4.1.4. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
		b) Lasissa tai valonlähteessä on tuotteita, jotka selvästi heikentävät valon kirkkautta tai muuttavat valon väriä.		X	
		c) Valonlähde ja valaisin eivät ole yhteensopivia.		X	
4.1.5. Suuntauksensäätöjärjestelmä (jos pakollinen)	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu mahdollisuuksien mukaan tai tarkastus käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Laite ei toimi.		X	
		b) Käsisäätöistä laitetta ei voi käyttää kuljettajan istuimelta.		X	
		c) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
4.1.6. Ajovalaisimien pesulaite (jos pakollinen)	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu mahdollisuuksien mukaan.	Laite ei toimi. Kaasupurkauslamppujen tapauksessa.	X	X	

4.2. Etu- ja takavalaisimet, sivuvalaisimet, äärivalaisimet ja huomiovalaisimet

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
4.2.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valonlähde viallinen.		X	
		b) Lasi viallinen.		X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	
4.2.2. Kytkennät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Kytkin ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti Taka- ja sivuvalaisimet voidaan sammuttaa ajovalojen ollessa päällä.		X X	
		b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen.		X	
4.2.3. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Punainen valo edessä tai valkoinen valo takana; voimakkaasti heikentynyt valon kirkkaus.	X	X	
		b) Lasissa tai valonlähteessä on tuotteita, jotka heikentävät valon kirkkautta tai muuttavat valon väriä. Punainen valo edessä tai valkoinen valo takana; voimakkaasti heikentynyt valon kirkkaus.	X	X	
4.3. Jarruvalaisimet					
4.3.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valonlähde viallinen (useita valonlähteitä; LED-valojen tapauksessa toimimattomia enintään 1/3) Yksittäinen valonlähde; LED-valojen tapauksessa toimivia alle 2/3. Kaikki valonlähteet eivät toimi.	X	X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		b) Lasi hieman viallinen (ei vaikuta valoon). Lasi erittäin viallinen (vaikuttaa valoon).	X	X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	
4.3.2. Kytkennät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu tai tarkastus käyttäen ajoneuvon sähköistä käyttöliittymää.	a) Kytkin ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti Viive toiminnassa. Ei toimi lainkaan.	X	X	X
		b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen.		X	
		c) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
		d) Hätäjarruvalotoiminto ei toimi tai ei toimi oikein.		X	
4.3.3. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Valkoinen valo takana; voimakkaasti heikentynyt valon kirkkaus.	X	X	
4.4. Suuntavalaisin ja hätävilkkuvalaisimet					
4.4.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Viallinen valonlähde (useita valonlähteitä; LED-valojen tapauksessa toimimattomia enintään 1/3). Yksittäinen valonlähde; LED-valojen tapauksessa toimivia alle 2/3).	X	X	
		b) Lasi hieman viallinen (ei vaikuta valoon) Lasi erittäin viallinen (vaikuttaa valoon).	X	X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
4.4.2. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Kytkin ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti. Ei toimi lainkaan.	X	X	
4.4.3. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
4.4.4. Vilkkumistaajuus	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Vilkkumistaajuus ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen (taajuus poikkeaa yli 25 %).	X		
4.5. Etu- ja takasumuväläisimet					
4.5.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valonlähde viallinen (useita valonlähteitä; LED-valojen tapauksessa toimimattomia enintään 1/3) Yksittäinen valonlähde; LED-valojen tapauksessa toimivia alle 2/3).	X	X	
		b) Lasi hieman viallinen (ei vaikuta valoon) Lasi erittäin viallinen (vaikuttaa valoon).	X	X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Erittäin suuri irtoamisen tai vastaantulevan liikenteen häikäisemisen vaara.	X	X	
4.5.2. Suuntaus (X) ⁽²⁾	Toiminnan kokeilu ja tarkastus ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla.	Etusumuvälojen suuntaus virheellinen vaakatasossa, kun valokuvailla on ääriaraja (ääriaraja liian matala). Ääriaraja lähivalaisinten ääriarajaa korkeammalla.	X	X	
4.5.3. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Kytkin ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti. Ei toimi.	X	X	
4.5.4. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
		b) Järjestelmä ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
4.6. Peruutusvalaisimet					
4.6.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Viallinen valonlähde.	X		
		b) Viallinen lasi.	X		
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	
4.6.2. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisin, valon väri, valaisimen sijoitus, kirkkaus tai merkintä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
		b) Järjestelmä ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti.		X	
4.6.3. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Kytkein ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti. Peruutusvalaisin voidaan kytkeä päälle, kun peruutusvaihde ei ole päällä.	X	X	
4.7. Takarekisterikilven valaisin					
4.7.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisin lähettää suoraa tai valkoista valoa taakse.	X		
		b) Viallinen valonlähde (useita valonlähteitä). Viallinen valonlähde (yksi valonlähde).	X	X	
		c) Valaisin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	
4.7.2. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Järjestelmä ei toimi vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti.	X		
4.8. Heijastimet, näkymistä parantavat (heijastavat) merkinnät ja takahuomiokilvet					
4.8.1. Kunto	Silmämääräinen tarkastus.	a) Heijastinlaite puutteellinen tai vaurioitunut. Vaikuttaa heijastavuuteen.	X	X	

		b) Heijastin puutteellisesti kiinnitetty. Saattaa irrota.	X	X	
4.8.2. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus.	Heijastin tai sen väri tai sijoitus ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Puuttuu tai lähettää punaista valoa eteen tai valkoista valoa taakse.	X	X	

4.9. Valaisinlaitteiden pakolliset merkkivalaisimet

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
4.9.1. Kunto ja toiminta	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Ei toimi. Ei toimi kaukovalaisimen tai takasumuvälävalaisimen osalta.	X	X	
4.9.2. Vaatimustenmukaisuus ⁽¹⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Vetoauton ja perävaunun tai puoliperävaunun väliset sähkökytkennät	Silmämääräinen tarkastus: jos mahdollista, tarkastetaan kytkennän sähköinen jatkuvuus.	a) Kiinteät osat puutteellisesti kiinnitetty. Löysä pistoke.	X	X	
		b) Eristys vaurioitunut tai huonokuntoinen. Saattaa aiheuttaa oikosulun.	X	X	
		c) Perävaunun tai vetoauton sähköliitännät toimivat virheellisesti. Perävaunun jarruvalot eivät toimi lainkaan.		X	X
4.11. Sähköjohdot	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien moottorin tilan sisältä (tarvittaessa).	a) Johtoja irti tai puutteellisesti kiinnitetty. Kiinnitykset löysiä, kosketuksissa teräviin reunoihin, liitinten irtoaminen todennäköistä. Johdot todennäköisesti kosketuksissa kuumiin tai pyöriviin osiin tai maahan, liittimiä irronnut (jarrutuksen tai ohjauksen kannalta olennaiset osat).	X	X	X
		b) Johdot hieman vaurioituneita. Johdot pahoin vaurioituneita. Johdot erittäin vaurioituneita (jarrutuksen ja ohjauksen kannalta olennaiset osat)	X	X	X
		c) Eristys vaurioitunut tai huonokuntoinen. Saattaa aiheuttaa oikosulun. Ilmeinen palovaara, kipinäointi.	X	X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
4.12. Ei-pakolliset valaisimet ja heijastimet (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Valaisinta/heijastinta ei ole asennettu vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti. Lähettaa punaista valoa edessä tai valkoista valoa takana.	X	X	
		b) Valaisimen toiminta ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Samanaikaisesti toiminnassa olevien ajovalojen lukumäärä ylittää sallitun valon kirkkauden; säteilee punaista valoa eteen tai valkoista valoa taakse.	X	X	
		c) Valaisin/heijastin puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamisvaara.	X	X	
4.13. Akku (akut)	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puutteellinen kiinnitys. Puutteellisesti kiinnitetty; saattaa aiheuttaa oikosulun.	X	X	
		b) Vuotaa. Vaarallisten aineiden vuoto.	X	X	
		c) Viallinen kytkin (jos vaaditaan).		X	
		d) Vialliset sulakkeet (jos vaaditaan).		X	
		e) Riittämätön tuuletus (jos vaaditaan).		X	
5. Akselit, pyörät, renkaat ja jousitus					
5.1. Akselit					
5.1.1. Akselit	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistuslaitetta	a) Akselissa murtuma tai muodonmuutos.			X
		b) Kiinnitys ajoneuvoon puutteellinen. Heikentää vakautta; vaikuttaa toimivuuteen: Liikaa liikettä suhteessa kiinnityksiin.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
	voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia.	c) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Heikentää vakautta; vaikuttaa toimivuuteen; liian lähellä ajoneuvon muita osia tai maata.		X	X
5.1.2. Olka-akselit	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistulaitetta voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia. Kuhunkin pyörään kohdistetaan pysty- tai sivuttaissuuntainen voima ja tarkkaillaan akselin varren ja olka-akselin välisen liikkeen suuruutta.	a) Olka-akseli murtunut			X
		b) Olkatappi ja/tai holkit erittäin kuluneet. Irtoaminen todennäköistä; heikentynyt suuntavakaus.		X	X
		c) Liikaa liikettä olka-akselin ja akselin varren välillä. Irtoaminen todennäköistä; heikentynyt suuntavakaus.		X	X
		d) Olka-akselin tappi löysällä. Irtoaminen todennäköistä; heikentynyt suuntavakaus.		X	X
5.1.3. Pyörän laakerit	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon	a) Pyörän laakerissa liikaa välystä. Heikentynyt suuntavakaus; hajoamisvaara.		X	X

ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistulaitetta voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia. Ravistetaan pyörää tai kohdistetaan sivuttaissuuntainen voima kuhunkin pyörään ja tarkkaillaan pyörän liikettä ylöspäin suhteessa olka-akseliin.	b) Pyörän laakeri liian tiukka, jumittunut. Ylikuumenemisvaara; hajoamisvaara.		X	X
---	---	--	---	---

5.2. Pyörät ja renkaat

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
5.2.1. Pyörän napa	Silmämääräinen tarkastus.	a) Pyörän muttereita tai pultteja puuttuu tai ne ovat löysällä. Kiinnitys puuttuu tai on niin löysä, että liikenneturvallisuus vaarantuu erittäin merkittävästi.		X	X
		b) Napa kulunut tai vaurioitunut. Napa kulunut tai vaurioitunut tavalla, joka vaikuttaa pyörien turvalliseen kiinnitykseen.		X	X
5.2.2. Pyörät	Kunkin pyörän molempien puolien silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	a) Murtumia tai puutteellinen hitsaus.			X
		b) Renkaan lukkorenkaita ei ole asennettu asianmukaisesti. Irtoaminen todennäköistä.		X	X
		c) Pyörä vääntynyt tai kulunut. Vaikuttaa pyörän navan turvalliseen kiinnitykseen; vaikuttaa renkaan turvalliseen kiinnitykseen.		X	X
		d) Pyörän koko, tekninen rakenne, yhteensopivuus tai tyyppi ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen ja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.		X	
5.2.3. Renkaat	Koko renkaan silmämääräinen tarkastus joko pyörittämällä pyörää siten, että pyörä on irti maasta ja ajoneuvo on tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, tai liikuttamalla ajoneuvoa eteen ja taakse	a) Renkaan koko, kantavuus, hyväksymismerkki tai nopeusluokka ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen ja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Riittämätön kantavuus tai nopeusluokka tosiasiallista käyttöä varten, rengas koskettaa ajoneuvon muita kiinteitä osia heikentäen ajoturvallisuutta.		X	X
		b) Samalla akselilla tai paripyörissä erikokoisia renkaita.		X	
		c) Samalla akselilla rakenteeltaan erilaisia renkaita (vyörenkaat/ristikudosrenkaat).		X	
		d) Renkaassa vakavia vaurioita tai viiltoja. Kudosrakenne näkyvissä tai vaurioitunut.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
	tarkastuskuilun päällä.	e) Renkaan kulutuspinnan kulumismerkintä näkyvissä. Renkaan urasyvyys ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	X
		f) Rengas hankaa muihin osiin (joustavat roiskeenestolaitteet). Rengas hankaa muihin osiin (ei heikennä ajoturvallisuutta).	X	X	
		g) Uudelleenpinnoitetut renkaat eivät ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisia. Vaikuttaa kudusrakenteen suojapinnoitteeseen.		X	X
		h) Rengaspaineen valvontajärjestelmässä toimintahäiriö tai rengas ilmeisen alipaineinen. Ilmeisen toimimaton.	X	X	
5.3. Jousitusjärjestelmä					
5.3.1. Jouset ja kallistuksenvakaaja	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistulaitetta voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia.	a) Jouset puutteellisesti kiinnitetty runkoon tai akseliin. Näkyvää liikettä. Kiinnitykset erittäin löystyneet.		X	X
		b) Jousen osa vaurioitunut tai murtunut. Vaikuttaa erittäin merkittävästi pääjousen tai lisäjousten toimintaan.		X	X
		c) Jousi puuttuu. Vaikuttaa erittäin merkittävästi pääjousen tai lisäjousten toimintaan.		X	X
		d) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Liian lähellä ajoneuvon muita osia; jousijärjestelmä ei toimi.		X	X
5.3.2. Iskunvaimentimet	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun	a) Iskunvaimentimet puutteellisesti kiinnitetty runkoon tai akseliin. Iskunvaimennin irti kiinnityksistään.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
	päällä tai autonostimessa tai tarkastus erityisvälineillä, jos niitä on saatavilla.	b) Iskunvaimennin vaurioitunut ja siinä on merkkejä vakavasta vuodosta tai toimintahäiriöstä.		X	
5.3.2.1. Vaimennustehon testaus (X) ⁽²⁾	Käytetään erityislaitteita ja verrataan vasemman ja oikean puolen välistä eroa.	a) Merkittävä ero vasemman ja oikean puolen välillä.		X	
		b) Annettuja vähimmäisarvoja ei saavuteta.		X	
5.3.3. Vääntösaavat, tukivarret ja reaktiotangot	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistuslaitetta voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia.	a) Osa puutteellisesti kiinnitetty runkoon tai akseliin. Irtoaminen todennäköistä; heikentynyt suuntavakaus.		X	X
		b) Vaurioitunut tai erittäin ruostunut osa. Vaikuttaa osan vakauteen tai osa murtunut.		X	X
		c) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Liian lähellä ajoneuvon muita osia; järjestelmä ei toimi.		X	X
5.3.4. Jousituksen nivelet	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa. Välystentarkistuslaitetta voidaan käyttää, ja sitä suositellaan ajoneuvoille, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia.	a) Jousen riipuke ja/tai holkit tai jousituksen nivelet erittäin kuluneet. Irtoaminen todennäköistä; heikentynyt suuntavakaus.		X	X
		b) Pölysuojus erittäin vaurioitunut. Pölysuojus puuttuu tai murtunut.	X	X	
5.3.5. Ilmajousitus	Silmämääräinen tarkastus.	a) Järjestelmä ei toimi.			X

		b) Jokin osa vahingoittunut, muutettu tai vaurioitunut järjestelmän toimintaa haittaavalla tavalla. Vaikuttaa merkittävästi järjestelmän toimivuuteen.		X	X
		c) Järjestelmässä korvin kuultava vuoto.		X	

6. Runko ja kori varusteineen

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
6.1. Runko tai kori varusteineen					
6.1.1. Yleinen kunto	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	a) Jonkin pitkittäis- tai poikittaisosan vähäinen murtuma tai muodonmuutos. Jonkin pitkittäis- tai poikittaisosan vakava murtuma tai muodonmuutos.		X	X
		b) Vahvistuslevyjen tai kiinnikkeiden kiinnitys puutteellinen. Suurin osa kiinnityksistä löysiä; osien vahvuus riittämätön.		X	X
		c) Rakenteen lujuuteen vaikuttava merkittävä ruostevaurio. Osien riittämätön lujuus.		X	X
6.1.2. Pakoputkisto ja äänenvaimentimet	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	a) Pakoputkisto puutteellisesti kiinnitetty tai vuotaa.		X	
		b) Pakokaasu pääsee ohjaamoon tai matkustajatilaan. Vaarantaa ajoneuvossa olevien henkilöiden terveyden.		X	X
6.1.3. Polttoainesäiliö ja -putket (myös lämmityslaitteen polttoainesäiliö ja putket)	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, LPG/CNG-järjestelmissä käytetään vuodonilmaisin-laitteita.	a) Polttoainesäiliö tai putket puutteellisesti kiinnitetty, aiheuttaa erityisen palovaaran.			X
		b) Polttoainetta vuotaa tai täyttöaukon kansi puuttuu tai ei toimi. Palovaara; vaarallisen aineen liiallinen vuoto.		X	X
		c) Hankautuneet putket. Vaurioituneet putket.	X	X	
		d) Polttoaineen sulkuhana (jos vaaditaan) ei toimi asianmukaisesti.		X	

	e) Seuraavista syistä johtuva palovaara: - vuotava polttoaine; - polttoainesäiliö tai pakoputki epwäasianmukaisesti suojattu; - moottoritilan kunto.			X
	f) LPG/CNG- tai vetyjärjestelmä ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen; järjestelmän jokin osa viallinen.			X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
6.1.4. Puskurit, sivusuojat ja taka-alleajosuojat	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puutteellinen kiinnitys tai vaurioita, jotka voivat aiheuttaa vammoja kosketuksessa. Osien irtoaminen todennäköistä; vaikuttaa merkittävästi toimivuuteen.		X	X
		b) Laite selvästi vaatimusten ⁽¹⁾ vastainen.		X	
6.1.5. Varapyörän teline (jos asennettu)	Silmämääräinen tarkastus.	a) Teline ei ole asianmukaisessa kunnossa.	X		
		b) Teline murtunut tai puutteellisesti kiinnitetty.		X	
		c) Vararengas puutteellisesti kiinnitetty telineeseen. Hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
6.1.6. KytKentä- ja hinauslaitteet	Kulumisen ja asianmukaisen toiminnan silmämääräinen tarkastus kiinnittäen erityistä huomiota asennettuihin turvalaitteisiin ja/tai tarkastusmittauslaitteella.	a) Osa vaurioitunut, puutteellinen tai murtunut (jos ei käytössä). Osa vaurioitunut, puutteellinen tai murtunut (jos käytössä)		X	X
		b) Osa erittäin kulunut. Yli käyttörajan.		X	X
		c) Kiinnitys puutteellinen. Jokin kiinnitys löystynyt, jolloin on hyvin suuri irtoamisvaara.		X	X
		d) Jokin turvalaite puuttuu tai ei toimi asianmukaisesti.		X	
		e) Jokin kytKentän osoitin ei toimi.		X	
		f) Peittää rekisterikilven tai jonkin valaisimen (kun ei käytössä). Rekisterikilpi ei luettavissa (kun ei käytössä).	X	X	
		g) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ (toissijaiset osat). Vaarallinen muutos ⁽³⁾ (ensisijaiset osat).		X	X

		h) KytKentä liian heikko.		X	
--	--	---------------------------	--	---	--

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
6.1.7. Vaihteisto	Silmämääräinen tarkastus.	a) Löysiä tai puuttuvia kiinnityspultteja. Löysiä tai puuttuvia kiinnityspultteja niin paljon, että liikenneturvallisuus vaarantuu merkittävästi.		X	X
		b) Vaihteiston laakerit erittäin kuluneet. Hyvin suuri irtoamis- tai murtumisvaara.		X	X
		c) Kardinaalinivel tai voimansiirtoketjut/hihnat erittäin kuluneet. Hyvin suuri irtoamis- tai murtumisvaara.		X	X
		d) Vaurioituneet joustokytkimet. Hyvin suuri irtoamis- tai murtumisvaara.		X	X
		e) Akseli vaurioitunut tai vääntynyt.		X	
		f) Laakeripesä murtunut tai puutteellisesti kiinnitetty. Hyvin suuri irtoamis- tai murtumisvaara.		X	X
		g) Pölysuojus puuttuu tai vaurioitunut. Pölysuojus puuttuu tai murtunut.	X	X	
		h) Laiton muutos voimansiirtolaitteissa.		X	
6.1.8. Moottorikiinnikkeet	Silmämääräinen tarkastus, ei välttämättä tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	Kiinnikkeet huonokuntoiset, niissä on ilmeisiä ja vakavia vaurioita. Löysät tai murtuneet kiinnikkeet.		X	X
6.1.9 Moottorin suorituskyky (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja/tai	a) Ohjausyksikköä muutettu turvallisuuteen ja/tai ympäristöön vaikuttavalla tavalla.		X	

	tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	b) Moottoria muutettu turvallisuuteen ja/tai ympäristöön vaikuttavalla tavalla.			X
6.2. Ohjaamo ja kuormakori					
6.2.1. Kunto	Silmämääräinen tarkastus.	a) Löystynyt tai vaurioitunut paneeli tai osa, joka voi aiheuttaa vammoja. Saattaa irrota.		X	X
		b) Runkopilarin kiinnitys puutteellinen. Heikentynyt vakaus.		X	X
		c) Pakokaasu pääsee sisään. Vaarantaa ajoneuvossa olevien henkilöiden terveyden.		X	X
		d) Vaarallinen muutos ⁽³⁾ . Liian lähellä pyöriviä tai liikkuvia osia ja tietä.		X	X
6.2.2. Kiinnitys	Silmämääräinen tarkastus tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	a) Kori tai ohjaamo puutteellisesti kiinnitetty. Vaikuttaa vakauteen.		X	X
		b) Kori/ohjaamo selvästi vinossa runkoon nähden.		X	
		c) Korin/ohjaamon kiinnitys runkoon tai poikittaistukiin puutteellinen tai puuttuu ja jos symmetrinen. Korin/ohjaamon kiinnitys runkoon tai poikittaistukiin puuttuu tai on niin puutteellinen, että liikenneturvallisuus vaarantuu merkittävästi.		X	X
		d) Itsekantavan korin kiinnityspisteissä merkittäviä ruostevaurioita. Heikentynyt vakaus.		X	X

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
6.2.3. Ovet ja ovenkahvat	Silmämääräinen tarkastus.	a) Ovi ei aukene tai sulkeudu kunnolla..		X	
		b) Ovi saattaa aueta vahingossa tai se ei pysy kiinni (liukuovet). Ovi saattaa aueta vahingossa tai se ei pysy kiinni (kääntöovet).		X	X
		c) Ovet, saranat, kahvat tai pilari vaurioituneita. Ovet, saranat, kahvat tai pilari puuttuvat tai löysiä.	X	X	
6.2.4. Lattia	Silmämääräinen tarkastus tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa.	Lattia heikko tai pahoin vaurioitunut. Riittämätön vakaus.		X	X
6.2.5. Kuljettajan istuin	Silmämääräinen tarkastus.	a) Istuimen rakenne viallinen. Istuimen kiinnitys löysä.		X	X
		b) Sääätömekanismi ei toimi asianmukaisesti. Istuin liikkuu tai selkänoja ei korjattavissa.		X	X
6.2.6. Muut istuimet	Silmämääräinen tarkastus.	a) Istuimet vaurioituneita tai puutteellisesti kiinnitettyjä (toissijaiset osat). Istuimet vaurioituneita tai puutteellisesti kiinnitettyjä (olennaiset osat).	X	X	
		b) Istuimia ei ole asennettu vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti. Istuinten sallittu lukumäärä ylittyy; sijoittelu ei vastaa hyväksyntää.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
6.2.7. Hallintalaitteet	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Jokin ajoneuvon turvallisen käytön kannalta välttämätön hallintalaite ei toimi asianmukaisesti. Vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.		X	X
6.2.8. Ohjaamon askelmat	Silmämääräinen tarkastus.	a) Askelma tai astinlauta puutteellisesti kiinnitetty. Riittämätön vakaus.	X	X	
		b) Askelma tai astinlauta vaurioitunut niin, että voi aiheuttaa vammoja käyttäjille.		X	
6.2.9. Muut sisä- ja ulkovarusteet ja -laitteet	Silmämääräinen tarkastus.	a) Muiden varusteiden tai laitteiden kiinnitys puutteellinen.		X	
		b) Muut varusteet tai laitteet eivät ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisia. Asennetut osat voivat aiheuttaa vammoja; vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.	X	X	
		c) Vuotava hydraulilaite. Vaarallista ainetta vuotaa liikaa.	X	X	
6.2.10. Roiskesuojat ja roiskeläpät	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puuttuu, löysällä tai pahasti ruostunut. Voi aiheuttaa vammoja; saattaa irrota.	X	X	
		b) Liian lähellä rengasta/pyörää (roiskeläppä). Liian lähellä rengasta/pyörää (roiskesuoja).	X	X	
		c) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Ei peitä kulutuspintaa riittävästi.	X	X	
7. Muut varusteet					
7.1. Turvavyöt/lukot ja turvajärjestelmät					
7.1.1. Turvavöiden/lukkojen kiinnityksen turvallisuus	Silmämääräinen tarkastus.	a) Kiinnityspiste pahoin vaurioitunut. Vaikuttaa vakauteen.		X	X
		b) Kiinnitys löystynyt.		X	
7.1.2. Turvavöiden/lukkojen kunto.	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Pakollinen turvavyö puuttuu tai sitä ei ole asennettu.		X	
		b) Turvavyö vaurioitunut. Viiltoja tai merkkejä liiallisesta venymisestä.	X	X	

		c) Turvavyö ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
		d) Turvavyön lukko vaurioitunut tai se ei toimi asianmukaisesti.		X	
		e) Turvavyön kelauslaite vaurioitunut tai se ei toimi asianmukaisesti.		X	
7.1.3. Turvavöiden voimanrajoittimet	Silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	a) Voimanrajoitin puuttuu selvästi tai ei sovellu ajoneuvoon.		X	
		b) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.			X
7.1.4. Turvavöiden esikiristimet	Silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	a) Esikiristin puuttuu selvästi tai ei sovellu ajoneuvoon.		X	
		b) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.			X
7.1.5. Turvatyyny	Silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	a) Turvatyynyt puuttuvat selvästi tai eivät sovellu ajoneuvoon.		X	
		b) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.			X
		c) Turvatyyny ei selvästi toimi.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi			
				Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
7.1.6. SRS-järjestelmä	Toimintahäiriön merkkivalon (MIL) silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus sähköisen käyttöliittymän avulla.	a) SRS-järjestelmän toimintahäiriön merkkivalo osoittaa jonkin vian järjestelmässä. b) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.			X	X
7.2. Palosammutin (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puuttuu.			X	
		b) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Jos vaaditaan (esim. taksit, linja-autot jne.).	X		X	
7.3. Lukot ja varkaudenestolaite	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Laite ei estä ajoneuvon käyttöä.	X			
		b) Viallinen. Lukitsee ajoneuvon tai estää sen käytön tahtomatta.			X	X
7.4. Varoituskolmio (jos vaaditaan) (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puuttuu tai puutteellinen.	X			
		b) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .	X			
7.5. Ensiapupakkaus (jos vaaditaan) (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus.	Puuttuu, puutteellinen tai ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .	X			
7.6. Pyörän jarrukiilat (jos vaaditaan) (X)(2)	Silmämääräinen tarkastus.	Puuttuu tai huonokuntoinen, riittämätön vakaus tai koko.			X	
7.7. Äänimerkinantolaite	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Ei toimi kunnolla. Ei toimi lainkaan.	X		X	
		b) Käyttölaite puutteellisesti kiinnitetty.	X			
		c) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Ääni voidaan sekoittaa virallisiin sireeneihin.	X		X	

7.8. Nopeusmittari	Silmämääräinen tarkastus tai toiminnan kokeilu koeajon aikana. tai sähköisesti.	a) Ei asennettu vaatimusten mukaisesti ⁽¹⁾ . Puuttuu (jos vaaditaan).	X	X	
		b) Toiminta puutteellinen. Ei toimi lainkaan.	X	X	
		c) Valaistus ei toimi riittävästi. Valaistus ei toimi lainkaan.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
7.9. Ajopiirturi (jos asennettuna/vaaditaan)	Silmämääräinen tarkastus.	a) Ei asennettu vaatimusten mukaisesti ⁽¹⁾ .		X	
		b) Ei toimi.		X	
		c) Sinetöinti vahingoittunut tai puuttuu.		X	
		d) Asennuskilpi puuttuu, huonosti luettavissa tai ei enää voimassa.		X	
		e) Laitteeseen on selvästi kajottu.		X	
		f) Rengaskoko ei sovi yhteen kalibrointiparametrien kanssa.		X	
7.10. Nopeudenrajoitin (jos asennettuna/vaaditaan)	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu, jos laite käytettävissä.	a) Ei asennettu vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti.		X	
		b) Selvästi toimimaton.		X	
		c) Asetusnopeus väärä (jos tarkastetaan).		X	
		d) Sinetöinti vahingoittunut tai puuttuu.		X	
		e) Kilpi puuttuu tai ei luettavissa.		X	
		f) Rengaskoko ei sovi yhteen kalibrointiparametrien kanssa.		X	
7.11. Matkamittari, jos saatavilla (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	a) Tietoja selvästi muutettu (petos) ajoneuvon mittarilukeman alentamiseksi tai vääristämiseksi.		X	
		b) Selvästi toimimaton.		X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
7.12. Ajonvakautusjärjestelmä (ESC), jos asennettuna tai vaaditaan	Silmämääräinen tarkastus ja/tai tarkastus käyttäen sähköistä käyttöliittymää.	a) Pyörän nopeusanturit puuttuvat tai vaurioituneet.		X	
		b) Johdotus vaurioitunut.		X	
		c) Muita osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita.		X	
		d) Kytkin vaurioitunut tai ei toimi asianmukaisesti.		X	
		e) ESC-järjestelmän toimintahäiriön merkkivalo (MIL) osoittaa jonkin vian järjestelmässä.		X	
		f) Järjestelmä ilmoittaa viasta ajoneuvon sähköisen käyttöliittymän kautta.		X	
8. Lisätestit M ₂ - ja M ₃ -luokan henkilökuljetukseen käytettävälle ajoneuvoille					
8.1. Ovet					
8.1.1. Sisään- ja uloskäynnit	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Puutteellinen toiminta.		X	
		b) Huono kunto. Voi aiheuttaa vammoja.	X	X	
		c) Hätäohjaus viallinen.		X	
		d) Ovien kauko-ohjaus tai varoituslaitteet viallisia.		X	
		e) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Ovien leveys riittämätön.	X	X	
8.1.2. Hätäuloskäynnit	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu (tarvittaessa).	a) Puutteellinen toiminta.		X	
		b) Hätäuloskäynnin kyltit eivät ole luettavissa. Hätäuloskäynnin kyltit puuttuvat.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
		c) Ikkunan särkemiseen tarkoitettu vasara puuttuu.	X		
		d) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Riittämätön leveys tai pääsy estetty.	X	X	
8.2. Huurun- ja huurteenpoistojärjestelmä (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Ei toimi asianmukaisesti. Vaikuttaa ajoneuvon toimintaturvallisuuteen.	X	X	
		b) Myrkyllisiä kaasuja tai pakokaasuja pääsee kuljettajan tilaan tai matkustajatilaan. Vaarantaa ajoneuvossa olevien henkilöiden terveyden.		X	X
		c) Huurteenpoisto puutteellinen (jos pakollinen).		X	
8.3. Ilmanvaihto- ja lämmitysjärjestelmä (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Puutteellinen toiminta. Vaarantaa ajoneuvossa olevien henkilöiden terveyden.	X	X	
		b) Myrkyllisiä kaasuja tai pakokaasuja pääsee kuljettajan tilaan tai matkustajatilaan. Vaarantaa ajoneuvossa olevien henkilöiden terveyden.		X	X
8.4. Istuimet					
8.4.1. Matkustajien istuimet (mukaan luettuina henkilökuntaan kuuluvien istuimet)	Silmämääräinen tarkastus.	Taittuvat istuimet (jos sallittuja) eivät toimi automaattisesti. Tukkivat hätäuloskäynnin.	X	X	
8.4.2. Kuljettajan istuin (lisävaatimukset)	Silmämääräinen tarkastus.	a) Puutteelliset erityislaitteet kuten häikäisy suojaus. Näkökenttä supistunut.	X	X	
		b) Kuljettajan suojaus puutteellisesti kiinnitetty tai ei vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Voi aiheuttaa vammoja.	X	X	

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
8.5. Sisävalaistus ja linjakilvet (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Laite puutteellinen tai ei vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Ei toimi lainkaan.	X	X	
8.6. Käytävät, seisomapaikat	Silmämääräinen tarkastus.	a) Lattiapinta puutteellisesti kiinnitetty. Vaikuttaa vakauteen.		X	X
		b) Puutteelliset tartuntatangot tai -lenkit. Puutteellinen kiinnitys tai käyttökelvoton.	X	X	
		c) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Riittämätön leveys tai tila.	X	X	
8.7. Portaat ja askelmat	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu (tarvittaessa).	a) Huonokuntoiset. Vaurioituneet. Vaikuttaa vakauteen.	X	X	X
		b) Sisään vedettävät askelmat eivät toimi asianmukaisesti.		X	
		c) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Riittämätön leveys tai liian korkeat.	X	X	
8.8. Kuulutusjärjestelmä (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	Viallinen järjestelmä. Ei toimi lainkaan.	X	X	
8.9. Merkinnät (X) ⁽²⁾	Silmämääräinen tarkastus.	a) Merkintä puuttuu, on virheellinen tai ei ole luettavissa.	X		
		b) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Väärää tietoa.	X	X	
8.10. Lasten kuljetukseen liittyvät vaatimukset (X) ⁽²⁾					
8.10.1. Ovet	Silmämääräinen tarkastus.	Ovia ei ole suojattu tätä kuljetusmuotoa koskevien vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisesti.		X	
8.10.2. Merkinantolaitteet ja erityisvarusteet	Silmämääräinen tarkastus.	Merkinantolaitteet tai erityisvarusteet puuttuvat tai eivät ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisia.	X		

8.11. Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetukseen liittyvät vaatimukset (X)⁽²⁾

Kohde	Menetelmä	Hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			Vähäinen	Merkittävä	Vaarallinen
8.11.1. Ovet, luiskat ja nostimet	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Puutteellinen toiminta. Vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.	X	X	
		b) Huono kunto. Vaikuttaa vakauteen; saattaa aiheuttaa vammoja.	X	X	
		c) Vialliset käyttölaitteet. Vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.	X	X	
		d) Vialliset varoituslaitteet. Ei toimi lainkaan.	X	X	
		e) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .		X	
8.11.2. Pyörätuolin turvajärjestelmä	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu tarvittaessa.	a) Puutteellinen toiminta. Vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.	X	X	
		b) Huonokuntoinen. Vaikuttaa vakauteen; saattaa aiheuttaa vammoja.	X	X	
		c) Vialliset käyttölaitteet. Vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen.	X	X	
		d) Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ .		X	
8.11.3. Merkinantolaitteet ja erityisvarusteet	Silmämääräinen tarkastus.	Merkinantolaitteet tai erityisvarusteet puuttuvat tai eivät ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukaisia.		X	
8.12. Muut erityisvarusteet (X) ⁽²⁾					
8.12.1. Ruonvalmistuslaitteet	Silmämääräinen tarkastus.	a) Laite ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen.		X	
		b) Laite on niin vaurioitunut, että sen käyttö olisi vaarallista.		X	

8.12.2. Saniteettilaitteet	Silmämääräinen tarkastus.	Laite ei ole vaatimusten ⁽¹⁾ mukainen. Voi aiheuttaa vammoja.	X	X	
8.12.3. Muut laitteet (esim. audiovisuaaliset järjestelmät)	Silmämääräinen tarkastus.	Ei vastaa vaatimuksia ⁽¹⁾ . Vaikuttaa ajoneuvon toimintaturvallisuuteen.	X	X	

Huomautukset:

- ⁽¹⁾ ”Vaatimukset” on määritelty ajoneuvon hyväksyntäpäivänä, ensimmäisenä rekisteröintipäivänä tai ensimmäisenä käyttöönottopäivänä voimassa olleissa tyyppihyväksyntävaatimuksissa sekä jälkiasennusta koskevissa velvoitteissa tai rekisteröintimaan kansallisessa lainsäädännössä. Hylkäämissytä sovelletaan vasta, kun vaatimustenmukaisuus on tarkastettu.
- ⁽²⁾ (X) osoittaa kohteet, jotka liittyvät ajoneuvon kuntoon ja sen soveltuvuuteen tieliikenteeseen, mutta joita ei pidetä olennaisina ajokelpoisuustestissä.
- ⁽³⁾ Vaarallinen muutos tarkoittaa muutosta, joka heikentää ajoneuvon liikenneturvallisuutta tai josta on suhteetonta haittaa ympäristölle.

Annex

Minimum inspection requirements

1. General

This Annex identifies the vehicle systems and components to be tested; it details the recommended methods for testing them and the criteria to be used when determining whether the condition of the vehicle is acceptable.

The test shall cover at least the items listed in paragraph 3. below provided that these relate to the equipment of the vehicle being tested in the Contracting Party concerned. The test may also include a verification as to whether the relevant parts and components of that vehicle correspond to the required safety and environmental characteristics that were in force at the time of approval or, if applicable, at the time of retrofitting.

Where the design of the vehicle does not allow the application of the test methods laid down in this annex, the test shall be conducted in accordance with the recommended test methods accepted by the competent authorities. The competent authority shall be satisfied that safety and environmental standards will be maintained.

Testing of all the items listed below shall be considered as mandatory in the context of a periodic roadworthiness test, with the exception of those marked with the indication "X" which are related to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in the context of a roadworthiness test.

The "Reasons for failure" do not apply in cases where they refer to requirements that were not prescribed in the relevant vehicle approval legislation at the time of first registration or first entry into service, or in the retrofitting requirements.

Where a method of testing is indicated as visual, it means that, in addition to looking at the items concerned, the inspector shall also, if appropriate, handle them, evaluate their noise or use any other appropriate means of inspection not involving the use of equipment.

2. Scope of test

The test shall cover at least the following areas:

0. Identification of the vehicle;
1. Braking equipment;
2. Steering;
3. Visibility;
4. Lighting equipment and parts of the electrical system;
5. Axles, wheels, tyres, suspension;
6. Chassis and chassis attachments;
7. Other equipment;
8. Supplementary tests for passenger-carrying vehicles of categories M₂ and M₃.

3. Contents and methods of testing; assessment of deficiencies of vehicles

The test shall cover at least the items, and use the minimum standards and the recommended methods, listed in the following table.

For each vehicle system and component subject to testing, the assessment of deficiencies shall be carried out in accordance with the criteria set out in that table, on a case-by-case basis.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
0. Identification of the vehicle					
0.1. Registration number plates (if needed by requirements ⁽¹⁾)	Visual inspection	(a) Number plate(s) missing or so insecurely fixed that it is (they are) likely to fall off.		X	
		(b) Inscription missing or illegible		X	
		(c) Not in accordance with vehicle documents or records.		X	
0.2. Vehicle identification/chassis/serial number	Visual inspection	(a) Missing or can not be found.		X	
		(b) Incomplete, illegible, obviously falsified, or does not match the vehicle documents.		X	
		(c) Illegible vehicle documents or clerical inaccuracies.	X		
1. Braking equipment					
1.1. Mechanical condition and operation					
1.1.1. Service brake pedal/hand lever pivot	Visual inspection of the components while the braking system is operated. Note: Vehicles with power-assisted braking systems should be inspected with the engine switched off.	(a) Pivot too tight.		X	
		(b) Excessive wear or play.		X	
1.1.2. Pedal/hand lever condition and travel of the brake operating device	Visual inspection of the components while the braking system is operated Note: Vehicles with power-assisted braking systems should be	(a) Excessive or insufficient reserve travel.		X	
		(b) Brake control not releasing correctly. If its functionality is affected.	X	X	
		(c) Anti-slip provision on brake pedal missing, loose or worn smooth.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	inspected with the engine switched off.				
1.1.3. Vacuum pump or compressor and reservoirs	Visual inspection of the components at normal working pressure. Check time required for vacuum or air pressure to reach safe working value and function of warning device, multi-circuit protection valve and pressure relief valve.	(a) Insufficient pressure/vacuum to give assistance for at least four brake applications after the warning device has operated (or gauge shows an unsafe reading); for at least two brake applications after the warning device has operated (or gauge shows an unsafe reading).		X	X
		(b) Time taken to build up air pressure/vacuum to safe working value is too long according to the requirements ⁽¹⁾		X	
		(c) Multi-circuit protection valve or pressure relief valve not working.		X	
		(d) Air leak causing a noticeable drop in pressure or audible air leaks.		X	
		(e) External damage likely to affect the function of the braking system. Secondary braking performance not met.		X	X
1.1.4. Low pressure warning gauge or indicator	Functional check	Malfunctioning or defective gauge or indicator. Low pressure not identifiable.	X	X	
1.1.5. Hand-operated brake control valve	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Control cracked, damaged or excessively worn.		X	
		(b) Control insecure on valve or valve insecure.		X	
		(c) Loose connections or leaks in system.		X	
		(d) Unsatisfactory operation.		X	
1.1.6. Parking brake activator, lever control, parking brake ratchet, electronic parking brake	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Ratchet not holding correctly.		X	
		(b) Wear at lever pivot or in ratchet mechanism. Excessive wear.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Excessive movement of lever indicating incorrect adjustment.		X	
		(d) Activator missing, damaged or inoperative.		X	
		(e) Incorrect functioning, warning indicator shows malfunction		X	
1.1.7. Braking valves (foot valves, unloaders, governors)	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Valve damaged or excessive air leak. If its functionality is affected.		X	X
		(b) Excessive oil discharge from compressor.	X		
		(c) Valve insecure or inadequately mounted.		X	
		(d) Hydraulic fluid discharge or leak. If its functionality is affected.		X	X
1.1.8. Couplings for trailer brakes (electrical & pneumatic)	Disconnect and reconnect braking system coupling between towing vehicle and trailer.	(a) Tap or self sealing valve defective. If its functionality is affected.	X	X	
		(b) Tap or valve insecure or inadequately mounted. If its functionality is affected.	X	X	
		(c) Excessive leaks. If its functionality is affected.		X	X
		(d) Not functioning correctly. Operation of brake affected.		X	X
1.1.9. Energy storage reservoir pressure tank	Visual inspection.	(a) Tank slightly damaged or slightly corroded . Tank heavily damaged, corroded or leaking.	X	X	
		(b) Drain device operation affected. Drain device inoperative.	X	X	
		(c) Tank insecure or inadequately mounted.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
1.1.10. Brake servo units, master cylinder (hydraulic systems)	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Defective or ineffective servo unit. If it is not operating.		X	X
		(b) Master cylinder defective but brake still operating. Master cylinder defective or leaking.		X	X
		(c) Master cylinder insecure but brake still operating. Master cylinder insecure.		X	X
		(d) Insufficient brake fluid below MIN mark Brake fluid significantly below MIN mark No brake fluid visible.	X	X	X
		(e) Master cylinder reservoir cap missing.	X		
		(f) Brake fluid warning light illuminated or defective.	X		
		(g) Incorrect functioning of brake fluid level warning device.	X		
1.1.11. Rigid brake pipes	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Imminent risk of failure or fracture.			X
		(b) Pipes or connections leaking (air brake systems). Pipes or connection leaking (hydraulic brake systems).		X	X
		(c) Pipes damaged or excessively corroded. Affecting the functioning of the brakes on account of blocking or imminent risk of leaking.		X	X
		(d) Pipes misplaced. Risk of damage.	X	X	
1.1.12. Flexible brake hoses	Visual inspection of the components while the braking	(a) Imminent risk of failure or fracture.			X
		(b) Hoses damaged, chafing, twisted or too short. Hoses damaged or chafing.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	system is operated, if possible.	(c) Hoses or connections leaking (air brake systems) Hoses or connections leaking (hydraulic brake systems).		X	X
		(d) Hoses bulging under pressure. Cord impaired.		X	X
		(e) Hoses porous.		X	
1.1.13. Brake linings and pads	Visual inspection.	(a) Lining or pad excessively worn (minimum mark reached). Lining or pad excessively worn (minimum mark not visible).		X	X
		(b) Lining or pad contaminated (oil, grease etc.). Braking performance affected.		X	X
		(c) Lining or pad missing or wrongly mounted.			X
1.1.14. Brake drums, brake discs	Visual inspection.	(a) Drum or disc worn Drum or disc excessively worn, excessively scored, cracked, insecure or fractured.		X	X
		(b) Drum or disc contaminated (oil, grease, etc.). Braking performance affected.		X	X
		(c) Drum or disc missing.			X
		(d) Back plate insecure.		X	
1.1.15. Brake cables, rods, levers, linkages	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Cable damaged or knotted. Braking performance affected.		X	X
		(b) Component excessively worn or corroded. Braking performance affected.		X	X
		(c) Cable, rod or joint insecure.		X	
		(d) Cable guide defective.		X	
		(e) Restriction to free movement of the braking system.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(f) Abnormal movement of the levers/linkage indicating maladjustment or excessive wear.		X	
1.1.16. Brake actuators (including spring brakes or hydraulic cylinders)	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Actuator cracked or damaged. Braking performance affected.		X	X
		(b) Actuator leaking. Braking performance affected.		X	X
		(c) Actuator insecure or inadequately mounted. Braking performance affected.		X	X
		(d) Actuator excessively corroded. Likely to crack.		X	X
		(e) Insufficient or excessive travel of operating piston or diaphragm mechanism. Braking performance affected (lack of reserve movement).		X	X
		(f) Dust cover damaged. Dust cover missing or excessively damaged.	X	X	
1.1.17. Load sensing valve	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Defective linkage.		X	
		(b) Linkage incorrectly adjusted.		X	
		(c) Valve seized or inoperative (ABS functioning). Valve seized or inoperative.		X	X
		(d) Valve missing (if required).			X
		(e) Missing data plate.	X		
		(f) Data illegible or not in accordance with requirements ⁽¹⁾	X		
1.1.18. Slack adjusters and indicators	Visual inspection.	(a) Adjuster damaged, seized or having abnormal movement, excessive wear or incorrect adjustment.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Adjuster defective.		X	
		(c) Incorrectly installed or replaced.		X	
1.1.19. Endurance braking system (where fitted or required)	Visual inspection.	(a) Insecure connectors or mountings. If its functionality is affected.	X	X	
		(b) System obviously defective or missing.		X	
1.1.20. Automatic operation of trailer brakes	Disconnect brake coupling between towing vehicle and trailer.	Trailer brake does not apply automatically when coupling disconnected.			X
1.1.21. Complete braking system	Visual inspection	(a) Other system devices (e.g. anti-freeze pump, air dryer, etc.) damaged externally or excessively corroded in a way that adversely affects the braking system. Braking performance affected.		X	X
		(b) Leakage of air or anti-freeze. System functionality affected.	X	X	
		(c) Any component insecure or inadequately mounted.		X	
		(d) Unsafe modification to any component ⁽³⁾ Braking performance affected.		X	X
1.1.22. Test connections (where fitted or required)	Visual inspection	(a) Missing.		X	
		(b) Damaged. Unusable or leaking.	X	X	
1.1.23. Overrun brake	Visual inspection and by operation	Insufficient efficiency.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
1.2	Service braking performance and efficiency				
1.2.1.	Performance	During a test on a brake tester or, if impossible, during a road test, apply the brakes progressively up to maximum effort.	(a) Inadequate braking effort on one or more wheels. No braking effort on one or more wheels.		X <

² 43 % for semi-trailers approved before 1 January 2012.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	of the authorised axle loads. Vehicles or a trailer with a maximum permissible mass exceeding 3.5 Tonnes has to be inspected following the standards given by ISO 21069 or equivalent methods. Road tests should be carried out under dry conditions on a flat, straight road.	2. Vehicles registered for the first time before 1/1/2012: – Categories M ₁ , M ₂ and M ₃ : 50 % ³ – Category N ₁ : 45 % – Categories N ₂ and N ₃ : 43 % ⁴ – Categories O ₃ and O ₄ : 40 % ⁵ Less than 50% of the above values reached.		X	X
1.3. Secondary (emergency) braking performance and efficiency (if met by separate system)					
1.3.1. Performance	If the secondary braking system is separate from the service braking system, use the method specified in 1.2.1.	(a) Inadequate braking effort on one or more wheels. No braking effort on one or more wheels.		X	X
		(b) Braking effort from any wheel is less than 70 % of the maximum effort recorded from another wheel on the same axle specified. Or, in the case of testing on the road, the vehicle deviates excessively from a straight line. Braking effort from any wheel is less than 50 % of the maximum effort recorded from the other wheel on the same axle in the case of steered axles.		X	X

³ 48 % for vehicles not fitted with ABS or type-approved before 1 October 1991.

⁴ 45 % for vehicles registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.

⁵ 43 % for semi-trailers and draw-bar trailers registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) No gradual variation in brake effort (grabbing).		X	
1.3.2. Efficiency	If the secondary braking system is separate from the service braking system, use the method specified in 1.2.2.	Braking effort less than 50 % ¹ of the service brake performance defined in section 1.2.2 in relation to the maximum authorized mass. Less than 50 % of the above braking effort values reached.		X	X
1.4. Parking braking performance and efficiency					
1.4.1. Performance	Apply the brake during a test on a brake tester.	Brake inoperative on one side or, in the case of testing on the road, the vehicle deviates excessively from a straight line. Less than 50 % of the braking effort values as referred to in point 1.4.2. reached in relation to the vehicle mass during testing.		X	X
1.4.2. Efficiency	Test with a brake tester. If not possible, then by a road test using either an indicating or deceleration recording instrument or with the vehicle on a slope of known gradient .	Does not give, for all vehicles, a braking ratio of at least 16 % in relation to the maximum authorized mass or, for motor vehicles, of at least 12 % in relation to the maximum authorised combination mass of the vehicle, whichever is the greater. Less than 50 % of the above braking effort values reached.		X	X
1.5. Endurance braking system performance	Visual inspection and, where possible, test whether the system functions.	(a) No gradual variation of efficiency (not applicable to exhaust brake systems).		X	
		(b) System not functioning.		X	
1.6. Anti-lock braking system (ABS)	Visual inspection and inspection of warning device	(a) Warning device malfunctioning.		X	
		(b) Warning device shows system malfunction.		X	

¹ E.g. 2.5 m/s² for N1, N2 and N3 vehicles registered for the first time after 1.1.2012.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	and/or using electronic vehicle interface.	(c) Wheel speed sensors missing or damaged.		X	
		(d) Wirings damaged.		X	
		(e) Other components missing or damaged.		X	
		(f) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
1.7 Electronic brake system (EBS)	Visual inspection and inspection of warning device and/or using electronic vehicle interface.	(a) Warning device malfunctioning.		X	
		(b) Warning device shows system malfunction.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
1.8 Brake fluid	Visual inspection	Brake fluid contaminated or sedimented. Imminent risk of failure.		X	X
2. Steering					
2.1. Mechanical condition					
2.1.1. Steering gear condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheels off the ground or on turntables, rotate the steering wheel from lock to lock. Visual inspection of the operation of the steering gear.	(a) Roughness in operation of gear.		X	
		(b) Sector shaft twisted or splines worn. Affecting functionality.		X	X
		(c) Excessive wear in sector shaft. Affecting functionality.		X	X
		(d) Excessive movement of sector shaft. Affecting functionality.		X	X
		(e) Leaking. Formation of drops.	X	X	
2.1.2. Steering gear casing attachment	With vehicle on a pit or hoist and the weight of the	(a) Steering gear casing not properly attached.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	vehicle road wheels on the ground, rotate steering / handle bar wheel clockwise and anticlockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of the attachment of gear casing to chassis.	Attachments dangerously loose or relative movement to chassis/bodywork visible.			
		(b) Elongated fixing holes in chassis. Attachments seriously affected.		X	X
		(c) Missing or fractured fixing bolts. Attachments seriously affected.		X	X
		(d) Steering gear casing fractured. Stability or attachment of casing affected.		X	X
2.1.3. Steering linkage condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheel on the ground, rock steering wheel clockwise and anti-clockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of steering components for wear, fractures and security.	(a) Relative movement between components which should be fixed. Excessive movement or likely to unlink.		X	X
		(b) Excessive wear at joints. A very serious risk of unlinking.		X	X
		(c) Fractures or deformation of any component. Affecting function.		X	X
		(d) Absence of locking devices.		X	
		(e) Misalignment of components (e.g. Track rod or drag link).		X	
		(f) Unsafe modification ⁽³⁾ . Affecting function.		X	X
		(g) Dust cover damaged or deteriorated. Dust cover missing or severely deteriorated.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.1.4. Steering linkage operation	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheel on the ground, rock steering wheel clockwise and anti-clockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of steering components for wear, fractures and security.	(a) Moving steering linkage fouling a fixed part of the chassis.		X	
		(b) Steering stops not operating or missing.		X	
2.1.5. Power steering	Check steering system for leaks and hydraulic fluid reservoir level (if visible). With the road wheels on the ground and with the engine running, check that the power steering system is operating.	(a) Fluid leak or functions affected.		X	
		(b) Insufficient fluid (below MIN mark). Insufficient reservoir.	X	X	
		(c) Mechanism not working. Steering affected.		X	X
		(d) Mechanism fractured or insecure. Steering affected.		X	X
		(e) Misalignment or fouling of components. Steering affected.		X	X
		(f) Unsafe modification ⁽³⁾ . Steering affected.		X	X
		(g) Cables/hoses damaged, excessively corroded. Steering affected.		X	X
2.2. Steering wheel, column and handle bar					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.2.1. Steering wheel/handle bar condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and the mass of the vehicle on the ground, push and pull the steering wheel in line with column, push steering wheel/handle bar in various directions at right angles to the column/forks . Visual inspection of play, and condition of flexible couplings or universal joints.	(a) Relative movement between steering wheel and column indicating looseness. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(b) Absence of retaining device on steering wheel hub. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(c) Fracture or looseness of steering wheel hub, rim or spokes. Very serious risk of unlinking.		X	X
2.2.2. Steering column/yokes and forks and steering dampers	With the vehicle over a pit or on a hoist and the mass of the vehicle on the ground, push and pull the steering wheel in line with column, push steering wheel/handle bar in various directions at right angles to the column/forks. Visual inspection of play, and condition of flexible couplings or universal joints.	(a) Excessive movement of centre of steering wheel up or down.		X	
		(b) Excessive movement of top of column radially from axis of column.		X	
		(c) Deteriorated flexible coupling.		X	
		(d) Attachment defective. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(e) Unsafe modification ⁽³⁾			X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.3. Steering play	With the vehicle over a pit or on a hoist, the mass of the vehicle on the road wheels, the engine, if possible, running for vehicles with power steering and with the road wheels in the straight-ahead position, lightly turn the steering wheel clockwise and anti-clockwise as far as possible without moving the road wheels. Visual inspection of free movement.	Free play in steering excessive (for example, movement of a point on the rim exceeding one fifth of the diameter of the steering wheel or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Safe steering affected.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.4. Wheel alignment (X) ⁽²⁾	Check alignment of steered wheels with suitable equipment.	Alignment not in accordance with vehicle manufacturer's data or requirements ⁽¹⁾ . Straight on driving affected; directional stability impaired.	X	X	
2.5. Trailer steered axle turntable	Visual inspection or using a specially adapted wheel play detector	(a) Component slightly damaged. Component heavily damaged or cracked.		X	X
		(b) Excessive play. Straight on driving affected; directional stability impaired.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Attachment defective. Attachment seriously affected.		X	X
2.6. Electronic Power Steering (EPS)	Visual inspection and consistency check between the angle of the steering wheel and the angle of the wheels when switching on/off the engine, and/or using the electronic vehicle interface	(a) EPS malfunction indicator lamp (MIL) indicates any kind of failure of the system.		X	
		(b) Inconsistency between the angle of the steering wheel and the angle of the wheels. Steering affected.		X	X
		(c) Power assistance not working.		X	
		(d) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
3. Visibility					
3.1. Field of vision	Visual inspection from driving seat.	Obstruction within driver’s field of view that materially affects his view in front or to the sides (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
3.2. Condition of glass	Visual inspection.	(a) Cracked or discoloured glass or transparent panel (if permitted) (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
		(b) Glass or transparent panel (including reflecting or tinted film) that does not comply with specifications in the requirements ⁽¹⁾ , (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
		(c) Glass or transparent panel in unacceptable condition. Visibility through inside cleaning area of windscreen wipers heavily affected.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
3.3. Rear-view mirrors or devices	Visual inspection.	(a) Mirror or device missing or not fitted according to the requirements ⁽¹⁾ (at least two rear-view devices available). Fewer than two rear-view devices available.		X	
		(b) Mirror or device slightly damaged or loose. Mirror or device inoperative, heavily damaged, loose or insecure.	X	X	
		(c) Necessary field of vision not covered.		X	
3.4. Windscreen wipers	Visual inspection and by operation.	(a) Wipers not operating or missing or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
		(b) Wiper blade defective. Wiper blade missing or obviously defective.	X	X	
3.5. Windscreen washers	Visual inspection and by operation.	Washers not operating adequately (lack of washing fluid but pump operating or water-jet misaligned). Washers not operating.	X	X	
3.6 Demisting system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	System inoperative or obviously defective.	X		
4. Lamps, reflectors and electrical equipment					
4.1. Headlamps					
4.1.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective or missing light / light source.(multiple light / light sources; in the case of LED, up to 1/3 not functioning). Single light / light sources; in the case of Light Emitting Diode (LED), seriously affected visibility.	X	X	
		(b) Slightly defective projection system (reflector and lens). Heavily defective or missing projection system (reflector and lens).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.1.2. Alignment	Determine the horizontal aim of each headlamp on dipped beam using a headlamp aiming device or using the electronic vehicle interface.	(a) Aim of a headlamp not within limits laid down in the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.3. Switching	Visual inspection and by operation or using the electronic vehicle interface	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ (Number of headlamps illuminated at the same time) Maximum permitted light brightness to the front exceeded.	X	X	
		(b) Function of control device impaired.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.4. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Products on lens or light source which obviously reduce light brightness or change emitted colour.		X	
		(c) Light source and lamp not compatible.		X	
4.1.5. Levelling devices (where mandatory)	Visual inspection and by operation, if possible, or using the electronic vehicle interface.	(a) Device not operating.		X	
		(b) Manual device cannot be operated from driver's seat.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.6. Headlamp cleaning device (where mandatory)	Visual inspection and by operation if possible.	Device not operating. In the case of gas-discharging lamps.	X	X	
4.2. Front and rear position lamps, side marker lamps, end outline marker lamps and daytime running lamps					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.2.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source.		X	
		(b) Defective lens.		X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.2.2 Switching	Visual inspection and by operation.	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Rear position lamps and side marker lamps can be switched off when headlamps are on.		X X	
		(b) Function of control device impaired.		X	
4.2.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Red light to the front or white light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
		(b) Products on lens or light source which reduce light, brightness or change emitted colour. Red light to the front or white light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
4.3. Stop Lamps					
4.3.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source(multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; in the case of LED less than 2/3 functioning. All light sources not functioning.	X	X	X
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached.	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Very serious risk of falling off.		X	
4.3.2. Switching	Visual inspection and by operation or using the electronic vehicle interface.	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Delayed operation. No operation at all.	X	X	X
		(b) Function of control device impaired.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
		(d) Emergency brake light functions fail to operate, or do not operate correctly.		X	
4.3.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . White light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
4.4. Direction indicator and hazard warning lamps					
4.4.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source (multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; in the case of LED less than 2/3 functioning.	X	X	
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.4.2. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . No operation at all.	X	X	
4.4.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.4.4. Flashing frequency	Visual inspection and by operation.	Rate of flashing not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ (frequency more than 25% deviating).	X		
4.5. Front and rear fog lamps					
4.5.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source. (multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; in the case of LED less than 2/3 functioning.	X	X	
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off or dazzling oncoming traffic.	X	X	
4.5.2 Alignment (X) ⁽²⁾	By operation and using a headlamp aiming device	Front fog lamp out of horizontal alignment when the light pattern has cut-off line (cut-off line too low). Cut-off line above that for dipped beam headlamps.	X	X	
4.5.3. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Not operative.	X	X	
4.5.4. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
		(b) System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
4.6. Reversing lamps					
4.6.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source.	X		
		(b) Defective lens.	X		
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.6.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Reversing lamp can be switched on with gear not in reverse position.	X	X	
4.7. Rear registration plate lamp					
4.7.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp throwing direct or white light to the rear.	X		
		(b) Defective light source. (Multiple light source). Defective light source. (Single light source).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.7.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Retro-reflectors, conspicuity (retro reflecting) markings and rear marking plates					
4.8.1. Condition	Visual inspection.	(a) Reflecting equipment defective or damaged. Reflecting affected.	X	X	
		(b) Reflector not securely attached. Likely to fall off.	X	X	
4.8.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection.	Device, reflected colour or position not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Missing or reflecting red colour to the front or white colour to the rear.	X	X	
4.9. Tell-tales mandatory for lighting equipment					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.9.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	Not operating. Not operating for main beam headlamp or rear fog lamp.	X	X	
4.9.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Electrical connections between towing vehicle and trailer or semi-trailer	Visual inspection: if possible examine the electrical continuity of the connection.	(a) Fixed components not securely attached. Loose socket.	X	X	
		(b) Damaged or deteriorated insulation. Likely to cause a short-circuit fault.	X	X	
		(c) Trailer or towing vehicle electrical connections not functioning correctly. Trailer brake lights not working at all.		X	X
4.11. Electrical wiring	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment (if applicable).	(a) Wiring insecure or not adequately secured. Fixings loose, touching sharp edges, connectors likely to be disconnected. Wiring likely to touch hot parts, rotating parts or the ground, connectors disconnected (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(b) Wiring slightly deteriorated. Wiring heavily deteriorated. Wiring extremely deteriorated (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(c) Damaged or deteriorated insulation. Likely to cause a short-circuit fault. Imminent risk of fire, formation of sparks.	X	X	X
4.12. Non obligatory lamps and retro-reflectors (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	(a) A lamp/retro-reflector fitted not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Emitting/reflecting red light to the front or white light to the rear.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Lamp operation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Number of headlights simultaneously operating exceeding permitted light brightness; Emitting red light to the front or white light to the rear.	X	X	
		(c) Lamp/retro-reflector not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.13. Battery(ies)	Visual inspection.	(a) Insecure. Not properly attached; likely to cause a short-circuit fault.	X	X	
		(b) Leaking. Loss of hazardous substances.	X	X	
		(c) Defective switch (if required).		X	
		(d) Defective fuses (if required).		X	
		(e) Inappropriate ventilation (if required).		X	
5. Axles, wheels, tyres and suspension					
5.1. Axles					
5.1.1. Axles	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Axle fractured or deformed.			X
		(b) Insecure fixing to vehicle. Stability impaired, functionality affected: Extensive movement relative to its fixtures.		X	X
		(c) Unsafe modification ⁽³⁾ . Stability impaired, functionality affected, insufficient clearance to other vehicle parts or to the ground.		X	X
5.1.2. Stub axles	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Stub axle fractured.			X
		(b) Excessive wear in the swivel pin and/or bushes.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes. Apply a vertical or lateral force to each wheel and note the amount of movement between the axle beam and stub axle.	Likelihood of loosening; directional stability impaired.			X
		(c) Excessive movement between stub axle and axle beam. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(d) Stub axle pin loose in axle. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
5.1.3. Wheel bearings	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes. Rock the wheel or apply a lateral force to each wheel and note the amount of upward movement of the wheel relative to the stub axle.	(a) Excessive play in a wheel bearing. Directional stability impaired; danger of demolishment.		X	X
		(b) Wheel bearing too tight, jammed. Danger of overheating; danger of demolishment.		X	X
5.2. Wheels and tyres					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
5.2.1. Road wheel hub	Visual inspection.	(a) Any wheel nuts or studs missing or loose. Missing fixing or loose to an extent which very seriously affects road safety.		X	X
		(b) Hub worn or damaged. Hub worn or damaged in such a way that secure fixing of wheels is affected.		X	X
5.2.2. Wheels	Visual inspection of both sides of each wheel with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Any fracture or welding defect.			X
		(b) Tyre retaining rings not properly fitted. Likely to come off.		X	X
		(c) Wheel badly distorted or worn. Secure fixing to hub affected; secure fixing of tyre affected.		X	X
		(d) Wheel size, technical design, compatibility or type not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ and affecting road safety.		X	
5.2.3. Tyres	Visual inspection of the entire tyre by either rotating the road wheel with it off the ground and the vehicle over a pit or on a hoist, or by rolling the vehicle backwards and forwards over a pit.	(a) Tyre size, load capacity, approval mark or speed category not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ and affecting road safety. Insufficient load capacity or speed category for actual use, tyre touches other fixed vehicle parts impairing safe driving.		X	X
		(b) Tyres on same axle or on twin wheels of different sizes.		X	
		(c) Tyres on same axle of different construction (radial / cross-ply).		X	
		(d) Any serious damage or cut to tyre. Cord visible or damaged.		X	X
		(e) Tyre tread wear indicator becomes exposed. Tyre tread depth not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(f) Tyre rubbing against other components (flexible anti spray devices). Tyre rubbing against other components (safe driving not impaired)	X	X	
		(g) Re-grooved tyres not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Cord protection layer affected.		X	X
		(h) Tyre pressure monitoring system malfunctioning or tyre obviously underinflated. Obviously inoperative.	X	X	
5.3. Suspension system					
5.3.1. Springs and stabiliser	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Insecure attachment of springs to chassis or axle.		X	
		Relative movement visible. fixings very seriously loose.			X
		(b) A damaged or fractured spring component. Main spring (-leaf), or additional leafs very seriously affected.		X	X
		(c) Spring missing Main spring (-leaf), or additional leafs very seriously affected.		X	X
		(d) Unsafe modification ⁽³⁾ Insufficient clearance to other vehicle parts; spring system inoperative.		X	X
5.3.2. Shock absorbers	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist or using special equipment, if available.	(a) Insecure attachment of shock absorbers to chassis or axle. Shock absorber loose.	X	X	
		(b) Damaged shock absorber showing signs of severe leakage or malfunction.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
5.3.2.1 Efficiency testing of damping (X) ⁽²⁾	Use special equipment and compare left /right differences	(a) Significant difference between left and right.		X	
		(b) Given minimum values not reached.		X	
5.3.3. Torque tubes, radius arms, wishbones and suspension arms	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Insecure attachment of component to chassis or axle. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(b) A damaged or excessively corroded component. Stability of component affected or component fractured.		X	X
		(c) Unsafe modification ⁽³⁾ . Insufficient clearance to other vehicle parts; system inoperative.		X	X
5.3.4.Suspension joints	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Excessive wear in swivel pin and/or bushes or at suspension joints. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(b) Dust cover severely deteriorated. Dust cover missing or fractured.	X	X	
5.3.5. Air suspension	Visual inspection	(a) System inoperable.			X
		(b) Any component damaged, modified or deteriorated in a way that would adversely affect the functioning of the system. Functioning of system seriously affected.		X	X
		(c) Audible system leakage.		X	
6. Chassis and chassis attachments					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
6.1. Chassis or frame and attachments					
6.1.1. General condition	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Slight fracture or deformation of any side or cross-member. Serious fracture or deformation of any side or cross-member.		X	X
		(b) Insecurity of strengthening plates or fastenings. Majority of fastenings loose; insufficient strength of parts.		X	X
		(c) Excessive corrosion which affects the rigidity of the assembly. Insufficient strength of parts.		X	X
6.1.2. Exhaust pipes and silencers	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Insecure or leaking exhaust system.		X	
		(b) Fumes entering cab or passengers compartment. Danger to health of persons on board.		X	X
6.1.3. Fuel tank and pipes (including heating fuel tank and pipes)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, use of leak detecting devices in the case of LPG/CNG/LNG systems.	(a) Insecure tank or pipes, creating particular risk of fire.			X
		(b) Leaking fuel or missing or ineffective filler cap. Risk of fire; excessive loss of hazardous material.		X	X
		(c) Chafed pipes. Damaged pipes.	X	X	
		(d) Fuel stopcock (if required) not operating correctly.		X	
		(e) Fire risk due to: – leaking fuel; – fuel tank or exhaust not properly shielded; – engine compartment condition.			X
		(f) LPG/CNG/LNG or hydrogen system not in accordance with requirements; any part of the system defective ⁽¹⁾			X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
6.1.4. Bumpers, lateral protection and rear underrun devices	Visual inspection.	(a) Looseness or damage likely to cause injury when grazed or contacted. Parts likely to fall off; functionality heavily affected.		X	X
		(b) Device obviously not in compliance with the requirements ⁽¹⁾		X	
6.1.5. Spare wheel carrier (if fitted)	Visual inspection.	(a) Carrier not in proper condition	X		
		(b) Carrier fractured or insecure.		X	
		(c) A spare wheel not securely fixed in carrier Very serious risk of falling off.		X	X
6.1.6. Mechanical coupling and towing device	Visual inspection for wear and correct operation with special attention to any safety device fitted and /or use of measuring gauge.	(a) Component damaged, defective or cracked (if not in use). Component damaged, defective or cracked (if in use)		X	X
		(b) Excessive wear in a component. Below wear limit.		X	X
		(c) Attachment defective. Any attachment loose with a very serious risk of falling off.		X	X
		(d) Any safety device missing or not operating correctly.		X	
		(e) Any coupling indicator not working.		X	
		(f) Obstruct registration plate or any lamp (when not in use) Registration plate not readable (when not in use).	X	X	
		(g) Unsafe modification ⁽³⁾ (secondary parts). Unsafe modification ⁽³⁾ (primary parts).		X	X
		(h) Coupling too weak.		X	
6.1.7. Transmission	Visual inspection.	(a) Loose or missing securing bolts Loose or missing securing bolts to such an extent that road safety is seriously endangered.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Excessive wear in transmission shaft bearings. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(c) Excessive wear in universal joints or transmission chains/belts. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(d) Deteriorated flexible couplings. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(e) A damaged or bent shaft.		X	
		(f) Bearing housing fractured or insecure. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(g) Dust cover severely deteriorated. Dust cover missing or fractured.	X	X	
		(h) Illegal power-train modification.		X	
6.1.8. Engine mountings	Visual inspection not necessarily on a pit or hoist.	Deteriorated, obviously and severely damaged mountings. Loose or fractured mountings.		X	X
6.1.9 Engine performance (X) ⁽²⁾	Visual inspection and/or using electronic interface	(a) Control unit modified affecting safety and/or the environment.		X	
		(b) Engine modification affecting safety and/or the environment.			X
6.2. Cab and bodywork					
6.2.1. Condition	Visual inspection	(a) A loose or damaged panel or part likely to cause injury. Likely to fall off.		X	X
		(b) Insecure body pillar. Stability impaired.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Permitting entry of engine or exhaust fumes. Danger to health of persons on board.		X	X
		(d) Unsafe modification ⁽³⁾ . Insufficient clearance to rotating or moving parts and road.		X	X
6.2.2. Mounting	Visual inspection over a pit or on a hoist.	(a) Body or cab insecure. Stability affected.		X	X
		(b) Body/cab obviously not located squarely on chassis.		X	
		(c) Insecure or missing fixing of body/cab to chassis or cross-members and if symmetrical Insecure or missing fixing of body/cab to chassis or cross-members to such an extent that road safety is very seriously endangered.		X	X
		(d) Excessive corrosion at fixing points on integral bodies. Stability impaired.		X	X
6.2.3. Doors and door catches	Visual inspection.	(a) A door will not open or close properly.		X	
		(b) A door likely to open inadvertently or one that will not remain closed (sliding doors). A door likely to open inadvertently or one that will not remain closed (turning doors).		X	X
		(c) Door, hinges, catches or pillar deteriorated. Door, hinges, catches or pillar missing or loose.	X	X	
6.2.4. Floor	Visual inspection over a pit or on a hoist.	Floor insecure or badly deteriorated. Insufficient stability.		X	X
6.2.5. Driver's seat	Visual inspection.	(a) Seat with defective structure. Loose seat.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Adjustment mechanism not functioning correctly. Seat moving or backrest not fixable.		X	X
6.2.6 Other seats	Visual inspection.	(a) Seats in defective condition or insecure (secondary parts). Seats in defective condition or insecure (main parts).	X	X	
		(b) Seats not fitted in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Permitted number of seats exceeded; positioning not in compliance with approval.	X	X	
6.2.7. Driving controls	Visual inspection and by operation.	Any control necessary for the safe operation of the vehicle not functioning correctly. Safe operation affected.		X	X
6.2.8. Cab steps	Visual inspection.	(a) Step or step rung insecure. Insufficient stability.	X	X	
		(b) Step or rung in a condition likely to cause injury to users.		X	
6.2.9. Other interior and exterior fittings and equipment	Visual inspection.	(a) Attachment of other fitting or equipment defective.		X	
		(b) Other fitting or equipment not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Parts fitted likely to cause injuries; safe operation affected.	X	X	
		(c) Leaking hydraulic equipment. Extensive loss of hazardous material.	X	X	
6.2.10. Mudguards (wings), spray suppression devices	Visual inspection.	(a) Missing, loose or badly corroded. Likely to cause injuries; likely to fall off.	X	X	
		(b) Insufficient clearance to tyre/wheel (spray suppression). Insufficient clearance to tyre/wheel (mudguards).	X	X	
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Insufficient coverage of tread.		X	
7. Other equipment					
7.1. Safety-belts/buckles and restraint systems					
7.1.1. Security of safety-belts/buckles mounting	Visual inspection.	(a) Anchorage point badly deteriorated. Stability affected.		X	X
		(b) Anchorage loose.		X	
7.1.2. Condition of safety-belts/buckles.	Visual inspection and by operation.	(a) Mandatory safety-belt missing or not fitted.		X	
		(b) Safety-belt damaged. Any cut or sign of overstretching.	X	X	
		(c) Safety-belt not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(d) Safety-belt buckle damaged or not functioning correctly.		X	
		(e) Safety-belt retractor damaged or not functioning correctly.		X	
7.1.3. Safety belt load limiter	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Load limiter obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
7.1.4. Safety belt Pre-tensioners	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Pre-tensioner obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
7.1.5. Airbag	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Airbags obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
		(c) Airbag obviously non-operative.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
7.1.6. SRS Systems	Visual inspection of MIL, and/or using electronic interface	(a) SRS MIL indicates any kind of failure of the system. (b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	X
7.2. Fire extinguisher (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing.		X	
		(b) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ If required (e.g. taxi, buses, coaches, etc).	X	X	
7.3. Locks and anti-theft device	Visual inspection and by operation	(a) Device not functioning to prevent vehicle being driven.	X		
		(b) Defective Inadvertently locking or blocking.		X	X
7.4. Warning triangle (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing or incomplete.	X		
		(b) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
7.5. First aid kit. (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	Missing, incomplete or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Wheel chocks (wedges) (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	Missing or not in good condition, insufficient stability or dimension.		X	
7.7. Audible warning device	Visual inspection and by operation	(a) Not working properly. Not working at all.	X	X	
		(b) Control insecure.	X		
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Emitted sound likely to be confused with official sirens.	X	X	
7.8. Speedometer	Visual inspection or by operation during road test	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Missing (if required).	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	or by electronic means.	(b) Operation impaired. Not operational at all.	X	X	
		(c) Not capable of being sufficiently illuminated. Not capable of being illuminated at all.	X	X	
7.9. Tachograph (if fitted/required)	Visual inspection.	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Not operational.		X	
		(c) Defective or missing seals.		X	
		(d) Installation plaque missing, illegible or out of date.		X	
		(e) Obvious tampering or manipulation.		X	
		(f) Size of tyres not compatible with calibration parameters.		X	
7.10. Speed limitation device (if fitted/required)	Visual inspection and by operation if equipment available.	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Obviously not operational.		X	
		(c) Incorrect set speed (if checked).		X	
		(d) Defective or missing seals.		X	
		(e) Plaque missing or illegible.		X	
		(f) Size of tyres not compatible with calibration parameters.		X	
7.11 Odometer if available (X) ⁽²⁾	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Obviously manipulated (fraud) to reduce or misrepresent the vehicle's distance record.		X	
		(b) Obviously inoperative.		X	
		(a) Wheel speed sensors missing or damaged.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
7.12 Electronic Stability Control (ESC) if fitted/required	Visual inspection, and/or using electronic interface	(b) Wirings damaged.		X	
		(c) Other components missing or damaged.		X	
		(d) Switch damaged or not functioning correctly.		X	
		(e) ESC MIL indicates any kind of failure of the system.		X	
		(f) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
8. Supplementary tests for passenger-carrying vehicles categories M ₂ , M ₃					
8.1. Doors					
8.1.1 Entrance and exit doors	Visual inspection and by operation.	(a) Defective operation.		X	
		(b) Deteriorated condition. Likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective emergency control.		X	
		(d) Remote control of doors or warning devices defective.		X	
		(e) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Insufficient door width.	X	X	
8.1.2 Emergency exits	Visual inspection and by operation (where appropriate)	(a) Defective operation.		X	
		(b) Emergency exits signs illegible. Emergency exits signs missing.	X	X	
		(c) Missing hammer to break glass.	X		
		(d) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Insufficient width or access blocked.	X	X	
8.2. Demisting and defrosting system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	(a) Not operating correctly. Affecting safe operation of the vehicle.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Emission of toxic or exhaust gases into driver’s or passenger compartment. Danger to health of persons on board.		X	X
		(c) Defective defrosting (if compulsory).		X	
		8.3. Ventilation & heating system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	(a) Defective operation. Risk to health of persons on board.	X
(b) Emission of toxic or exhaust gases into driver’s or passenger compartment. Danger to health of persons on board.				X	X
8.4. Seats					
8.4.1 Passenger seats (including seats for accompanying personnel)	Visual inspection	Folding seats (if allowed) not working automatically. Blocking an emergency exit.	X	X	
8.4.2. Driver's seat (additional requirements)	Visual inspection	(a) Defective special devices such as anti-glare shield. Field of vision impaired.	X	X	
		(b) Protection for driver insecure or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Likely to cause injuries.	X	X	
8.5. Interior lighting and destination devices (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	Device defective or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Not operational at all.	X	X	
8.6. Gangways, standing areas	Visual inspection	(a) Insecure floor. Stability affected.		X	X
		(b) Defective rails or grab handles. Insecure or un-useable.	X	X	
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Insufficient width or space.		X	
8.7. Stairs and steps	Visual inspection and by operation (where appropriate)	(a) Deteriorated condition. Damaged condition. Stability affected.	X	X	X
		(b) Retractable steps not operating correctly.		X	
		(c) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ Insufficient width or exceeding height.	X	X	
8.8. Passenger communication system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	Defective system. Not operational at all.	X	X	
8.9. Notices (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing, erroneous or illegible notice.	X		
		(b) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . False information.	X	X	
8.10. Requirements regarding the transportation of children. (X) ⁽²⁾					
8.10.1 Doors	Visual inspection	Protection of doors not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . regarding this form of transport.		X	
8.10.2 Signalling and special equipment	Visual inspection	Signalling or special equipment absent or not in accordance with requirements ⁽¹⁾	X		
8.11. Requirements regarding the transportation of persons with reduced mobility (X) ⁽²⁾					
8.11.1 Doors, ramps and lifts	Visual inspection and operation	(a) Defective operation. Safe operation affected.	X	X	
		(b) Deteriorated condition. Stability affected; likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective control(s). Safe operation affected.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(d) Defective warning device(s). Not operating at all.	X	X	
		(e) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.11.2 Wheelchair restraint system	Visual inspection and by operation if appropriate	(a) Defective operation. Safe operation affected.	X	X	
		(b) Deteriorated condition. Stability affected; likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective control(s). Safe operation affected.	X	X	
		(d) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.11.3 Signalling and special equipment	Visual inspection	Signalling or special equipment absent or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.12. Other special equipment (X) ⁽²⁾					
8.12.1. Installations for food preparation	Visual inspection	(a) Installation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Installation damaged to such an extent that it would be dangerous to use it.		X	
8.12.2. Sanitary installation	Visual inspection	Installation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Likely to cause injuries.	X	X	
8.12.3. Other devices (e.g. audio-visual systems)	Visual inspection	Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Safe operation of vehicle affected.	X	X	

Notes:

⁽¹⁾ 'Requirements' are laid down by type-approval at the date of approval, first registration or first entry into service as well as by retrofitting obligations or by national legislation in the country of registration. These reasons for failure apply only when compliance with requirements has been checked.

⁽²⁾ (X) identifies items which relate to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in a roadworthiness test.

⁽³⁾ Unsafe modification means a modification that adversely affects the road safety of the vehicle or has a disproportionately adverse effect on the environment.

Liite 1:

Tarkastusten vähimmäisvaatimukset

Laite	Menetelmä:	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
1. Kaasulaitteiston lakisääteiset vaatimukset	Silmämääräinen tarkastus ja asianmukaisten asiakirjojen tarkistus	Laitteistoa ei hyväksytä YK:n säännön nro 67, 110, 115 tai 143 tai vastaavan mukaisesti		X	
2.1. Polttoaineen säädin, jos asennettuna	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu	a) Käyttö ei mahdollista b) Ei selkeää merkintää, mikä voi erehdyttää kuljettajan käytössä olevasta polttoaineesta		X X	
2.2. Tuuletuskotelo, mukaan lukien tuuletusputket	Silmämääräinen tarkastus tarvittaessa ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa	a) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on olemassa välitön irtoamisen, kaasuvuodon tai tulipalon vaara c) Osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita, ruostuneita tai vaatimustenvastaisia d) Osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita, ruostuneita tai vaatimustenvastaisia, jolloin on olemassa välitön irtoamisen, kaasuvuodon tai tulipalon vaara e) Tukkeutuneet tuuletusputket		X X	 X X X
2.3. Säiliön täyttöasteen mittari	Silmämääräinen tarkastus	a) Säiliön tilavuuden 80 prosentin raja ei luettavissa (ainoastaan LPG)		X	
2.4. Muut kaasunsyöttöjärjestelmän osat: venttiilit, putket, suihkuttimet	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien tarvittaessa moottorin ja matkustaja- ja tavaratilojen sisältä	a) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on olemassa välitön irtoamisen, kaasuvuodon tai tulipalon vaara c) Osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita, ruostuneita tai vaatimustenvastaisia d) Osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita, ruostuneita tai vaatimustenvastaisia, jolloin on olemassa välitön irtoamisen, kaasuvuodon tai tulipalon vaara e) Poistoventtiilit, joiden poistoaukot ovat tukkeutuneet f) Helmapellin läpi meneviä putkia ei ole suojattu asianmukaisesti		X X X	 X X X
2.5. Elektroninen ohjausyksikkö	Silmämääräinen tarkastus	a) Varoituslaitteen toimintahäiriö b) Varoituslaite osoittaa järjestelmän toimintahäiriön			X X

Laite	Menetelmä:	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
2.6. Vuoto	Tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien tarvittaessa moottorin ja matkustaja- ja tavaratilojen sisältä. Vuodonhavaitsemislaitteiden käyttö sekä moottorin käydessä kaasulla että moottorin ollessa pois päältä.	Kaasun läsnäolo			X
3. Merkinnät	Silmämääräinen tarkastus	a) Merkinnät ja tietokilpi tai osan merkinnät eivät ole vaatimusten mukaisia		X	

Annex 1

Minimum inspection requirements

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
1. Legal requirements of the gas installation	Visual inspection and checking of the appropriate documents	The installation is not approved according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143 or equivalent		X	
2.1. Fuel control command, if present	Visual inspection and by operation	(a) Operation not possible (b) Not clear marking that may confuse the driver about the fuel in use		X X	
2.2. Ventilation housing, including its ventilation pipes	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist when appropriate	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (c) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements (d) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (e) Blocked ventilation pipes		X X	 X X X
2.3. Tank level gauge	Visual inspection	(a) Limit of 80% of the tank capacity not readable (only LPG)		X	
2.4. Other components of the gas filling system: valves, pipes, injectors	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment, passengers and luggage compartments when appropriated.	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (c) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements (d) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (e) Discharge valves with blocked discharge holes (f) Pipes without an appropriate protection when going through a body panel		X X X	 X X X
2.5. Electronic control unit	Visual inspection	(a) Warning device malfunctioning (b) Warning device shows system malfunction			X X

<i>Item</i>	<i>Method</i>	<i>Main Reasons for Rejection</i>	<i>Defect Assessment</i>		
			MiD	MaD	DD
2.6. Leakage	Inspection with the vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment, passengers and luggage compartments when appropriated. Use of leak detecting devices with the engine both running with gas and switched off,	Presence of gas			X
3. Marking	Visual inspection	(a) Marking and data plate or component marking not in accordance with the requirements		X	

Liite

Sähkö- ja hybridisähköajoneuvojen tarkastusten vähimmäisvaatimukset

Tarkastuksen on katettava ainakin jäljempänä luetellut kohteet.

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
1. Sähköajoneuvo ja hybridisähköajoneuvo YK:n säännössä nro 100 määritelty ajoneuvon sähköiskuvaaran merkintä (jos vaaditaan/asennettuna)	Silmämääräinen tarkastus	a) Puuttuu tai ei löydetävissä b) Puutteellinen tai epäselvä c) Ei vastaa ajoneuvon asiakirjoja tai rekisteritietoja		X X X	
2. Sähköinen hyötyjarrutusjärjestelmä	Silmämääräinen tarkastus	a) Osia puuttuu tai ne ovat vaurioituneita tai ruostuneita b) Varoituslaitteen toimintahäiriö c) Varoituslaite osoittaa järjestelmän toimintahäiriön		X X X	
3. Pienjännitteinen sähköjohdotus (kuten on määritelty YK:n säännössä nro 100)	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien moottoritilan sisältä (tarvittaessa)	a) Johdotus epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty b) Kiinnittimiä irti, kosketuksissa terävien reunojen kanssa, liitinten irtoaminen todennäköistä c) Johdotus koskettaa todennäköisesti kuumia osia, pyöriviä osia tai maata, liittimiä irronnut (jarrutuksen ja ohjauksen kannalta olennaiset osat)	X	X	X
		d) Johdotus hieman kulunut e) Johdotus voimakkaasti kulunut f) Johdotus erittäin kulunut (jarrutuksen ja ohjauksen kannalta olennaiset osat)	X	X	X
		g) Eristys vaurioitunut tai kulunut h) Aiheuttaa todennäköisesti oikosulun i) Väliön tulipalon vaara, kipinäinti	X	X	X

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
4. Sähköinen voimalaite (kuten on määritelty YK:n säännössä nro 100)					
4.1. Jäännösenergian varastojärjestelmä (RESS-järjestelmä), esim. ajovoima-akku tai -akut	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien tarvittaessa moottoritilan sisältä	a) Ei vastaa vaatimuksia b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty c) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara d) Vaurioituneita tai ruostuneita osia e) Vaurioituneita tai ruostuneita osia, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara f) Vuoto g) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet h) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara i)Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys j) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara		X X <	

Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
4.4. Ajomoottori tai -moottorit	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien tarvittaessa moottoritilan sisältä	a) Ei vastaa vaatimuksia b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty c) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara d) Vaurioituneita tai ruostuneita osia e) Vaurioituneita tai ruostuneita osia, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara f) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet g) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara h) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys i) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara		X X X X X	X X X X
4.5. Apuvoimalaitteet, esim. lämmitys, huurteenpoisto	Silmämääräinen tarkastus ajoneuvon ollessa tarkastuskuilun päällä tai autonostimessa, mukaan lukien tarvittaessa moottoritilan sisältä	a) Ei vastaa vaatimuksia b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty c) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara d) Vaurioituneita tai ruostuneita osia e) Vaurioituneita tai ruostuneita osia, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara f) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet g) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara h) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys i) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara		X X X X X	X X X X
4.6. Huoltokatkaisin	Silmämääräinen tarkastus ja jännitteettömyyden tarkistus, mahdollisuuksien mukaan purkamatta osiin	a) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty b) Epäluotettava tai puutteellisesti kiinnitetty, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara c) Vaurioituneita tai ruostuneita osia d) Vaurioituneita tai ruostuneita osia, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara e) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet f) Suojuksia ei asennettu tai ne ovat vaurioituneet, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara g) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys h) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys, jolloin on välitön		X X X X	X X X X

		putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara i) Jännitteen läsnäolo			X
4.7. Aktiivisen ajon mahdollistavan tilan osoitin ja siihen liittyvä signaali, jos kuljettaja poistuu ajoneuvosta aktiivisen ajon mahdollistavassa tilassa (jos asennettuna/vaaditaan)	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu mahdollisuuksien mukaan	a) Osoitinta/signaalia ei asennettu vaatimusten mukaisesti b) Osoitin/signaali ei toimi oikein		X X	
4.8. Ajosuunnan ilmaisin, jos asennettuna/vaaditaan	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu	a) Osoitin ei toimi vaatimusten mukaisesti b) Osoitin ei toimi oikein		X X	
Kohde	Menetelmä	Pääasialliset hylkäämisperusteet	Puutteiden arviointi		
			MiD	MaD	DD
4.9. RESS-järjestelmän ulkoinen latausjärjestelmä, jos asennettuna/vaaditaan					
4.9.1. Latauskaapeli tai -kaapelit, jos asennettuina/vaaditaan ja jos mahdollista	Silmämääräinen tarkastus mahdollisuuksien mukaan	a) Ei vastaa vaatimuksia b) Vaurioituneita tai ruostuneita osia c) Vaurioituneita tai ruostuneita osia, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara d) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys e) Vaurioitunut tai kulunut sähköeristys, jolloin on välitön putoamisen, oikosulun tai kiilautumisen vaara		X X X	X X

Annex

Minimum inspection requirements for electric and hybrid-electric vehicles

The inspection shall cover at least the items listed below.

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
1. Electric Vehicle and Hybrid Electric Vehicle's electrical hazard marking as defined by UN Regulation No. 100 if required/fitted)	Visual inspection	(a) Missing or cannot be found (b) Incomplete or illegible (c) Not in accordance with vehicle documents or records		X X X	
2. Electric regenerative braking system	Visual inspection	(a) Components missing, damaged or corroded (b) Warning device malfunctioning (c) Warning device shows system malfunction		X X X	
3. Low voltage electrical wiring (as defined by UN Regulation No. 100)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment (if applicable)	(a) Wiring insecure or not adequately secured	X		
		(b) Fixings loose, touching sharp edges, connectors likely to be disconnected		X	
		(c) Wiring likely to touch hot parts, rotating parts or the ground, connectors disconnected (relevant parts for braking, steering)			X
		(d) Wiring slightly deteriorated (e) Wiring heavily deteriorated (f) Wiring extremely deteriorated (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(g) Damaged or deteriorated insulation (h) Likely to cause a short-circuit fault (i) Imminent risk of fire, formation of sparks	X	X	X

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4. Electric power train (as defined by UN Regulation No. 100)					
4.1. Residual Energy Storage System (RESS), e.g. Traction battery(ies)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Leaking (g) Shields not in place or damaged (h) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (i) Damaged or deteriorated electrical insulation (j) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X X X	 X
4.2. RESS management system if fitted / required, e.g. range information, state of charge indicator, battery thermal control.	Visual inspection when possible	(a) Not in accordance with requirements (b) Components missing or damaged (c) Components missing or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Warning device malfunctioning (e) Warning device shows system malfunction (f) Warning device shows critical system malfunction (g) Operation of RESS ventilation / cooling system impaired, e.g. blocking of ventilation holes, ducts, fluid leaks		X X X X X	 X
4.3. Electronic converters, motor and change control and wiring harness and connectors	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged (g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X	 X
4.4. Traction motor(s)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged		X X X X	 X

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
		(g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X	X
4.5. Auxiliary power equipment, e.g. heating, defrosting	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged (g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X	X X X X
4.6. Service disconnect device	Visual inspection and voltage absence check, where possible without disassembling	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with imminent risk of short-circuit or chock hazard (c) Damaged or corroded components (d) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (e) Shields not in place or damaged (f) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (g) Damaged or deteriorated electrical insulation (h) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (i) Voltage presence		X X X X	X X X X X
4.7. "Active driving possible mode" indicator and associated information signal if driver leaves vehicle in active driving possible mode if fitted / required	Visual inspection and by operation if possible	(a) Indicator / information signal not fitted in accordance with the requirements (b) Indicator / information signal not functioning correctly		X X	
4.8. "State of drive direction" indicator if fitted / required	Visual inspection and by operation	(a) Indicator not fitted in accordance with the requirements (b) Indicator not functioning correctly		X X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4.9. RESS external charging system if fitted/required					
4.9.1. Charging cable(s) if fitted/required and if possible	Visual inspection if possible	(a) Not in accordance with requirements (b) Damaged or corroded components (c) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or deteriorated electrical insulation (e) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X	 X X