

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 sisäläneet 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 hybridi-autojen 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 hybridi-ajoneuvojen 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 hybridi-ajoneuvojen 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 erillissääntelyä.

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.

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 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 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 koskeissa 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 tarkoitettu 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 määritelly 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 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.

6.5.6 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 määrääjain 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

1 artikla

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;

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 katsastuksia;

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

Liite 2

KANSAINVÄLINEN KATSASTUSTODISTUS

2.

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

Article 1

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;

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.

Appendix 2

INTERNATIONAL TECHNICAL INSPECTION CERTIFICATE

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 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.

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 määrajojin 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 tietty 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 määrättyllä 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 määrittämistä 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 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 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 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 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.

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.

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.

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.

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

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 3

Rule no. 3

Soveltamisala

Scope

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;

1.1. 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. 2.4 kohdassa määriteltyjen pyörillä varustettujen, kansainvälisessä liikenteessä

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.

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.

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;

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. ”Jäännösenergian 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 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 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.