



Osaamista
ja oivallusta
tulevaisuuden
tekemiseen

Sasu Dimitrow

Lunastetun ajoneuvon palauttaminen liikennekäyttöön

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Ajoneuvotekniikka

Insinöörityö

12.10.2020

Tekijä Otsikko	Sasu Dimitrow Lunastetun ajoneuvon palauttaminen liikennekäyttöön
Sivumäärä Aika	30 sivua + 1 liite 12.10.2020
Tutkinto	Insinööri (AMK)
Tutkinto-ohjelma	Ajoneuvotekniikka
Ammatillinen pääaine	Ajoneuvosuunnittelu
Ohjaajat	Ajoneuvotekniikan lehtori Heikki Parviainen
<p>Tämän insinööriyön tarkoituksena on perehtyä lunastetun ajoneuvon liikennekäyttöön palauttamiseen yksityishenkilön näkökulmasta keskittyen erityisesti kevyeen kalustoon.</p> <p>Työssä tarkastellaan lunastusprosessin kulkua, vaurioituneena liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ostamista vakuutusyhtiöltä, vaurioituneen ajoneuvon korjausta sekä rekisteröintikatsastusta ja ajoneuvon palauttamista liikenteeseen. Työ on toteutettu selvitystyönä. Lähteinä on käytetty kirjallisuuslähteitä, säädöksiä ja verkkomateriaalia ja työssä on hyödynnetty myös omaa kokemusta aiheesta.</p> <p>Työ aloitetaan perehtymällä lunastusprosessiin aina onnettomuuspaikalta itse lunastusta pahtumaan, minkä lisäksi esitellään erilaisia ajoneuvon vakuutuksia ja lunastusperusteet. Lisäksi luodaan katsaus alalla toimiviin viranomaisiin, vaurioituneita ajoneuvoja realisoiviin yrityksiin sekä vaurioituneen ajoneuvon ostamiseen vakuutusyhtiöltä yksityishenkilön näkökulmasta. Tämän jälkeen tarkastellaan ajoneuvon korjaamiseen liittyviä valvontaehtoja ja viretietoja sekä itse korjaamiseen liittyviä seikkoja ja vaatimuksia. Lopuksi kuvataan vielä läpi rekisteröintikatsastuksessa vaadittavat asiakirjat ja itse katsastustapahtuma sekä ajoneuvon liikenteeseen palauttaminen.</p> <p>Työ on kompakti tietopaketti, josta käy selville, miksi ja millä perustein ajoneuvo lunastetaan, mitä vaurioituneen ajoneuvon ostamiseen liittyy ja kuinka sellainen ajoneuvo ostetaan, mitä vaurioituneen ajoneuvon korjaaminen vaatii ja millainen tapahtuma rekisteröintikatsastus on.</p>	
Avainsanat	Lunastus, valvontaehdot, viretiedot, rekisteröintikatsastus

Author Title	Sasu Dimitrow Returning Vehicle to Traffic Use after Redeem
Number of Pages Date	30 pages + 1 appendix 12 October 2020
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Automotive Engineering
Professional Major	Automotive Design Engineering
Instructors	Heikki Parviainen, Senior Lecturer
<p>The purpose of this thesis is to describe how to return a redeemed vehicle in traffic use focusing especially on a private person's perspective and on light transport equipment.</p> <p>This thesis examines the redemption process, the purchase of a vehicle which is damaged and decommissioned from traffic by an insurance company, the repair of a damaged vehicle, the registration inspection process and the return of a vehicle to traffic. The thesis was carried out as a literature investigation. Literary sources, regulations and network material were used as source material as well as the of the writer's own experience of the subject.</p> <p>The thesis starts with analyzing the redemption process from the scene of an accident to the redemption event. In addition, different kind of vehicle insurances and redemption criteria are presented. Furthermore, the thesis investigates authorities working in the traffic sector, companies that realize damaged vehicles and purchase of a damaged vehicle from an insurance company as a private individual. After this the thesis studies control conditions related to vehicle repairing and pending information of repairing a vehicle as well as the issues and requirements of self-repairing. Finally, the thesis describes the documents required for the registration inspection and the inspection event itself as well as the returning of the vehicle to traffic.</p> <p>This thesis is a compact information package that clarifies why and on what basis the vehicle is redeemed, what is involved in the purchase of a damaged vehicle, and how such a vehicle is purchased, what is required for repairing a damaged vehicle and what kind of an event the registration inspection is.</p>	
Keywords	Redeem, Control Requirements, Registration Inspection

Sisällys

Lyhenteet

1	Johdanto	1
2	Ajoneuvon lunastus	2
2.1	Liikennevakuutus	2
2.2	Vahingon sattuessa	3
2.3	Kaskovakuutus	3
2.3.1	Osakasko	3
2.3.2	Täyskasko	4
2.4	Lunastusperusteet	5
2.4.1	Käypä arvo	5
2.4.2	Jäännösarvo	6
2.4.3	Erilaiset lunastusturvat	6
2.5	Lunastusprosessi	7
2.5.1	Vahingon suuruuden arviointi	7
2.5.2	Lunastuspäätös ja asiakas	8
3	Alalla toimivat yritykset ja viranomaiset	9
3.1	SVT	9
3.2	Copart Suomi Oy	10
3.3	Traficom	10
4	Vaurioituneen ajoneuvon ostaminen	11
4.1	Ajoneuvon ostaminen Copartilta	11
4.1.1	Ostoprosessi	11
4.1.2	Copartin myyntiehdot	12
4.2	Ajoneuvon ostaminen SVT:ltä	13
4.2.1	Ostoprosessi	13
4.2.2	SVT:n myyntiehdot	14
4.3	Huomioitavaa lunastetun ajoneuvon ostamisessa	15
5	Ajoneuvon korjaus	16

5.1	Valvontaehdot ja viretiedot	16
5.2	Yhtenevät valvontaehdot ja viretiedot	17
5.2.1	Nelipyöräsuuntaus (Copart) / Vaurioita pyöräntuennassa (SVT)	17
5.2.2	Alustan-, korin- tai rungonmittaus (Copart) / Vaurioita korirakenteessa (SVT)	21
5.2.3	Rungon vaihto (Copart) / Runkorakenne pahoin vaurioitunut (SVT)	22
5.2.4	Turvalliseselvitys (Copart) / Turvalaitevaurioita (SVT)	22
5.2.5	Hybridi- tai sähköajoneuvon korjaus	22
5.2.6	Varaosaselvitys	23
5.2.7	Rakenneposan tai osakokonaisuuden vaihto (Copart) / Korjausmenettely sisältää turvakorirakenteen oikaisu-, liitos- tai vaihtotyötä (SVT)	23
5.3	Muut Copartin valvontaehdot	23
5.3.1	Korjaustyön dokumentointi	23
5.3.2	Korjausohjeen käyttö	24
5.3.3	Katsastaminen korjattu alue esille	24
5.4	Muut SVT:n viretiedot	24
5.5	Korjauksen suorittaminen	25
6	Rekisteröintikatsastus	26
6.1	Rekisteröintikatsastuksessa vaadittavat asiakirjat	26
6.2	Rekisteröintikatsastuksen sisältö	27
7	Pohdinta ja yhteenveto	29
	Lähteet	31
	Liitteet	
	Liite 1. Lomake C115	

Lyhenteet

CABAS Laskentajärjestelmä kolarikorjausarvioiden tekemiseen

SVT Suomen Vahinkotarkastus Oy

Traficom Liikenne- ja viestintävirasto

1 Johdanto

Suomessa tapahtuu vuodessa noin 80 000 omaisuusvahinkoa, joissa onnettomuuden aiheuttaneen osapuolen liikennevakuutuksesta korvataan vastapuolen ajoneuvoon kohdistuneet vahingot. [1] Jos ajoneuvolle on otettu vapaaehtoinen kaskovakuutus, myös muut kuin vastapuolen aiheuttamat vahingot, esimerkiksi luonnonilmiöihin liittyvät vahingot, korvataan vakuutusehtojen mukaisesti. Onnettomuuksissa pahiten vaurioituneet ajoneuvot lunastetaan vakuutusyhtiöiden toimesta, minkä jälkeen ne päätyvät joko romutettavaksi tai uudelleen myyntiin vaurioituneena liikenteestä poistettuna.

Suomessa lunastettuja ajoneuvoja realisoi Copart Suomi Oy ja SVT eli Suomen Vahinkotarkastus Oy. Nämä yritykset tuottavat palveluja, joita vakuutusyhtiöt käyttävät lunastettujen ajoneuvon lunastusprosessin aikana ja realisoidakseen uudelleen myytäväksi kelpaavia ajoneuvoja. Nykyään ajoneuvot myydään joko huutokaupalla tai hintapyyntöä laskemalla niin kauan, kunnes joku ostajista sen hyväksyy. Näin varmistetaan, että vaurioajoneuvoista saadaan korkein mahdollinen hinta.

Vaurioituneena liikenteestä poistettu ajoneuvo on mahdollista saada takaisin liikennekäyttöön korjaamalla onnettomuudessa aiheutuneet vahingot asianmukaisesti ja viranomaisvalvontaa vaativat ehdot täyttäen, mikäli sitä ei ole määrätty purettavaksi. Korjattu ajoneuvo tulee esittää rekisteröintikatsastukseen tarvittavien asiakirjojen kanssa, ja hyväksymisen jälkeen sitä saa jälleen käyttää liikenteessä.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään lunastetun ajoneuvon liikennekäyttöön palauttamista yksityishenkilön näkökulmasta perustuen säädöksiin, omiin kokemuksiin sekä verkko- ja kirjallisuuslähteisiin. Raskasta kalustoa ei käsitellä tässä työssä. Työn tarkoitus on selvittää, miten ajoneuvo päätyy lunastuksen jälkeen myyntiin, mitä sen ostamiseen ja korjaukseen vaaditaan sekä kuinka ajoneuvo saadaan rekisteröintikatsastuksen jälkeen takaisin liikennekäyttöön. Työssä perehdytään myös lunastusprosessiin, rekisteröintikatsastuksen vaatimuksiin ja tutustutaan yrityksiin sekä viranomaistahoihin, jotka liittyvät lunastukseen, vaurioajoneuvojen myyntiin sekä katsastukseen.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään ajoneuvojen lunastusta, mutta kyseessä on yleisestä näkökulmasta tehty selvitystyö ja työtä ei tule käyttää virallisena ohjeena vahinkotapauksia käsiteltäessä. Ajankohtaiset ja soveltavat ehdot sekä lait tulee aina tarkistaa erikseen.

2 Ajoneuvon lunastus

2.1 Liikennevakuutus

Jokaisella liikennekäytössä olevalla ajoneuvolla tulee olla lain mukaan voimassa oleva liikennevakuutus, ellei liikennevakuutuslaissa toisin määrätä. Tämä laki koskee ajoneuvon omistajaa sekä pysyvää haltijaa. [2] Liikennevakuutuksesta korvataan liikennevahingosta aiheutuneet henkilövahingot sekä onnettomuuteen syyttömän osapuolen omaisuusvahingot liikennevakuutuslain määräämällä tavalla. Nämä henkilö- ja omaisuusvahingot korvataan onnettomuuteen syyllisen osapuolen liikennevakuutuksesta. Edellytyksenä on, että vahinko on johtunut vastapuolen kuljettajan huolimattomuudesta, liikennesääntöjen puutteellisesta noudattamisesta tai ajoneuvon lainvastaisesta kunnosta. [3, 33 §.]

Myös syyllisen osapuolen vahingot korvataan vakuutusehtojen mukaisesti, mikäli hän on ottanut ajoneuvolleen vapaaehtoisen kaskovakuutuksen. Jos ajoneuvolla ei ole syytä tai toisesta voimassa olevaa liikennevakuutusta, seuraukset ajoneuvon omistajalle ovat merkittävät. Tällöin liikennevahinkokeskus perii vakuutusmaksun sekä laiminlyöntimaksun, joka voi olla jopa kolme kertaa vakuutusmaksun suuruinen, jonka lisäksi ajoneuvo menee käyttökieltoon, kunnes maksu on hoidettu. Liikennevahinkokeskus käsittelee myös vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot. [4] Liikennevakuutuksen hinta riippuu mm. vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksenottajalle kertyneistä bonuksista. Bonuksia kertyy, kun kuljettajalle ei satu itseaiheutettuja vahinkoja. Itse aiheutetuissa vahingoissa bonuksia sen sijaan menetetään.

2.2 Vahingon sattuessa

Vahingon sattuessa syyllisen osapuolen on tehtävä vakuutusyhtiönsä vahinkoilmoitus, minkä jälkeen vakuutusyhtiö alkaa selvittämään asiaa ja on yhteydessä vahingon kärsineeseen osapuoleen. Mikäli vahingon aiheuttajasta on epäselvyyttä, onnettomuuspaikalle on hyvä kutsua poliisi selvittämään asia. Jos syyllisyys jää silti ratkaisematta, molemmat osapuolet tekevät omiin vakuutusyhtiöihinsä vahinkoilmoituksen. Onnettomuuspaikalla on myös suositeltavaa ottaa heti onnettomuuden käytyä valokuvia ja kirjata tapahtumat ylös. Kun tarvittavat toimenpiteet onnettomuuspaikalla on saatu hoidettua, on osapuolten mahdollista jatkaa matkaa, mikäli ajoneuvon kunto sen sallii. Jos ajoneuvo on mennyt onnettomuudessa siihen kuntoon, ettei sillä ole mahdollista ajaa, se kannattaa hinauttaa lähimmälle vakuutusyhtiön suosittelemalle korjaamolle vahinkotarkastusta varten. [5]

2.3 Kaskovakuutus

Ajoneuvolle on mahdollista ottaa vapaaehtoinen kaskovakuutus liikennevakuutusta täydentämään. Kaskovakuutuksia on olemassa erilaajuisia paketteja vakuutusyhtiöistä riippuen, ja ne koostuvat erilaisista turvista. Etenkin arvokkaisiin ajoneuvoihin on suositeltavaa ostaa kaskovakuutus lisäturvaksi. Kaskovakuutuksissa luvataan usein jo vakuutusta ostettaessa täydet bonukset. Samoin kuin liikennevakuutuksessa, myös kaskovakuutuksessa bonukset alenevat tapauskohtaisesti onnettomuuden sattuessa. Seuraavaksi esitellään esimerkkinä vakuutusyhtiö IF:n eri kaskovakuutukset. Kaskoehdot saatavat vaihdella vakuutusyhtiön mukaan, joten kannattaa aina selvittää oman vakuutusyhtiön vakuutusehdot.

2.3.1 Osakasko

IF:n verkkosivujen mukaan osakasko kattaa ajoneuvolle varkaudesta, ilkivallasta ja tulipalosta aiheutuneet vahingot. Tähän sisältyy salamaniskusta aiheutuneet palovahingot. Osakaskoon kuuluu henkilöturva, joka laajentaa liikennevakuutukseen kuuluvaa turvaa henkilövahingoissa sekä lemmikkiturva, jolloin kaikki ajoneuvossa matkustavat ovat vakuutuksen alaisia. Lisäksi korvataan hinauskulut korjaamolle, jos ajoneuvo jää kesken

matkan tien päälle sekä tähän liittyen myös keskeytyneestä matkasta koituneet kulut, kuten majoituskulut vieraalla paikkakunnalla. Näiden lisäksi IF:n osakasko korvaa eläimeen törmäyksestä aiheutuneet vahingot. Varkauteen, ilkivaltaan, tulipaloon ja eläimeen törmäykseen liittyvissä vahingoissa ajoneuvon omistajan tulee maksaa omavastuuosuus onnettomuuden sattuessa. Osakaskoon on mahdollista ostaa edellä mainittujen turvien lisäksi tuulilasivakuutus, joka korvaa tuulilasin rikkoutumisen bonuksia alentamatta. Omavastuu lasivakuutuksessa on toki maksettava. [6]

2.3.2 Täyskasko

Täyskaskoon sisältyy kaikki osakaskoon kuuluvat turvat. Näiden turvien lisäksi täyskasko kattaa törmäykset, tieltä suistumiset ja luonnonilmiöihin liittyvät vahingot, vaikka törmäys tai tieltä suistuminen olisikin kuljettajan omaa syytä, mikäli liikennesääntöjä on noudatettu. Myös kolarivahingot, joiden syyllistä ei pysty selvittämään, käsitellään törmäysturvasta. Luonnonilmiöistä johtuneet vahingot eivät vaikuta bonuksiin, toisin kuin törmäyksestä tai tieltä suistumisesta johtuneet vahingot. IF:n täyskasko korvaa lisäksi pysäköityyn ajoneuvoon kohdistuneet vahingot ilman bonusmenetystä, joissa toisena osapuolena on tuntematon ajoneuvo. [6] Kuvassa 1 vakuutusyhtiö IF:n eri vakuutukset.

Mitä vakuutus korvaa?	<input type="radio"/> Liikennevakuutus	<input checked="" type="radio"/> Osakasko ja liikennevakuutus	<input type="radio"/> Täyskasko ja liikennevakuutus
✓ Liikennevakuutus	✓	✓	✓
✓ If Apu 24/7*	✓	✓	✓
✓ Henkilöturva kuljettajalle ja matkustajille		✓	✓
✓ Vastuuvahinko tai oikeudenkäynti		✓	✓
✓ Hinaus ja matkakulut		✓	✓
✓ Varkaus, ilkivalta tai tulipalo		✓	✓
✓ Törmäys eläimeen		✓	✓
✓ Lemmikiturva		✓	✓
✓ Pysäköintiturva (ei bonusmenetystä)			✓
✓ Törmäys, tieltäsuistuminen tai luonnonilmiö			✓

Kuva 1. IF:n eri vakuutusvaihtoehdot [7].

2.4 Lunastusperusteet

Onnettomuudessa vahingoittunut ajoneuvo päätyy lunastettavaksi, kun onnettomuudessa syntyneet vauriot ovat niin suuria ajoneuvon käyvän arvon suhteen, ettei sitä ole taloudellisesti kannattavaa korjata. Yleisesti puhutaan, että kun vaurioiden korjauksen hinta ylittää käyvän arvon ja jäännösarvon erotuksen, ajoneuvo kannattaa lunastaa. Yleensä tämä on noin 70 % ajoneuvon arvosta. Jos vahinko korvataan kasko- eikä liikennevakuutuksesta, ajoneuvo saatetaan korjata asiakkaan näin halutessa, vaikka korjauskustannukset olisivat yli 70 % ajoneuvon käyvästä arvosta. Tämä on kuitenkin tapauskohtaista ja lunastuksesta neuvotellaan aina asiakkaan kanssa ensin. Joskus lunastus on ainoa vaihtoehto, jos ajoneuvo on esimerkiksi palanut kauttaaltaan tai varustettu. [8]

2.4.1 Käypä arvo

Vakuutusyhtiöt käyttävät ajoneuvon arvolle termiä käypä arvo. Käypä arvo tarkoittaa käteishintaa, jonka ajoneuvon omistaja olisi saanut myydessään ajoneuvon ennen onnettomuutta. Ajatuksena on, että asiakas saisi kyseisellä hinnalla ostettua vastaavanlaisen ajoneuvon sen hetkisiltä markkinoilta, jos sellainen olisi tarjolla. Tämä ei siis tarkoita autoliikkeen tai yksityishenkilön hintapyyntöä, vaan realistista arvoa, jonka ajoneuvosta olisi markkinoilla saanut juuri ennen onnettomuutta. Arviota tehdessä otetaan huomioon ajoneuvon merkki ja malli, yleiskunto, ajokilometrit ja varusteet, joiden perusteella tutkitaan ja verrataan vastaavia myynnissä olevia sekä myytyjä ajoneuvoja vaurion kärsineeseen ajoneuvoon. Käyvään arvoon ei vaikuta tunnearvo tai ajoneuvon käyttöarvo. Moottorin, alustan ja korin korjaus huomioidaan käyvää arvoa määriteltäessä, mutta ei suoraan siihen käytetyllä summalla. Sen sijaan määräaikaishuolloilla ei ole suoranaista arvoa nostavaa vaikutusta, vaikka säännöllisesti tehdyt huollot toki vaikuttavat ajoneuvon yleiskuntoon ja ylläpitävät sen arvoa, jonka vahinkotarkastaja ottaa huomioon. Aikaisempi kolarihistoria luonnollisesti vaikuttaa ajoneuvon arvoon laskevasti. [5]

Vakuutusyhtiöiden työntekijöillä on käytössään erilaisia työkaluja, joilla vahinkotarkastaja pystyy seuraamaan myynnissä olevien ja myytyjen ajoneuvojen hintoja. Näiden tietojen perusteella vahinkotarkastaja määrittää vaurioituneelle ajoneuvolle käyvän arvon vahin-

kohetken markkina-arvon mukaan, jota ehdottaa asiakkaalle. Kaskovakuutuksesta korvattavissa vahingoissa on joskus mahdollista saada jopa käyvää arvoa korkeampia korvauksia erikseen valittavissa olevien lisäturvien avulla. Ajoneuvon arvosta keskustellaan aina asiakkaan kanssa ja asiakkaan on mahdollista tuoda esille seikkoja, jotka vaikuttavat käyvään arvoon. Usein vahinkotarkastajan tekemä alustava arvio on kuitenkin hyvin lähellä lopullista lunastushintaa. Vahinkotarkastaja tekee arvioinnin aikana lausunnon käyvästä arvosta, jonka avulla arvo pystytään perustelemaan asiakkaalle. [9]

2.4.2 Jäännösarvo

Jäännösarvo tarkoittaa arvoa, joka ajoneuvolle jää onnettomuuden jälkeen. Kyseisen summan vakuutusyhtiö laskee saavansa ajoneuvosta, kun se realisoidaan Copartin tai SVT:n toimesta lunastuksen jälkeen. Yleensä jäännösarvo on noin 30 % ajoneuvon arvosta ennen onnettomuutta, mutta tämä riippuu pitkälti vaurioiden sijainnista ja niiden laajuudesta. Ajoneuvo vois myös jäädä palo- ja varkausvahingoissa kokonaan ilman jäännösarvoa, jos auto jää pysyvästi kadoksiin tai tuhoutuu palossa täysin. Ajoneuvon jäännösarvo vaikuttaa luonnollisesti lunastusrajaan, joka on siis karkeasti käyvän arvon ja jäännösarvon erotus. Aina ajoneuvosta ei saa myydessä jäännösarvoksi arvioitua summaa, mutta ajoneuvoja realisoivat yritykset pyrkivät erilaisin huutokaupoin saamaan aina korkeimman mahdollisen summan. [9]

2.4.3 Erilaiset lunastusturvat

Ilman lunastusturvaa ajoneuvosta maksettava korvaus perustuu vahinkohetken markkinahintaan. Kun ajoneuvoon on otettu kaskovakuutuksen lisäksi lunastusturva, lunastustilanteessa asiakas saa normaalia paremman korvauksen ajoneuvosta. Lunastusturvan saa otettua vain kaskovakuutuksen yhteyteen.

Mikäli ajoneuvo on alle 3 vuotta vanha, sillä on ajettu alle 60 000 km, asiakas on ajoneuvon ensimmäinen omistaja ja korjauskustannukset ovat yli 50 % uuden vastaavan hinnasta, lunastustilanteessa korvataan lähtökohtaisesti uuden vastaavan ajoneuvon käteismyyntihinta vahinkohetkellä. Uutena autoliikkeestä ostetun ajoneuvon onnettomuustilanteessa korvataan siis uuden vastaavan ajoneuvon hinta, mikäli yllä mainitut ehdot täyttyvät. Mikäli joku edeltävistä ehdoista ei täyty, lunastustilanteessa korvataan käypä

hinta korotettuna 30 %:lla, kun korjauskustannukset ovat yli 60 % ajoneuvon käyvästä arvosta. Enintään kuitenkin korvataan hankintahetken käypä hinta, kun ajoneuvo on ostettu käytettynä. Toisin sanoen ajoneuvosta ei ole mahdollista saada korkeampaa korvausta, kuin itse on ajoneuvosta maksanut. [10]

2.5 Lunastusprosessi

Kun liikenneonnettomuus on selvitetty paikan päällä ja syyllisyydet on todettu, vaurioitunut ajoneuvo on vietävä vahinkotarkastukseen joko korjaamolle tai esimerkiksi SVT:n toimipisteeseen, jossa selvitetään vahingon määrä ja vaurioiden laajuus. Jos ajoneuvo ajautuu onnettomuudessa hinauskuntoon, kannattaa selvittää, missä vakuutusyhtiö suosittelee vahinkotarkastuksen tehtävän ja hinauttaa ajoneuvo kyseiseen paikkaan. Mikäli ajoneuvolla on mahdollista jatkaa ajamista, se voidaan käyttää arvioitavana sovittuna ajankohtana. On myös mahdollista tietyissä tapauksissa, että liikkuva vahinkotarkastaja tulee asiakkaan kotiin tarkastamaan ajoneuvon, mutta tästä on sovittava erikseen vakuutusyhtiön kanssa. Kun ajoneuvon kohdistuneet vauriot on tarkastettu, vahinkotarkastaja on saanut tiedot niistä ja todetaan ajoneuvon päätyvän lunastuskäsittelyyn, itse lunastusprosessi alkaa. [8]

2.5.1 Vahingon suuruuden arviointi

Onnettomuudessa kärsineen ajoneuvon vahingot voidaan siis tarkastaa korjaamalla, vakuutusyhtiön kanssa sovituksessa paikassa tai ulkoisen toimijan tarkastuspisteellä. Yleensä kyseinen prosessi toimii niin, että korjaamo, liikkuva tarkastaja tai esimerkiksi SVT:n vahinkotarkastaja tutkii onnettomuudesta aiheutuneet vahingot, ottaa niistä kuvat ja tekee CABAS-laskelmat, jotka sitten toimitetaan sähköisesti vakuutusyhtiön vahinkotarkastajalle. Näiden tietojen perusteella vahinkotarkastaja arvioi, onko ajoneuvo kannattavaa korjata vai joutuuko se lunastukseen. [11]

CABAS on laskentaohjelma, jota vauriokorjaamot ja vakuutusyhtiöt käyttävät ajoneuvon kolarikorjauslaskemien tekemiseen. Ohjelmaan on määritetty ajoneuvojen eri vaurioiden korjauksen käytettäviä työaikoja, varaosakustannuksia sekä maalauslaskennuksia. Uusien mallien tullessa markkinoille, ne lisätään aina mahdollisimman nopeasti ohjelman

tietokantaan. CABAS-ohjelmaa käytetään paitsi korjauskustannusten määrittämiseen, myös korjaamon ja vakuutusyhtiön väliseen viestintään. Kun korjaamo tai tarkastaja on selvittänyt ajoneuvon vauriot, ne syötetään CABAS-järjestelmään, joka laskee korjaukselle kustannusarvion. Kun tiedetään korjaukseen kuuluva työ ja varaosien hinta, vakuutusyhtiön vahinkotarkastajalla on kaikki tarvittava tieto päätökseen korjauksesta tai lunastuksesta. [12]

Yleensä vakuutusyhtiön vakuutustarkastaja ei siis itse näe ajoneuvoa, vaan vauriot tarkastanut taho ottaa ajoneuvon vahingoista kuvat ja tekee CABAS-laskelmat, jotka toimitetaan sähköisesti vakuutusyhtiöön. Näiden tietojen ja ajoneuvon käyvän arvon pohjalta vahinkotarkastaja tekee päätöksen mahdollisesta lunastamisesta. Mikäli ajoneuvo päätetään korjata, vakuutusyhtiöstä annetaan CABASin kautta laskutuslupa, jonka jälkeen korjaamo korjaa ajoneuvon vauriot ja laskuttaa vakuutusyhtiötä. Jos ajoneuvo sen sijaan päätetään lunastaa, vahinkotarkastaja ilmoittaa asiasta korjaamolle ja asiakkaalle, jonka kanssa aletaan neuvottelemaan lunastushinnasta. Joskus vahinkotarkastajan näkökulmasta ongelmaksi muodostuu korjaamolta saadut valokuvat ajoneuvon vaurioista, jotka eivät ole riittävät niiden laajuuden määrittämiseen. Tällöin tarkastaja voi lähettää liikkuvan vahinkotarkastajan kohteen luokse tai pyytää korjaamolta lisäselvitystä asiasta. [8; 11]

2.5.2 Lunastuspäätös ja asiakas

Kun ajoneuvon vauriot ovat niin mittavat, ettei niitä ole taloudellisesti järkevää korjata, ajoneuvosta tehdään lunastuspäätös. Tämä tarkoittaa, että vakuutusyhtiö ostaa vaurioituneen ajoneuvon asiakkaalta hinnalla, jonka asiakas olisi saanut ajoneuvosta ennen onnettomuutta. Selkeitä lunastukseen johtavia vahinkoja voivat olla esimerkiksi katolleen kääntyneet, suuressa vauhdissa keula- tai peräkolaroidut sekä palaneet ajoneuvot. Kun lunastuspäätös on tehty, vahinkotarkastaja soittaa asiakkaalle ja sopii hänen kanssaan lunastushinnan, jonka tarkastaja on etukäteen arvioinut. Lunastushinnasta on mahdollista neuvotella, mutta yleensä vahinkotarkastajan ennalta arvioitu hinta on hyvin lähellä toteutunutta hintaa.

Asiakasta pyritään neuvomaan lunastustilanteessa mahdollisimman kattavasti ja selkeästi. Tärkeää on selvittää, mitä asiakirjoja lunastus vaatii ja miten omistusoikeus siirretään vakuutusyhtiölle. Lunastusasiakirjat lähetetään asiakkaalle sovitulla tavalla esimerkiksi sähköpostilla ja täytettyään ne ohjeiden mukaisesti, asiakas lähettää ne takaisin vakuutusyhtiölle. Lunastettavasta ajoneuvosta neuvotaan tyhjentämään henkilökohtainen omaisuus ja toimittamaan avaimet auton mukana tai lähettämällä kirjeellä. Vaurioitunut ajoneuvo noudetaan sovitusta paikasta, ellei se ole jo valmiiksi Copartilla tai SVT:llä. Kun asiakirjat on täytetty vaaditulla tavalla ja avaimet ovat vakuutusyhtiön hallussa, sovittu lunastussumma maksetaan asiakkaan ilmoittamalle pankkitilille. [9]

3 Alalla toimivat yritykset ja viranomaiset

3.1 SVT

SVT eli Suomen Vahinkotarkastus Oy on yritys, joka tuottaa vahinkotarkastuksia, vaurioajoneuvojen realisointia ja asiantuntijapalveluita. Yritys on perustettu vuonna 1992, jolloin se teki lähinnä vahinkotarkastuksia vakuutusyhtiöille. Nykyään toimenkuva on laajentunut ajoneuvojen realisointiin ja asiantuntijapalveluihin. SVT:n palveluksessa työskentelee tällä hetkellä noin 50 ajoneuvotekniikan ammattilaista. Vaurioajoneuvojen realisointiin tarkoitettu verkkokauppa on avattu vuonna 2010, jonka jälkeen sitä kautta on myyty noin 30 000 ajoneuvoa eteenpäin. Suurin osa realisoitavista ajoneuvoista on autoja, mutta mukana on myös hyötyajoneuvoja, mopoja, moottoripyöriä, moottorikelkkoja ja veneitä. [13]

Vakuutusyhtiö voi tarvittaessa ulkoistaa koko lunastusprosessin SVT:lle, jolloin ajoneuville tehdään vahinkotarkastus esimerkiksi yrityksen omilla tarkastusasemilla ja määritetään korjauskustannukset sekä jatkotoimenpiteet. Vakuutusyhtiön päätöksen jälkeen ajoneuvo korjataan määrättyssä korjaamossa tai lunastetaan. Mikäli ajoneuvoa ei ole mahdollista saada korjaamolle vaurioiden tarkastukseen, vakuutusyhtiöt saattavat ulkoistaa vahinkotarkastuksen SVT:lle. Työntekijä käy tällöin ajoneuvon sijaintipaikalla määrittämässä vahingon määrän ja korjauskustannukset, jotka lähetetään vakuutusyhtiölle. Myös epäselvissä tapauksissa SVT:n edustaja voi käydä korjaamolla tekemässä lisäarvioita vakuutusyhtiön toiveesta. [11]

3.2 Copart Suomi Oy

Copart Suomi Oy on ajoneuvojen realisointiin keskittynyt yritys, joka myy ajoneuvoja ja renkaiden huutokaupalla. Copart Suomi on perustettu vuonna 2018, jolloin se osti aikaisemmin vaurioajoneuvojen myynnistä tunnetun Autovahinkokeskuksen. Vaurioajoneuvojen lisäksi Copart myy myös lunastamattomia ajoneuvoja. Copart Suomella on toimipisteet Espoossa, Turussa, Pirkkalassa ja Oulussa. Lisäksi ajoneuvojen välivarastoja on ympäri Suomea. Copart Suomi on osa maailmanlaajuista yritystä ja yrityksen palveluksessa työskentelee yli 5000 ihmistä ympäri maailmaa. [14]

Copart on keskittynyt lähes täysin ajoneuvojen myyntiin huutokaupalla. Ajoneuvon ostamiseen perehdytään tässä opinnäytetyössä myöhemmin lisää. Lunastuspäätöksen jälkeen saapuvat ajoneuvot asetetaan pikaisen tarkastuksen jälkeen myyntiin tai ne päätyvät romutettavaksi riippuen vaurion suuruudesta. Asiantuntija arvioi vaurioiden perusteella mikä valvontaehtoja ajoneuvo vaatii, jonka jälkeen laaditaan myynti-ilmoitus. Katuvia tarkastuksia ajoneuvoille ei tehdä ennen myyntiin asettamista. Copart tekee myös vahinkotarkastuksia sekä petos- ja palotutkintaa ajoneuvoille. [14]

3.3 Traficom

Traficom eli liikenne- ja viestintävirasto on Suomessa viranomainen, joka vastaa liikenteen ja sähköisen viestinnän viranomaistehtäviä. Traficom syntyi vuonna 2019, kun liikenteen turvallisuusvirasto, viestintävirasto ja osa liikennevirastosta yhdistyi. Työntekijöitä organisaatiossa on ympäri Suomen yli 900 henkilöä. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä on edistää Suomessa liikenteen turvallisuutta, liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennejärjestelmän kehitystä. Lisäksi se vastaa liikenteen ja sähköisen viestinnän lupa-, hyväksyntä-, rekisteröinti ja valvontatehtävistä. Tähän opinnäytetyöhön liittyen Traficom vastaa ajoneuvojen rekisteröintikatsastuksen säädöksistä ja määräyksistä. [15, 2 §.]

4 Vaurioituneen ajoneuvon ostaminen

Suomessa vaurioituneena liikenteestä poistettujen ja realisoitavien ajoneuvojen myynnistä vastaavat Copart Suomi Oy ja Suomen Vahinkotarkastus Oy. Kyseisiä ajoneuvoja voivat ostaa niin yksityiset henkilöt kuin yritykset, pois lukien purettaviksi määrätyt ajoneuvot, joita voivat ostaa vain ympäristöluvan omaavat yritykset.

4.1 Ajoneuvon ostaminen Copartilta

4.1.1 Ostoprosessi

Copart Suomi oy myy ajoneuvoja huutokaupalla, jotka järjestetään tiistaisin, keskiviikkoisin ja torstaisin toimipaikasta riippuen. Osallistuakseen huutokauppoihin, on oltava Copart Suomen jäsen. Jäsenyys maksaa 50 € vuodessa tai viikon jäsenyys 15 €. [16] Ostajan on mahdollista tehdä ennakkotarjouksia ennen varsinaisen huutokaupan alkamista tai osallistua live-huutokauppaan, jossa ajoneuvot myydään järjestyksessä. Ennakkotarjousten tekeminen päättyy puoli tuntia ennen live-huutokaupan alkua. Mikäli huutokaupassa ei tule ennakkotarjousta korkeampia live-huutoja, ajoneuvo myydään korkeimman ennakkotarjouksen tehneelle. Jos ennakkotarjous ja live-huuto päättyvät samaan summaan, ajoneuvo myydään live-huudon tehneelle henkilölle. [17] Live-huutokaupassa on mahdollista osallistua korottamalla itse tarjousta tai asettamalla korotusautomaatti, joka korottaa aina asetettuun maksimisummaan asti. Mikäli kukaan ei 10 sekunnissa kuluessa korota edellistä tarjousta, kyseisen tarjouksen tehnyt henkilö voittaa huutokaupan, ellei korkeampaa ennakkotarjousta ole.

Ajoneuvoihin, joihin ei ole asetettu hintavarausta, myydään automaattisesti korkeimman huudon tehneelle. Jos myyjä on asettanut ajoneuvolle hintavarauksen, eikä sitä saavuteta huutokaupassa, myyjä käsittelee tarjoukset tai esittää suurimman huudon tehneelle vastatarjouksen tuotteesta. Lisäksi on olemassa hyväksyttävä huuto -huutokauppatyyppi, jossa myyjä käsittelee tarjoukset ja ilmoittaa ostajalle mahdollisesta huudon hyväksymisestä. [17]

Huutokaupan päättymisen jälkeen korkeimman tarjouksen tehneelle henkilölle lähetetään kohteen tiedot ja ohjeet maksua varten. Hintavaruksellisissa kohteissa, joissa varausta ei ole ylitetty, asiakas saa tiedon mahdollisesta vastatarjouksesta tai tarjouksen hyväksymisestä. Voitettun huutokaupan ja hyväksytyyn tarjouksen jälkeen asiakkaalle lähetetään lasku, joka tulee maksaa kahden arkipäivän kuluessa sen lähettämisestä. Kun lasku on maksettu, ajoneuvo tulee noutaa viiden arkipäivän kuluessa tarjouksen hyväksymisestä. Ajoneuvoa noudettaessa mukana täytyy olla kuitti maksetusta laskusta sekä todistus, jonka myyjä lähettää sähköpostilla asiakkaalle. Ostetun ajoneuvon asiakirjat toimitetaan ostajalle kolmen viikon kuluessa ajoneuvon luovutuksesta. Ajoneuvoa noudettaessa toimipisteestä tai välivarastolta, asiakas vastaa itse ajoneuvon lastaamisesta ja pois viemisestä. Copartilta on myös mahdollista ostaa kuljetuspalveluita lähimpään toimipisteeseen tai kotiovelle asti erikseen sovittaessa. [17]

4.1.2 Copartin myyntiehdot

Yleinen myyntiehto tarkoittaa, että ajoneuvoa ei ole poistettu vaurioituneena rekisteristä eikä siinä olevat mahdolliset vauriot vaadi viranomaisvalvontaa. Tällaiset ajoneuvot voidaan ottaa suoraan käyttöön eikä niitä tarvitse käyttää rekisteröintikatsastuksessa. Ajoneuvo saattaa olla jo korjattu, kadoksissa ollut tai muuten realisointiin päätynyt. [18]

Myyntiehto korjattavaksi tarkoittaa, että ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena ja se tulee korjata asianmukaisin menetelmin. Viranomaisvalvontaa vaativia ehtoja ajoneuvolle ei ole kuitenkaan asetettu. Korjattavaksi merkitty ajoneuvo tulee käyttää rekisteröintikatsastuksessa, jotta sitä on mahdollista käyttää jälleen liikenteessä. Vaikka viranomaisvalvontaa vaativia ehtoja ei ole merkitty, on katsastusviranomaisella oikeus vaatia mittaustodistuksia, joita hän näkee tarpeelliseksi. Esimerkiksi nelipyöräsuuntaus vaaditaan lähes poikkeuksetta. Kaiken kaikkiaan ajoneuvo on korjattava hyväksyttävien menetelmin ja huolellisuutta noudattaen. [18]

Kun myyntiehdoksi on merkitty ehdollinen korjaus, vaurioituneelle ajoneuvolle on asetettu viranomaisvalvontaa vaativia ehtoja, kuten nelipyöräsuuntaus, turvalaiteselvitys tai korinmittaus. Näihin ehtoihin perehdytään tarkemmin myöhemmin tässä opinnäytetyössä. Myyntiehdon ehdollinen korjaus omaava ajoneuvo on poistettu rekisteristä vau-

rioituneena ja sen palauttaminen liikenteeseen vaatii rekisteröintikatsastuksen, jossa tulee esittää viralliset todistukset asetetuista valvontaehdoista. Erityisesti ajoneuvon turvarusteet ja turvarakenteet on korjattava ajoneuvon valmistajan ohjeiden mukaisesti sekä niiden toiminta saattaa samalle tasolle kuin ennen onnettomuutta. Kaikkien korjaukseen käytettävien varaosien alkuperä on pystyttävä tarpeen vaatiessa selvittämään esimerkiksi kuiteilla. Yleisesti ajoneuvon kunnostus takaisin liikennekäyttöön on tehtävä huolellisesti hyväksytyjä menetelmiä käyttäen. Jos vakuutusyhtiö on merkitty korjauksen valvojaksi, työ on tarkistettava vakuutusyhtiön määräämällä tavalla ja ennen korjauksen aloittamista tulee olla yhteydessä vakuutusyhtiön edustajaan. Moottoripyörien osalta tulee esittää katsastajalle todistus rungon suorudesta. Rekisteröintikatsastuksessa vaadituista valvontaehdoista on esitettävä viralliset todistukset katsastajalle sekä niiden yhteydessä vaurioituneen ajoneuvon valokuvat, jotka ajoneuvon myyjä toimittaa ostajalle ajoneuvoa ostettaessa. [18]

Myyntiehto purettavaksi tarkoittaa, että ajoneuvoa ei ole enää mahdollista saada takaisin liikennekäyttöön, vaan se on poistettu rekisteristä lopullisesti. Tällöin ajoneuvo myydään ainoastaan purettavaksi yrityksille, jotka ovat Suomen Autokierrätyksen virallisia vastaanottoaikoja ja ympäristöluvan omaavia. Purettaviksi määrättyistä ajoneuvoista ei toimiteta ajoneuvon asiakirjoja asiakkaalle. [18]

4.2 Ajoneuvon ostaminen SVT:ltä

4.2.1 Ostoprosessi

Suomen Vahinkotarkastus Oy myy ajoneuvoja käänteisellä huutokaupalla, jolloin ajoneuvolle asetetaan aluksi tavoitehinta ja kyseistä hintaa lasketaan, kunnes tuotteelle löytyy ostaja. Ostajan on mahdollista laittaa tuotteelle hintavahti, joka ilmoittaa, jos hinta laskee hintavahtiin asetettuun summaan tai sen alle ennen kuin joku toinen ehtii ostamaan ajoneuvon. Tahti, jolla hinta putoaa, on tapauskohtaista. Osan ajoneuvoista SVT myy yksinkertaisella huutokaupalla, jossa suurimman tarjouksen tehnyt huutaja voittaa, mikäli kukaan ei korota tarjousta viiteen minuuttiin. Kyseiset huutokaupat järjestetään määrättyinä ajankohtana. [19] Myös SVT:ltä ostaminen vaatii kirjautumisen nettisivuille, mutta se on täysin ilmaista.

Voitettu huutokauppa tai hyväksyty käänteisen huutokaupan tarjous on lähtökohtaisesti maksettava heti oston yhteydessä tai vaihtoehtoisesti laskuun merkityn eräpäivän mukaisesti. Maksuvaihtoehdot määräytyvät tapauskohtaisesti. Kun maksusuoritus on vahvistettu, SVT ilmoittaa asiakkaalle, että kohde on noudettavissa myyntivarastolta viiden arkipäivän kuluessa. Ajoneuvo on noudettava virka-ajan puitteissa ja ajallaan tai muuten asiakasta laskutetaan ajoneuvon ylimääräisestä säilyttämisestä. Ajoneuvon rekisteröintiasiakirjat toimitetaan asiakkaalle sähköisesti. Asiakas vastaa itse ajoneuvon lastaamisesta ja kuljetuksesta pois SVT:n varastolta. [20]

4.2.2 SVT:n myyntiehdot

Käyttöön otettaviksi merkityt ajoneuvot myydään rekisteröityinä ja ne voidaan ottaa käyttöön heti. Kyseiset ajoneuvot ovat vain vähän tai kosmeettisesti vaurioituneita, valmiiksi korjattuja tai kateissa olleita, eikä niille ole määrätty viranomaisvalvontaa. Asiakkaan vastuulle jää, että ajoneuvon mahdolliset vauriot korjataan asianmukaisesti ja ajoneuvo on turvallinen liikenteessä. [20]

Vaurioituneena, korjattavaksi liikennekäyttöön tarkoittaa, että ajoneuvo myydään vaurioituneena liikenteestä poistettuna ja se tulee korjata sekä käyttää rekisteröintikatsastuksessa ennen liikennekäyttöä. Katsastusviranomaisen saa lisätietoa ajoneuvon vaurioista viretiedoista, jotka SVT ajoneuvolle asettaa ja kirjaa Traficom in järjestelmiin ennen myyntiä. Viretietoina voi olla esimerkiksi vaurioita pyöräntuennassa tai vaurioita korirakenteessa. Viretietoja tarkastellaan tässä opinnäytetyössä tarkemmin luvussa 5.1. Näiden tietojen perusteella katsastusviranomaisen määrittelee, mitä mittauksia tai todistuksia ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa vaaditaan. Ajoneuvon korjaus on tehtävä asianmukaisesti ja hyväksyttäv in menetelmin. Korjaukseen käytetyistä varaosista on pystyttävä esittämään kuitit niitä vaadittaessa. Erityisesti turvalaitteiden ja turvarakenteiden toimintaan on kiinnitettävä erityistä huomiota ja niiden toiminta tulee palauttaa samalle tasolle kuin ennen onnettomuutta. Jos kyseisellä myyntiehdolla myytyä ajoneuvoa ei aiota korjata, vaan se puretaan esimerkiksi varaosiksi, on tästä ilmoitettava Traficomille lopullista liikennepoistoa varten. [20]

Purettavaksi myyntiehdossa myyty ajoneuvo on Copartin myyntiehtojen tapaan poistettu lopullisesti rekisteristä eikä sitä ole mahdollista saada enää liikennekäyttöön. Avaimet ja

huoltokirja toimitetaan asiakkaalle, mutta rekisteritodistusta tai muita asiakirjoja ei toimiteta. Purettaviksi määrätyt ajoneuvot myydään vain yrityksille, joilla on Suomen Autokierätyt Oy:n sopimuskumppanuus ja yritys omaa ympäristöluvan. [20]

4.3 Huomioitavaa lunastetun ajoneuvon ostamisessa

Ostettaessa vaurioituneena liikenteestä poistettuja ajoneuvoja, tulee huomioida, että ajoneuvot ovat olleet onnettomuudessa ja ne ovat vakuutusyhtiön syystä lunastamia. Ajoneuvoissa saattaa olla vaurioita, joita ei ole tarkistuksessa havaittu, tai niitä on saattanut tulla tarkistuksen jälkeen seisonnan johdosta lisää. Ajoneuvot ovat myös käytettyjä ja niissä voi olla huonokuntoisia kuluvia osia, tai aikaisemmista onnettomuuksista syntyneitä virheitä. [20]

Copart Suomi Oy:ltä ostettaessa ajoneuvoja, niihin on mahdollista tutustua etukäteen Copartin toimipisteissä. Tämä onkin ostajan kannalta suositeltavaa, sillä internettiin ilmoitetut tiedot ovat suppean tarkistuksen jälkeen havaittuja. [17] Paikan päällä ajoneuvon vaurioista saa paljon laajemman kuvan ja myös muut kuin onnettomuudesta johtuvat virheet on helpompi havaita. SVT:n myymiin ajoneuvoihin ei ole mahdollista tutustua etukäteen ennen tarjouksen jättämistä.

Ajoneuvoista on saatettu poistaa polttoaine turvallisuussyistä, mikä on huomioitava noudettaessa, mikäli ajoneuvoa on tarkoitus siirtää sen omin voimin. Myös akku on usein kytketty irti tai se on saattanut tyhjentyä seisonnan aikana. Kannattaa myös huomioida, että ajoneuvon asiakirjoja, kuten huoltokirjaa, ei välttämättä ole tallessa. Ajoneuvot myydään yleensä yksillä renkailla, ellei toisin ole ilmoitettu.

Lähtökohtaisesti vaurioajoneuvoa ostettaessa vastuu on täysin ostajalla. Ajoneuvoja myyvät yritykset eivät ota vastuuta niiden kunnosta, piilovioista, avaimista, varusteista, mittarilukemasta tai puuttuvista osista. Myöskään ajoneuvon siirroista syntyneistä vahingoista ei oteta vastuuta. Yritysten toimipisteessä tehdyt tarkastukset ovat erittäin suppeita, joten piilovikoja ei ole edes mahdollista havaita silloin. Hyväksymällä ehdot sivustoille kirjautuessa hyväksytään myös yleensä yritysten vapauttaminen vastuista. [20; 21]

Lainsäädännössä asetetuista kohdista myyjän on kuitenkin otettava vastuu. Jos tuote ei vastaa niitä suppeita tietoja, jotka ajoneuvosta on annettu, myyjällä on tällöin virhevastuu ja kauppa on mahdollista purkaa. Virhevastuu pätee myös, mikäli tuotteen myyjä ei ole tarkoituksellisesti ilmoittanut olennaisesta seikasta, jonka myyjän voi olettaa tietäneen tai mikäli tuote on huonommassa kunnossa kuin ostajalla on sen hinta ja olosuhteet huomioiden edellytykset olettaa. Kyseiset tapaukset ovat tosin erittäin harvinaisia vaurioituneiden ajoneuvojen kaupassa, ja ostajalla on huonot edellytykset saada kauppa purettua. [20; 21]

Lisäksi asiakkaalla on etämyynnissä lain mukaan kaupan peruutusosoikeus ilman syytä 14 päivän kuluessa tuotteen noutamisesta [22]. Tämä tapahtuu täyttämällä palautuslomake ja toimittamalla sen tuotteen myyjälle määräajassa. Mikäli palautettava tuote on huonommassa kunnossa kuin ostettaessa, arvonaleneman määrä vähennetään palautettavasta summasta. Tuote on palautettava omalla kustannuksella sovittuun paikkaan. [20; 21]

5 Ajoneuvon korjaus

5.1 Valvontaehdot ja viretiedot

Ennen kuin lunastettu ajoneuvo laitetaan myyntiin Copartin tai SVT:n toimesta, ajoneuville tehdään tarkastus, jossa määritellään valvontaehdot (Copartin merkintätapa) tai viretiedot (SVT:n merkintätapa) sekä tehdään suppea katsaus ajoneuvon yleiskuntoon. Valvontaehdot ja viretiedot riippuvat vaurioiden laajuudesta ja sijainnista. Jos ajoneuvo on vaurioitunut vain kosmeettisesti, sille ei ole välttämätöntä asettaa viranomaisvalvontaa vaativia ehtoja. Usein katsastusviranomainen kuitenkin vaatii ainakin nelipyöräsuuntaustodistuksen, kun kyse on vaurioituneena poistetusta ajoneuvosta.

Valvontaehdot ovat mittauksia tai todistuksia, jotka tarkistetaan rekisteröintikatsastuksessa, mikäli ajoneuvo halutaan saada takaisin liikennekäyttöön. Ajoneuvoille asetetut valvontaehdot toimitetaan asiakkaalle Copartin toimesta. Viretiedot taas ovat tietoja, joita on havaittu vahinkotarkastuksessa ja jotka auttavat katsastusviranomaista käsittämään ajoneuvon vaurioiden laajuutta ja sijaintia. Viretietomerkintöjen perusteella katsastusvi-

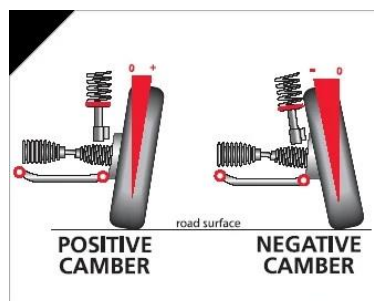
ranomainen määrittää, mitä mittauksia tai todistuksia ajoneuvolle vaaditaan, jotta se saadaan katsastettua ja takaisin liikenteeseen. Viretiedot siirretään suoraan Traficomien tietojärjestelmään SVT:n toimesta. [18; 23]

5.2 Yhtenevät valvontaehdot ja viretiedot

5.2.1 Nelipyöräsuuntaus (Copart) / Vaurioita pyöräntuennassa (SVT)

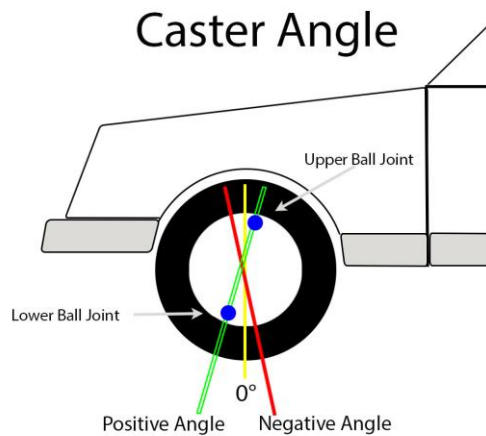
Nelipyöräsuuntaustodistus vaaditaan käytännössä kaikilta vaurioajoneuvoilta rekisteröintikatsastuksessa, vaikkei sitä olisi valvontaehtoihin tai viretietoihin kirjattu. Todistuksesta on tullava ilmi, että ajoneuvon pyöräkulmat on tarkistettu ja säädetty oikeiksi. Pyörien oikeat asentokulmat takaavat ajoneuvolle hallitun ajettavuuden ja turvallisen ajokäytöksen. Myös renkaiden kuluminen on tasaista, kun pyörien asentokulmat ovat kohdallaan. Kun pyörien kulmat ovat kohdallaan, saadaan myös tieto, että akselit sekä pyöräntuenta eivät ole vahingoittuneet onnettomuudessa tai jos ovat, niin ne on korjattu asianmukaisesti. [23] Mittaustodistuksesta on tullava ilmi mitatut arvot, valmistajan ilmoittamat arvot, mitattava ajoneuvo, mittalaitteisto ja mittauksen suorittaja. [18] Tärkeimmät mitattavat kulmat on esitelty seuraavassa.

Camber-kulma tarkoittaa pyörän poikkeavuutta pystytasosta edestäpäin katsottuna. Pyörän yläreunan kallistuessa sisäänpäin, puhutaan negatiivisesta camberista ja vastaavasti yläreunan kallistuessa ulospäin, puhutaan positiivisesta camberista. Camber-kulma mitataan molemmilta akseleilta. Nykyajan renkailla camber-kulma on yleensä $-1...+1$ astetta. Kun camber on säädetty oikein, renkaan kuluma on tasaista ja ohjaus on vakaa. [24, s.136–138; 25.] Kuvassa 2 on havainnollistettu camber-kulmat.



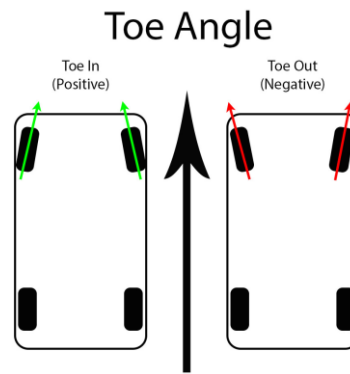
Kuva 2. Positiivinen ja negatiivinen camber-kulma [26].

Caster-kulma on kuvitellun kääntöakselinlinjan takakallistuma. Oikealla caster-kulmalla on suuri merkitys ajettavuuteen. Liian suuri caster-kulma tekee ohjauksen raskaaksi, kun taas liian pieni caster-kulma tekee ohjauksen levottomaksi. Kun caster-kulma on oikea, ohjaus palauttaa mutkan jälkeen itsestään ja vakauttaa ohjausta suoraan ajettaessa. Caster-kulma mitataan vain etuakselilta. Caster-kulma pyritään suunnittelemaan mahdollisimman lähelle nollaa ja yleensä valmistajan arvot vaihtelevat välillä $+0,5\dots+3$ astetta. [24, s. 144–147; 25.] Kuvassa 3 on esitetty caster-kulman selitys.



Kuva 3. Caster-kulma [27].

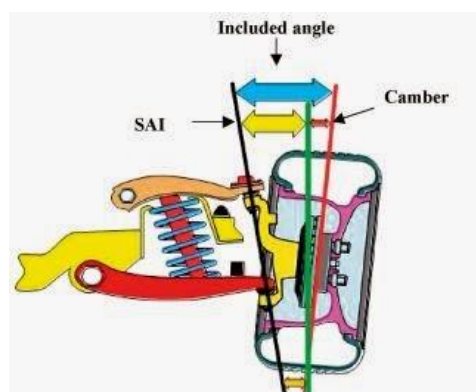
Toe-in ja toe-out eli auras/harituskulmat ilmoitetaan yleensä asteina. Kun kulma on positiivinen, pyörien etäisyys ylhäältä katsottuna on etureunaltaan pienempi ja pyörät siis auraavat. Kun kulma vastaavasti on negatiivinen, pyörien etäisyys etureunaltaan on suurempi ja syntyy haritusta. Väärät aurasikulmat vaikuttavat ajoneuvon suuntavakauteen ja renkaiden kulumiseen. Auras mitataan sekä etu- että taka-akselilta. [24, s. 148–150; 25.] Kuvassa 4 on havainnollistettu aurasusta ja haritusta.



Kuva 4. Aurus- ja harituskulmat [28].

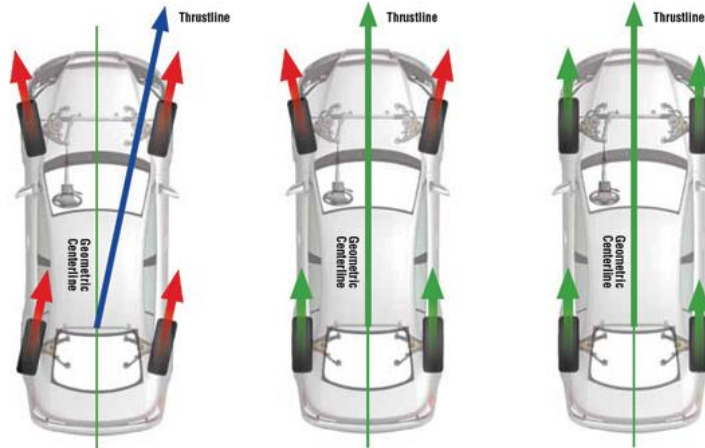
KPI tai SAI eli kääntöakselin sivukallistuma ilmoitetaan astepoikkeama pystylinjasta. Jos tämä kulma poikkeaa toisesta puolesta, se aiheuttaa puoltamista ja vaikuttaa summakulmaan. KPI-kulman suuruus on yleensä +2...+16 astetta. [24, s.141–143; 25.]

Summakulma eli included angle on yhteen laskettu KPI-kulman ja camber-kulman arvo. Summakulmalla on vaikutusta pyörän a-mittaan, joka taas vaikuttaa ajoneuvon suuntavakauteen. Summakulman tulisi olla sama kummallakin puolella tai se aiheuttaa puoltamista. Kun summakulma on oikea, se pyrkii palauttamaan ohjauksen keskiasentoon automaattisesti. KPI-kulma ja summakulma säädetään vain etuakselilta. [24, s. 141–143; 25.] Kuvassa 5 on esitetty KPI-kulma ja summakulma. KPI-kulmasta käytetään myös nimeä SAI-kulma.



Kuva 5. Pyörän KPI-kulma ja summakulma [29].

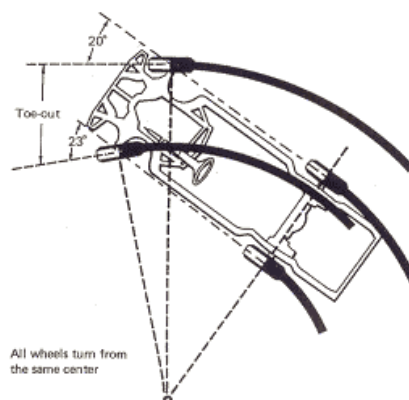
Kulkukulma tarkoittaa ajoneuvon todellisen kulkulinjan kulmaeroa geometriseen keskilinjaan nähden. Tämän kulman tulisi olla aina nolla, jolloin ajoneuvo kulkee suoraan. Suuntauksessa tämä tarkoittaa, että säädetään etu- ja taka-akseli samansuuntaisiksi. [25] Kuvassa 6 on havainnollistettu ajoneuvon kulkukulmaa.



Kuva 6. Ajoneuvon kulkukulma [30].

Kaartoharitus tarkoittaa käännettyjen pyörien haritusarvoa. Arvojen tulisi olla sama kumpaakin suuntaan käännettynä. Kaartoharitusta tarvitaan, koska kaarteessa sisemmän pyörän on käännyttävä enemmän kuin ulomman. [25] Kuvassa 7 on esitetty kaartoharitus.

Toe-Out In Turns (Ackerman Angle)



Kuva 7. Kaartoharitus [31].

5.2.2 Alustan-, korin- tai rungonmittaus (Copart) / Vaurioita korirakenteessa (SVT)

Kun ajoneuvon valvontaehtoihin on merkitty alustan-, korin- tai rungonmittaus (Copart) rekisteröintikatsastuksessa on esitettävä todistus vaadituista mittauksista. Viretietomerkintä vaurioita korirakenteessa (SVT) tarkoittaa, että ajoneuvon alusta-, kori- tai runkorakenteessa on havaittu tarkastuksessa vaurioita, jolloin katsastusviranomaisen määrittää kohteet, jotka vaativat mittaustodistuksen rekisteröintikatsastuksessa. Mittauspöytäkirjasta tulee käydä ilmi mitatut arvot, valmistajat ilmoittamat arvot toleransseineen, mitattu ajoneuvo, mittalaitteisto sekä mittauksen suorittaja. [18] Onnettomuudessa vaurioituneet alueet on korjattava ennen mittausta asianmukaisin menetelmin.

Alustanmittauksessa on kyse ajoneuvon alustan ja alapuolisten alueiden sekä runkorakenteiden mittaamisesta. [18] Ajoneuvon valmistaja on määrittänyt tietyt mittapisteen, joista mitat otetaan ja verrataan valmistajan ilmoittamiin mittoihin. Mikäli mitat poikkeavat valmistajan ilmoittamista arvoista, ne on korjattava joko vaihtamalla vaurioitunut osa tai oikaisumenetelmiä käyttämällä.

Korinmittauksessa on usein ilmoitettu tietty alue, josta mittaus on suoritettava, esimerkiksi vasen B-pilari. Yleisesti korinmittaus tarkoittaa ajoneuvon yläpuolisten mittojen mittaamista. [18] Mikäli mitatut arvot poikkeavat valmistajan ilmoittamista vertailuarvoista, mitat on palautettava oikeiksi valmistajan ilmoittamia menetelmiä käyttäen. Usein mitat saadaan palautettua ennalleen oikaisemalla alue, jos ajoneuvon valmistaja tämän menetelmän hyväksyy.

Rungonmittaus käsittää ajoneuvon rungon suoruuden tarkastuksen ja tarvittaessa oikaisun koripenkissä. Tästä mittauksesta on edellä mainittujen tavoin esitettävä todistus, josta ilmenee ajoneuvosta mitatut mitat verrattuna valmistajan ilmoittamiin mittoihin. Jos mitat poikkeavat valmistajan ilmoittamista arvoista, on runko oikaistava ensin. Rungonmittaus vaaditaan kaikissa moottoripyörissä, joille on asetettu viranomaisvalvontaa vaativia ehtoja, mikäli kyseessä ei ole rungon vaihto. Autoissa rungonmittaus vaaditaan, jos esimerkiksi jokin runkoaisoista on vääntynyt onnettomuudessa. [18]

5.2.3 Rungon vaihto (Copart) / Runkorakenne pahoin vaurioitunut (SVT)

Nykyajan henkilöautoissa on käytännössä kaikissa itsekantavat korit, jolloin rungonvaihto ei ole mahdollista vaan on käytettävä oikaisumenetelmiä. Autot, joiden runko on pahoin vaurioitunut, määrätään usein suoraan purettavaksi. Sen sijaan moottoripyörissä valvontaehtoihin tai viretietoihin on saatettu asettaa rungon vaihto, jolloin koko ajoneuvon runko on vaihdettava. Tästä toimenpiteestä on pystyttävä esittämään selvitys rekisteröintikatsastuksessa. Mikäli vaihdettu runko on otettu käytetystä ajoneuvosta, on kyseisen rungon suoruudesta toimitettava mittaustodistus. [32]

5.2.4 Turvalaiteselvitys (Copart) / Turvalaitevaurioita (SVT)

Turvalaiteselvityksessä vaaditaan todistus ajoneuvon turvalaitteiden toiminnasta. Turvalaitteet on saatettava onnettomuuden jälkeen valmistajan vaatimaan kuntoon erityistä huolellisuutta noudattaen. Rekisteröintikatsastuksessa on esitettävä selvitys, josta ilmenee, että turvalaitteet on korjattu tai vaihdettu asianmukaisesti. Mikäli ajoneuvon valmistaja edellyttää uusien osien käyttöä, on vaihdetuista osista esitettävä kuitit. Lisäksi vaaditaan mittalaitteesta tulostettu järjestelmätestausraportti, josta ilmenee, ettei vikamuistissa ole vikakoodeja turvalaitteista. Raportista on tultava ilmi käytetty mittalaitteisto, turvalaitteiden toimivuus sekä raportin antaja. [18; 23] Nämä tiedot kirjataan rekisteröintikatsastuksessa Traficomien järjestelmiin, josta seuraa, että mittauksen suorittajalla on vastuu ajoneuvon turvalaitteiden toiminnasta. Tästä johtuen mittauksen suorittajan täytyy olla erityisen varma turvalaitteiden oikeasta toiminnasta ja asianmukaisesta korjauksesta antaessaan raportin.

5.2.5 Hybridi- tai sähköajoneuvon korjaus

Vaurioituneen ajoneuvon ollessa hybridi- tai sähköauto, sen korjaajan on oltava perehtynyt sähköturvallisuuslain mukaan sähkötöiden vaaroihin. Yleisesti korjauksessa on noudatettava sähkötyöturvallisuusmääräyksiä ja sähkötyöturvallisuusstandardia SFS 6002. Korjaajan on myös perehdyttävä juuri kyseisen ajoneuvon sähköjärjestelmään. Lisäksi korjauksen sähkötyöturvallisuudesta on nimettävä vastaava henkilö, joka valvoo, että turvallisuusmääräyksiä noudatetaan kyseisessä korjauksessa. Myös korjaajan pätevyys on pystyttävä todistamaan esimerkiksi sähkötyöturvallisuuskortilla. Hybridi- ja

sähköautojen korkeajännitejärjestelmälle vaaditaan käyttöönottotarkastus korjauksen jälkeen sekä pöytäkirja kyseisestä tarkastuksesta. [18; 23]

5.2.6 Varaosaselvitys

Katsastusviranomainen saattaa vaatia selvitystä varaosien alkuperästä vaikei sitä olisi valvontaehtoihin tai viretietoihin merkitty. Rekisteröintikatsastuksessa kannattaa siis varautua esittämään kuitit korjauksessa käytetyistä varaosista joka tapauksessa. Copart saattaa myös asettaa varaosaselvityksen ajoneuvon valvontaehdoksi. Rekisteröintikatsastuksessa on tällöin pystyttävä esittämään selvitys ajoneuvon korjaukseen käytettyjen varaosien alkuperästä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ajoneuvon asennetuista osista tulee esittää katsastusviranomaiselle kuitit tai muu luotettava selvitys varaosien alkuperästä. [18]

5.2.7 Rakenneosan tai osakokonaisuuden vaihto (Copart) / Korjausmenettely sisältää turvakorirakenteen oikaisu-, liitos- tai vaihtotyötä (SVT)

Otsikossa mainittu valvontaehto tai viretieto tarkoittaa, että ennalta määritelty osakokonaisuus tai rakenneosa on vaihdettava valmistajan ohjeiden mukaisesti. Tällainen rakenneosa saattaa olla esimerkiksi runkoaisan osa. Oikaisu-, liitos- ja vaihtotyöstä saatetaan vaatia dokumentointi valokuvin ja selvityksin. Valokuvat tulee ottaa oikaisu-, liitos- tai vaihtohetkellä ja korjattava alue ei saa olla maalattuna. Vaihtotyössä käytetyt laitteet ja menetelmät on pystyttävä tarvittaessa selvittämään. [18; 23]

5.3 Muut Copartin valvontaehdot

5.3.1 Korjaustyön dokumentointi

Myös koko korjaustyöstä voidaan vaatia dokumentointi, jolloin korjaustyön dokumentit on esitettävä rekisteröintikatsastuksessa. Kyseisellä menetelmällä varmistetaan, että korjaus on tehty valmistajan korjausohjeen mukaisesti. Tärkeimmät vaiheet dokumentoidaan valokuvilla ja korjaukseen käytetyt varaosat kuiteilla. Erityisesti korjauksen liitos-, irrotus- ja katkaisukohdista vaaditaan valokuvat. Lisäksi työmenetelmistä on laadittava

selvitys. Kun vaurioituneet alueet on korjattu asianmukaisesti, ne mitataan ja mittauspöytäkirjat liitetään dokumentointiin. [18]

5.3.2 Korjausohjeen käyttö

Jos valvontaehdoissa vaaditaan korjausohjeen käyttöä ajoneuvoa korjattaessa, korjaajan on hankittava sellainen ajoneuvon valmistajalta itse. Tällöin ajoneuvon korjaus tulee suorittaa tämän korjausohjeen vaativin menetelmin. Tämä korjausohje ja selvitys ohjeen mukaisesta korjauksesta tulee esittää katsastusviranomaiselle rekisteröintikatsastuksessa. [18] Ajoneuvon valmistajalla ei ole kuitenkaan velvollisuutta luovuttaa korjausohjeita yksityishenkilöille.

5.3.3 Katsastaminen korjattu alue esille

Joskus ajoneuvon valvontaehdoissa on maininta, jossa ajoneuvo on katsastettava korjattu alue esillä. Tämä tarkoittaa, että korjauksen jälkeen korjattua aluetta ei saa maalata tai massata. Sen päälle ei myöskään saa asentaa suojamuoveja tai muuta, joka peittää korjatun kohteen. Kun ajoneuvo on katsastettu korjattu alue esillä, se voidaan maalata ja asentaa suojamuovit paikalleen. [18]

5.4 Muut SVT:n viretiedot

Aikaisemmin mainittujen lisäksi SVT kirjaa viretietoihin, mikäli ajoneuvo on kärsinyt palovahinkoja eli joko kyseinen ajoneuvo on syttynyt tuleen tai se on ollut tulipalon lähellä. Palossa vaurioitunut alue eritellään viretietoihin. Lisäksi maininta laitetaan, jos ajoneuvo on ollut veden alla ja kastunut pahoin, jolloin sähkölaitteiden toiminta tulee tarkistaa huolellisesti. Myös vain kosmeettisia vaurioita kärsinyt saa viretietoihin merkinnän, jolloin katsastusviranomaisen tietää, ettei suurempia vaurioita ole syntynyt onnettomuudessa. [23]

5.5 Korjauksen suorittaminen

Onnettomuudessa vaurioitunut vakuutusyhtiön lunastama ajoneuvo tulee liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaan korjata huolella ja käyttää korjauksessa vähintään korjattavan ajoneuvon ikää ja kuntoa vastaavia varaosia. Ajoneuvon lujuu­den tulee vastata samanikäisen kolaroimattoman ajoneuvon lujuu­ta. Erityisesti turvalaitteiden toimintaan liittyvissä korjauksissa on oltava erityisen huolellinen ja ne tulee saattaa tasolle, jolla ne olivat ennen onnettomuutta. Jotta korjaus tulisi asianmukaisesti tehtyä, vaurioajoneu­volle asetetaan tarpeen vaatiessa valvontaehtoja tai viretietoja, jotka tulee toteutua korjauksessa. Nämä valvontaehdot tai viretiedot tarkastetaan rekisteröintikatsastuksessa erityisen huolellisesti. [33]

Vaurioituneen ajoneuvon korjauksen saa suorittaa kuka tahansa, mutta valvontaehdoissa tai viretiedoissa vaadittavat mittaukset ja esimerkiksi turvalaiteselvitys on oltava riittävän pätevyyden omaavan henkilön tekemiä sekä raportit tulee olla mittalaitteesta tulostettuja. Riittävä pätevyys tarkoittaa, että henkilöllä on oltava koulutus esimerkiksi turvalaitteiden huoltoon ja asentamiseen sekä kyky noudattaa valmistajan ohjeita. Sähkö- ja hybridi­ajoneuvoissa korjaajalla on oltava riittävä koulutus sähkö­toiden tekemiseen turvallisesti. Tästä on kerrottu lisää aikaisemmin tässä opinnäytetyössä. Ajoneuvon korjauksen voi joko ulkoistaa korjaamolle tai tehdä itse. Usein vaurioituneen ajoneuvon korjaus yksityishenkilön näkökulmasta menee siten, että yksityishenkilö käyttää valvontaehdoissa tai viretiedoissa vaadittavissa mittausraporteissa sekä korikorjauksessa, esimerkiksi peltien tai korin oikomisessa, ammattilaista ja tekee muut korjaukset itse. Toki koko korjauksen voi suorittaa korjaamolla, mutta yleensä vaurioajoneuvon ostajan on tarkoitus saada ajoneuvo markkinahintaa alhaisemmilla kuluilla korjattua. Mikäli ostajan pätevyys riittää ja hänellä on tarvittavat työvälineet käytettävissä, koko ajoneuvon korjaus on myös mahdollista tehdä itse. Nykyään autojen korirakenteet ovat monimutkaisempia kuin ennen ja materiaaleina käytetään alumiinia sekä suur­lujuusteräksiä, joiden työ­stäminen on vaikeaa ilman asianmukaisia työvälineitä ja asiantuntemusta. Tästä syystä onkin perusteltua käyttää ammattilaista virallisissa mittauksissa ja vaativissa työ­vaiheissa, jotta saavutetaan tarpeeksi huolellinen ja laadukas korjausprosessi. Myös useat oppilaitokset suorittavat ajoneuvojen vauriokorjauksia oppilastöinä, jolloin korjauksen hinta on edullisempi.

6 Rekisteröintikatsastus

Ajoneuvolaissa mainitaan yksiselitteisesti, että moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröintikatsastettava, jos ajoneuvo on poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena liikennetai autovakuutusasioita hoitavan yhteisön toimesta [33, 60 §]. Toisin sanoen kaikki ajoneuvot, jotka vakuutusyhtiö on lunastanut vaurioituneena, tulee käyttää rekisteröintikatsastuksessa, ennen kuin sitä voidaan jälleen käyttää liikenteessä.

Kanta-ajoneuvo on ajoneuvo, jonka osat muodostavat yli 50 prosenttia kunnostettavan ajoneuvon osista. Jos vaihdettavien osien määrä ylittää tämän 50 prosenttia, on ajoneuvolle annettava uusi valmistenumero. Mikäli vaurioituneena kunnostettavan ajoneuvon osista yli 25 prosenttia muodostuu muun kuin kanta-ajoneuvon osista, rekisteritodistukseen tulee maininta korjattu ajoneuvo. Muuten rekisteriotteen tiedot vastaavat kanta-ajoneuvon tietoja. [34] Ajoneuvon osien osuudet ajoneuvosta on eritelty liitteessä C115.

6.1 Rekisteröintikatsastuksessa vaadittavat asiakirjat

Kun vaurioituneena liikenteestä poistettu ajoneuvo viedään rekisteröintikatsastukseen, on siellä esitettävä useita asiakirjoja ajoneuvoon ja vaurioihin liittyen. Vaurioituneelle ajoneuvolle asetetut viretiedot ja valokuvat siirtyvät SVT:n toimesta Traficomien tietojärjestelmään sähköisesti, mutta muut asiakirjat on toimitettava ajoneuvon mukana katsastustoimipisteelle.

Vaurioitunutta ajoneuvoa ostettaessa Copart toimittaa ostotapahtuman jälkeen ajoneuvon asiakirjat ostajalle kirjeellä. Näihin asiakirjoihin kuuluu liite, jossa on eritelty ostajan tiedot, ajoneuvolle asetetut valvontaehdot, vauriokuvaus sekä valokuvat ajoneuvosta sen ostohetkellä. Tämä liite on toimitettava katsastustoimipisteeseen rekisteröintikatsastuksen yhteydessä, jossa katsastusviranomaisen skannaa sen Traficomien tietokantaan. Ajoneuvon omistaja ei saa kyseistä liitettä enää itselleen katsastuksen jälkeen. SVT toimittaa ajoneuvon valokuvat sähköpostilla katsastustoimipaikkaan, jonka asiakas ilmoittaa. Viretiedot siirretään sähköisesti Traficomien tietokantaan, josta katsastusviranomaisen näkee ne.

Valvontaehdoissa tai viretiedoissa määräytyistä mittauksista ja selvityksistä on oltava rekisteröintikatsastuksessa todistukset, jotka katsastusviranomaisen tarkistaa ja toteaa hyväksytyiksi, mikäli kaikki on kunnossa. Mittauspöytäkirjoista tulee käydä ilmi mitattava ajoneuvo, mittauksen tekijä, mittalaitteisto sekä tietenkin mitatut arvot verrattuna ajoneuvon valmistajan ilmoittamiin arvoihin. Varaosa- ja turvalaiteselvityksessä sekä dokumentoidussa korjaustyössä tulee esittää todistus osien alkuperästä esimerkiksi ostokuitein. [18] Korjauksissa, joissa edellytetään korjausohjeen käyttöä, korjausohje tulee pystyä esittämään myös rekisteröintikatsastuksessa. Lisäksi valokuvia vaativissa valvontaehdoissa tai viretiedoissa kuvien on oltava tarpeeksi selkeitä ja korjatusta kohteesta sopivalta etäisyydeltä kuvattuja ilman maalausta tai muuta suojausta.

Edellä mainittujen asiakirjojen lisäksi rekisteröintikatsastuksessa tulee esittää asianmukaisesti täytetty ja allekirjoitettu osaluettelo, josta selviää ajoneuvon vaihdetut osat. Autoille kyseinen lomake on Traficomien tietokannasta löytyvä lomake C115 ja moottoripyörille lomake C116. Täytetyn osaluettelon perusteella määräytyy rekisteriotteeseen tuleva vaihdettujen osien prosentti kanta-ajoneuvon verrattuna. Mikäli kanta-ajoneuvon osia on vaihdettu yli 25 %, rekisteriotteeseen tulee maininta korjattu ajoneuvo. [34] Liitteessä esimerkkinä lomake C115 sekä taulukko, jonka mukaan prosentit määräytyvät.

6.2 Rekisteröintikatsastuksen sisältö

Vaurioituneen ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan määräaikaikatsastuksen kohteiden lisäksi ajoneuvon yksilöintitietojen oikeellisuus, rekisteriin merkittävät tiedot sekä seuraavat kohteet:

- korin- ja rungot mitat
- pyörien asentokulmat ja akselien rakenne
- mahdolliset korin liitos- ja katkaisukohtat
- korirakenteen lujuus
- korin osien liitostavat
- turvalaitteiden toimintakunto.

Jollei katsastustoimipaikka pysty edellä mainittuja kohteita luotettavasti vakuuttamaan, tarkistettavista kohteista on toimitettava todistus rekisteröintikatsastukseen. [35, 24 §.] Käytännössä tämä tarkoittaa, että katsastusviranomaisen tarkistaa luetellut kohteet silmäääräisesti tai käytettävissä olevin välinein ja asiakkaan tulee toimittaa valvontaehdoissa tai viretiedoissa määrätyistä kohteista mittaustodistukset. Määräaikaikatsastuksen tarkistuskohteisiin ja arvosteluperusteisiin ei paneuduta tässä opinnäytetyössä.

Kun tarvittavat kohteet on tarkistettu ja rekisteröintikatsastusprosessi sen osalta on saatu päätökseen, katsastusviranomaisen skannaa tarvittavat liitteet ja syöttää tarvittavat tiedot Traficomien järjestelmään. Lisäksi hän laskee rekisteritietoihin merkittävän vaihdettujen osien osuuden osaluettelon perusteella. Jos ajoneuvo on läpäissyt rekisteröintikatsastuksen hyväksytysti, se voidaan tämän jälkeen ottaa liikennekäyttöön suoraan katsastustoimipaikalla tai myöhemmin Traficomien verkkopalvelussa. Mikäli kanta-ajoneuvon rekisteritunnus on edelleen vapaana, on mahdollista käyttää kyseistä rekisteritunnusta uudelleen. Hylätyn rekisteröintikatsastuksen jälkitarkastuksessa tarkastetaan vain kohteet, joissa havaittiin rekisteröintikatsastuksessa vikoja tai puutteita. [35, 23 §.]

7 Pohdinta ja yhteenveto

Työn tavoitteena oli luoda melko kompakti tietopaketti lunastetun ajoneuvon palauttamisesta takaisin liikennekäyttöön yksityishenkilön näkökulmasta. Työssä käytiin läpi koko prosessi ajoneuvon päätyemisestä lunastukseen, lunastustapahtumasta, lunastetun ajoneuvon ostamisesta ja korjaamisesta rekisteröintikatsastukseen. Koko prosessi onnettomuustilanteesta rekisteröintikatsastukseen saatiin selvitettyä kattavasti ja selkeästi. Suurimmat haasteet aiheessa ovat mielestäni korjauksen suorittamisessa ja rekisteröintikatsastuksessa, joita on hieman pohdittu seuraavassa.

Yksityishenkilöt ostavat vaurioajoneuvoja omaan käyttöön, eteenpäin myytäväksi kunnostettuna tai varaosiksi. Purettaviksi määrättyjä ajoneuvoja yksityishenkilöiden ei ole mahdollista ostaa, mutta korjattavaksi tai ehdollisesti korjattavaksi määrättyt ajoneuvot on myös mahdollista purkaa varaosiksi ilmoittamalla siitä viranomaisille. Omaan käyttöön tai varaosiksi ostetuissa ajoneuvoissa ei ole mitään kyseenalaista, mutta korjattuna eteenpäin myytävissä ajoneuvoissa on omat ongelmakohtansa.

Ajoneuvon asiapapereista tai julkisista ajoneuvotiedoista ei välttämättä huomaa, että ajoneuvo on ollut aikaisemmin onnettomuudessa, ellei vaihdetuista osista ole tullut prosentteja rekisteriotteeseen. Sen sijaan, jos runkoa tai korinosia on oiottu niitä vaihtamatta, ei vauriohistoriaa tule esille ilmaiseksi saatavilla olevista asiakirjoista. Maksullisista Traficomien ajoneuvotiedoista vauriohistoria sen sijaan näkyy. Mikäli aikaisemmin vaurioituneena liikenteestä poistettua ajoneuvoa myyvä henkilö ei avoimesti kerro kolarihistoriasta, se saattaa tulla ostajalle täytenä yllätyksenä myöhemmin. Ajoneuvoa ostaessa onkin siis oltava tarkkana ja haettava ajoneuvon laajat tiedot Traficomien palvelusta sekä kiinnitettävä ostohetkellä huomiota esimerkiksi korin runkoaisoihin, näkykö niissä merkkejä onnettomuudesta. Lähtökohtaisesti vauriohistorian omaavan ajoneuvon ostamista ei tarvitse välttää, mutta kannattaa olla tarkkana siitä, että vauriot on korjattu asianmukaisesti ja ajoneuvon hinta on vauriohistorian mukainen.

Rekisteröintikatsastuksen hyväksyttävät selvitykset vaihtelevat jonkin verran katsastustoimipaikkojen välillä, mikä on mielestäni ongelma. Lähinnä tämä liittyy vaadittaviin asiapapereihin ja niiden antajiin. Esimerkiksi jossain tapauksissa varaosaselvityksessä riittää

itse tehty vertailu varaosanumeroista, kun taas välillä vaaditaan valmistajan selvitys asiasta. Mittaustodistuksissa esimerkiksi nelipyöräsuuntauksessa ja rungonmittauksessa samaa ongelmaa ei ole, sillä näistä tarvitaan aina mittalaitteesta tulostettu mittaustodistus. Aikaisemmin tässä opinnäytetyössä on kerrottu, että rekisteröintikatsastuksessa vaaditaan lähes aina ainakin nelipyöräsuuntaustodistus. Tämä on totta, mutta tässäkin tapauksessa katsastustoimipisteiden välillä on eroja ja jotkin katsastusasemat eivät tätä vaadi, ellei sitä ole valvontaehdoissa tai viretiedoissa vaadittu.

Joskus lievästi ja kosmeettisesti vaurioitunutta ajoneuvoa ei tarvitse edes korjata, jotta sen saa rekisteröintikatsastettua takaisin liikenteeseen. Tällöin ajoneuvolle ei tietenkään ole asetettu valvontaehtoja tai viretietoja vaan se on myyty korjattavaksi ilman ehtoja. Esimerkiksi painaumapintapelleissa eivät ole este katsastuksen läpäisylle. Mielestäni tässä on selvä parantamisen kohde, sillä laissa on määrätty, että vaurioitunut ajoneuvo on korjattava vastaavaan kuntoon, jossa se oli ennen onnettomuutta.


Usein vaurioajoneuvoja korjaavat yksityishenkilöt pyrkivät siihen, että korjauskustannukset pysyvät mahdollisimman alhaisina, etenkin jos kyseinen ajoneuvo on tarkoitus myydä eteenpäin ja tehdä sillä voittoa. Vauriokorjatuissa ajoneuvoissa onkin usein melko yllättäviä virityksiä, joilla on pyritty säästämään rahaa ja jotka eivät vaikuta ajoneuvon rekisteröintikatsastukseen. Tässä on ongelma, sillä loppujen lopuksi kyseisten viritelmien korjaaminen ja täten osittain kolarivaurioiden korjaaminen lankeaa seuraavalla omistajalle, jolla ei välttämättä ole lainkaan tietoa vauriohistoriasta. Tärkeintä olisikin, että vauriokorjaus tehtäisiin huolellisuutta noudattaen ja asianmukaisin menetelmin sekä ajoneuvoa myydessä oltaisiin avoimia ajoneuvon vauriohistoriasta.

Lähteet

- 1 Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto. Verkkoaineisto. Onnettomuustietoinstituutti. <<https://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=416318&hash=2e84f1ff340394c15acbe61acb7fabe5ebd6642b0af8f435e50f86101abc61fd>>. 4.2.2020. Luettu 12.10.2020.
- 2 Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuus. Verkkoaineisto. Liikennevakuutuskeskus. <<https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/ajoneuvon-vakuuttamisvelvollisuus>>. Luettu 12.10.2020
- 3 Liikennevakuutuslaki. 2016. 460/17.6.2016.
- 4 Ajoneuvon vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti. Verkkoaineisto. Liikennevakuutuskeskus. <<https://www.lvk.fi/ajoneuvon-vakuuttaminen/vakuuttamisvelvollisuuden-laiminlyonti>>. Luettu 12.10.2020.
- 5 Lunastus kasko- ja liikennevakuutuksesta. Verkkoaineisto. Fine vakuutus- ja rahoitusneuvonta. <<https://www.fine.fi/julkaisut/julkaisu/lunastus-kasko-ja-liikennevakuutuksesta.html>>. Luettu 8.10.2020
- 6 Mitä kaskovakuutus korvaa. Verkkoaineisto. IF vakuutusyhtiö. <<https://www.if.fi/henkiloasiakkaat/vakuutukset/autovakuutus/miksi-autovakuutus/mita-kasko-korvaa>>. Luettu 13.10.2020.
- 7 Laske hinta ja osta vakuutus. Verkkoaineisto. IF vakuutusyhtiö. <<https://webshop.if.fi/web/webshopprocess/pages/pricepage.aspx?ev=1&p=95&f=Car>>.
- 8 Salminen, Jani, 2017. Vaurioajoneuvon lunastusprosessi. Opinnäytetyö. Metropolia Ammattikorkeakoulu. Helsinki.
- 9 Veilo, Lauri, 2018. Ajoneuvon hinnoittelu sekä lunastusprosessin eteneminen vakuutusyhtiössä. Opinnäytetyö. Metropolia Ammattikorkeakoulu. Helsinki.
- 10 Ajoneuvon lunastus. Verkkoaineisto. IF vakuutusyhtiö. <<https://www.if.fi/henkiloasiakkaat/vahingot/ajoneuvo/lunastus>>. Luettu 20.10.2020.
- 11 Vahinkotarkastus. Verkkoaineisto. SVT. <<https://www.svt.fi/vahinkotarkastus>>. Luettu 19.10.2020.
- 12 CABAS yleistiето. Verkkoaineisto. CABAS. <https://www.cab.se/webdav/files/Help/cabas/fi/fi/index.htm?pages_topic_2000.htm>. Luettu 22.10.2020.
- 13 Yritys. Verkkoaineisto. SVT. <<https://www.svt.fi/yritys>>. Luettu 19.10.2020.
- 14 Tietoja Copart Suomesta. Verkkoaineisto. Copart Suomi. <<https://www.copart.fi/aboutus>>. Luettu 12.10.2020.
- 15 Laki liikenne- ja viestintävirastosta. 2018. 935/23.11.2018.

- 16 Maksut ja hinnasto. Verkkoaineisto. Copart Suomi. <<https://www.copart.fi/content/fi/fi-fl/support/faq-topics/fees-and-payments>>. Luettu 16.10.2020.
- 17 Näin ostat. Verkkoaineisto. Copart Suomi. <<https://www.copart.fi/content/fi/fi-fl/support/how-to-buy/>>. Luettu 16.10.2020.
- 18 Copart Suomen huutokauppasivuston termistö. Verkkoaineisto. Copart Suomi. <<https://www.copart.fi/Content/fi/fi-FL/support/faq-topics/glossary-of-terms>>. Luettu 13.10.2020.
- 19 Ostajan opas. Verkkoaineisto. SVT. <<https://www.vaurioajoneuvo.fi/tietoa-ostamisesta/ostajan-opas/>>. Luettu 17.10.2020.
- 20 Suomen Vahinkotarkastus SVT Oy:n yleiset myyntiehdot kuluttaja-asiakkaille. Verkkoaineisto. SVT. <<https://www.vaurioajoneuvo.fi/tietoa-ostamisesta/myyntiehdot-yksityisille/>>. Luettu 13.10.2020.
- 21 Copart Suomi Oy osto- ja käyttöehdot. Verkkoaineisto. Copart Suomi. <<https://www.copart.fi/Content/fi/fi-FL/Member-Terms-Conditions>>. Luettu 18.10.2020.
- 22 Peruuttamisoikeus etämyynissä. Verkkoaineisto. Kilpailu- ja kuluttajavirasto. <<https://www.kkv.fi/Tietoa-ja-ohjeita/Ostaminen-myyminen-ja-sopimukset/verkkokauppa-posti-ja-puhelinmyynti-etamyynti/peruutusosoikeus-etamyynissa/>>. Luettu 18.10.2020.
- 23 Viretietomerkinnot. Verkkoaineisto. SVT. <<https://www.vaurioajoneuvo.fi/tietoa-ostamisesta/viretietomerkinnot/>>. Luettu 9.11.2020.
- 24 Alustarakenteet. Oppilaitoksen sisäinen koulutusmateriaali. Metropolia Ammattikorkeakoulu.
- 25 Pyörän asentokulmien perusteet. Verkkoaineisto. Suomen työkalu Oy. <<https://www.suomentyokalu.fi/tekninen-tuki/pyoran-asentokulmien-perusteet.html>>. Luettu 26.10.2020.
- 26 Control arm camber options explained. Verkkoaineisto. AAD Performance. <<https://aadperformance.com/blogs/news/control-arm-camber-options-explained>>.
- 27 What is caster. Verkkoaineisto. Summit Racing. <https://help.summitracing.com/app/answers/detail/a_id/5255/~/what-is-caster%3F>.
- 28 What is toe. Verkkoaineisto. Summit Racing. <https://help.summitracing.com/app/answers/detail/a_id/5257/~/what-is-toe%3F>.
- 29 Suspension geometry -advanced. Verkkoaineisto. Okami Drift. <<http://okamidrift.blogspot.com/2015/01/suspension-geometry-advanced.html>>.

- 30 Different types of wheel alignments. Verkkoaineisto. Town Fire Tire. <<https://town-fairtire.com/information/wheel-alignment/different-types-of-wheel-alignments/index.shtml>>.
- 31 Wheel alignment. Verkkoaineisto. Tireguides. <<https://tireguides.com/TireTips/Tire-Document/12>>.
- 32 Mäki, Jeremias, 2010. Moottoripyörien kolarikorjaus. Opinnäytetyö. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Seinäjoki.
- 33 Ajoneuvolaki. 2002. 1090/11.12.2002.
- 34 Vaurioituneen ja kunnostetun tai osista kootun ajoneuvon katsastus. Verkkoaineisto. Trafi. 27.5.2011. <<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Vaurioituneen%20ja%20kunnostetun%20tai%20osista%20kootun%20ajoneuvon%20katsastus.pdf>>. Luettu 2.11.2020.
- 35 Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen hyväksynnästä. 2002. 1244/19.12.2002.

Rekisteritunnus		Valmistenumero	
Kunnostamisessa on käytetty osia seuraavista ajoneuvoista Merkki, malli, valmistenumero, rekisteritunnus			Info 
Asiakas täyttää		Katsastaja täyttää	
Osanimike	Mistä peräisin	Kanta-ajoneuvon osuus	Vaihdettujen osien osuus
1. Kori varusteineen aina 58 % Korkehikko, itsekantava 46 % Korkehikko + runko / pohjalevyrakente 46 % - korkehikko 22 % - runko tai pohjalevy 24 %			
Etukansi			
Takakansi			
Etulokasuojat oikea vasen			
Etuväli oikea vasen			
Takaväli oikea vasen			
Puskurit etu taka			
Etusäleikki			
Lämmityslaitte			
2. Runko tai pohjalevy 24 %			
3. Moottori apulaitteineen Moottori			
Vaihteisto ja voimansiirtoakseli			
Jäähdytins			
Polttoainesäiliö			
4. Akselit Etuakselisto			
Taka-akselisto			
5. Sisustus Etuistuim oikea/vasen			
Takaistuin			
Kojelauta			
6. Valaisimet Etuväläisimet			
Takaväläisimet			
Selvityksen oikeaksi vahvistaa <input type="checkbox"/> ajoneuvon omistaja <input type="checkbox"/> ajoneuvon haltija Omistajan tai haltijan allekirjoitus, nimeselvennys ja osoite	Yhteensä Katsastustoimipaikan ja katsastajan nimi		
Muutokatsastuksen hakijan allekirjoitus, nimeselvennys ja osoite	Paikka ja pvm		

C115 - 1/2019

Autojen (M₁- ja N₁-luokka) prosenttitaulukot

1. Kori varusteineen¹	34 %	4. Akselistot⁶	8 %
- korikehikko ²	22 %	- etuakselisto	4 %
- katto	2 %	- taka-akselisto	4 %
- takalokasuojat	1 % / kpl	5. Sisustus	4 %
- etukansi	1 %	- istuimet ⁷	2 %
- takakansi	1 %	- kojelauta	2 %
- etulokasuojat ³	1 % / kpl	6. Valaisimet	4 %
- ovet ⁴	4 %	- etuvalaisimet	2 %
- puskurit	0,5 % / kpl	- takavalaisimet	2 %
- etusäleikkö	1 %		
- lämmityslaitte ⁵	2 %	Kohdat 1.-6. yhteensä	100 %
2. Runko- tai pohjalevy¹	24 %		
3. Moottori apulaitteineen	26 %		
- moottori	14 %		
- vaihteisto ja voimansiirto akseli	8 %		
- jäähdytin	2 %		
- polttoainesäiliö	2 %		

¹ Itsekantavan korin osalta runko- tai pohjalevyn osuutta ei määritellä vaan rakenteessa korikehikon osuus on yhteensä 46 %, kori varusteineen 58 %.

² Jos N₁-luokan ajoneuvossa on korikehikosta erillinen lava, kontti tai muu tavaroiden kuljetukseen tarkoitettu tila, sitä ei lueta mukaan korikehikon osuuteen eikä muuhun taulukossa jyvitettyyn osakokonaisuuteen.

³ Jos ajoneuvossa ei ole erillisiä etulokasuojia, niiden osuus 2 % lisätään korikehikon osuuteen ja vastaavasti itsekantavan korikehikon osuuteen.