

27.10.2021

**Aika:** 26.10.2021 klo 13.06 – 14.55

**Paikka:** Microsoft Teams -etäyhteydellä

---

**Käsiteltävä asia:**

Justus Räikkösen vetoomus SM-Kokkolan UA 60 v. Juhlaralli kilpailunjohtajan 26.9.2021 klo 16.30 antamasta päätöksestä ja tuomariston 26.9.2021 klo 17.42 antamasta päätöksestä.

**Läsnä:** Jaakko Hietala puheenjohtaja  
Jarno Sulasalmi juristijäsen  
Risto Tuori juristijäsen  
Anssi Kannas sihteeri

**Justus Räikkösen vetoomus**

Justus Räikkönen on 29.9.2021 jättänyt vetoomuksen SM-Kokkolan UA 60 v. Juhlaralli kilpailunjohtajan 26.9.2021 klo 16.30 antamasta päätöksestä ja tuomariston 26.9.2021 klo 17.42 antamasta päätöksestä.

Vetoomuksen tekijä vaatii, että vetoomusoikeus hylkää kilpailunjohtajan ja tuomariston edellä mainitut päätökset ja vahvistaa vetoomuksen tekijän 25.-26.9.2021 Kokkolan Juhlarallista saamat pisteet sekä palauttaa vastalauseesta ja vetoomuksesta maksetut maksut vetoomuksen tekijälle.

**Vetoomuksen perusteet**

Kilpailijapari Justus Räikkönen / Mika Rönberg on osallistunut Kokkolassa 25.-26.9.2021 järjestettyyn SM 60 v. Juhlaralliin V1600 luokassa numerolla 58. Sunnuntaina 26.9.2021 kilpailun päättymisen jälkeen kilpailija on saanut kutsun tekniseen tarkastukseen, jossa on ilmoitettu tarkastettavat kohteet: taseauspyörästön toiminta, punnitus ja lisäpainot.

Kilpailunjohtaja Jyrki Lampela on antamallaan päätöksellä hylännyt Räikkösen kilpailusuorituksen. Lampela on perustellut päätöstään sillä, että Räikkösen autoon on sijoitettu lisäpainot pohjapanssariin sääntöjen vastaisesti. Oikea sijoituspaikka on sääntöjen mukaan joko ohjaamon tai tavaratilan lattialla.

Räikkösen autossa on käytetty pohjapanssaria, jonka materiaali on ollut alumiinia paksuudeltaan 5 mm. Lisäksi pohjapanssariin on kiinnitetty erillinen lisäpanssari suojaamaan erityisesti pakoputkea. Lisäpanssarin paksuus on ollut 35 mm. Punnituksessa auto on täyttänyt autolle säännöissä asetetun minimipainon pohjapanssarin kanssa ja ilman sitä. Autossa on ollut myös sääntöjen mukaiset lisäpainot.

27.10.2021

Hylkäämispäätöksen jälkeen Mika Rönberg on tehnyt vastalauseen asiasta Räikkösen puolesta. Kilpailun tuomaristo on hylännyt vastalauseen ja näin ollen Räikkösen kilpailusuorituksen hylkäys on jäänyt voimaan. Kilpailun tuomaristo on perustellut päätöstään viittaamalla AKK:n teknisten sääntöjen Liitteen J IX V1600 kohtiin 5 ja 11.1.2.

Asiassa on vetoomuksen tekijän mukaan arvioitava ensinnäkin sitä, onko vastalauseetta koskevassa asiassa tapahtunut menettelytapavirhe ja toiseksi sitä, onko vetoajan auto ollut sääntöjen vastainen.

Kilpailun johto ei ole valtuuttanut katsastusta tekemään tarkastusta pohjapanssarista. Kilpailijalle ei ole annettu sellaista asiakirjaa, josta ilmenisi päätös teknisen tarkastuksen suorittamisesta koskien pohjapanssaria. Katsastajalla on toimivalta suorittaa tekninen tarkastus vain ennakoilta ilmoitettujen osien osalta.

Kilpailunjohtaja on edellä kerrotusti hylkäävässä päätöksessään vedonnut sääntöjen kohtaan 4, josta löytyy määräykset autojen minimipainoista ja lisäpainojen sijoittelusta. Kyseisessä sääntökohdassa todetaan mm. seuraavaa:

*"Auton minimipainon saavuttamiseksi saadaan autoon asentaa yksi tai useampi lisäpaino edellyttäen, että ne ovat kiinteitä ja yhtenäisiä. Lisäpainot on kiinnitettävä lattialle näkyviin vähintään halkaisijaltaan 10 mm 8.8 luokan pulteilla ja niihin on tehtävä sinetöintimahdollisuus. Lisäpainot saavat sijaita joko ohjaamon tai tavaratilan lattialla."*

Vetoomuksen tekijä on kilpailun tuomaristolle tekemässään vastalauseessa perustellut autoon kiinnitetyn pohjapanssarin ja erityisesti edellä mainitun lisäpanssarin toimineen sääntöjen mukaisena pakoputkiston suojana, ei lisäpainona. Kilpailun tuomaristo on edellä kerrotusti perustellut vastalauseen hylkäämistä sääntöjen kohdilla 5 ja 11.1.2. Sanotussa sääntökohdassa 5 löytyy määräykset sallituista ja pakollisista muutoksista. Sääntökohta 11.1.2. säätelee puolestaan pohjapanssaria seuraavasti:

*"Pohjapanssarit ovat sallittuja rallicross-, rallisprint- ja rallikilpailuissa, mutta niiden tulee olla irroitettavia ja maavarasta annettuja määräyksiä on noudatettava (art. 252.2.1).*

*Pohjapanssarin ainoa tehtävä saa olla moottorin, jäähdyttimen, pyöränripustuksen, polttoainesäiliön, vaihdelaatikon, voimansiirron, ohjauksen, pakoputkiston ja sammuusjärjestelmän pullojen suojaus.*

*Pohjapanssari saa olla puskurin alapuolen levyinen vain etuakselin etupuolelta.*

*Polttoainesäiliö voidaan myös suojata erillisellä pohjapanssarilla.*

*Polttoaineputkien suojaaminen on sallittu.*

*Pohjapanssareiden tulee olla vähintään 4mm alumiiniseosta, vähintään 2mm terästä tai jos muuta materiaalia vähintään 6mm."*

Asian ollessa edellä sanotun mukainen vetoomuksen tekijä on joutunut tilanteeseen, jossa hänen kilpailusuorituksensa on ensin hylätty yhden sääntökohdan rikkomisen perusteella ja vastalauseen antamisen jälkeen hylkäys on jätetty voimaan vedoten

27.10.2021

eri sääntökohtiin. Kilpailija on kysynyt mahdollisuutta antaa vastalause kilpailun tuomariston antamasta päätöksestä, koska se on perustunut eri sääntökohtiin kuin kilpailunjohtajan päätös. Tähän ei ole suostuttu. Näin ollen menettelyvirheen vuoksi vetoomuksen tekijällä ei ole ollut mahdollisuutta tehdä vastalauseita lopullisesta hylkäysperusteesta.

Kysymys on siten olennaisesta menettelytapavirheestä, mikä on johtanut urheilijan oikeusturvan toteutumatta jäämiseen. Tapaus rinnastuu virheelliseen kilpailijan kuulemiseen, jota on Urheilun oikeusturvalautakunnan ja AKK:n vetoomusoikeuden ratkaisuisissa arvioitu ankarasti. Vetoomuksen tekijä katsoo, että kysymyksessä on siinä määrin olennainen menettelytapavirhe, että auton väitetyn sääntörikkomuksen arviointi ei ole tässä tapauksessa enää edes perusteltua.

Edellä sanotusta huolimatta voidaan kuitenkin tarkastella, onko vetoomuksen tekijän auto ollut väitetyksi sääntöjen vastainen.

Pohjapanssarin osalta kyse ei ole ollut lisäpainosta. Sen ainoana tarkoituksena on ollut toimia sääntöjen mukaisena suojana. Lisäksi pohjapanssariin kiinnitetty lisäpanssari parantaa erityisesti pakoputkiston suojaa. Auton paino on täyttänyt säännöissä asetetut minimivaatimukset sekä pohjapanssarin kanssa että ilman pohjapanssaria. Näin ollen pohjapanssarin painolle ei ole annettava asiassa merkitystä. Kilpailun katsastusmiesten mukaan pohjapanssariin kiinnitetty lisäpanssari on tulkittu lisäpainoksi, koska se on ollut lyijyä. Sääntökohdassa 4 ei ole mainintaa lisäpainojen materiaalista. Auton sisälle sääntöjen mukaan sijoitetuissa lisäpainoissa on ollut sääntöjen edellyttämät sinetöintimahdollisuudet. Lisäpanssarissa tällaista sinetöintimahdollisuutta ei ole ollut, koska sitä ei ole lisäpainoksi tarkoitettu.

Edellä mainitun pakoputkiston suojana toiminut lisäpanssari on ollut materiaaaliltaan lyijyä ja on ollut paksuudeltaan 35mm. Pohjapanssaria koskevan sääntökohdan mukaan, jos pohjapanssari on muuta materiaalia kuin alumiinia tai terästä, sen on oltava vähintään 6mm. Ao. sääntökohta ei siis kiellä lyijyn käyttämistä pohjapanssarin materiaalina. Näin ollen kilpailun tuomaristo on tulkinnut pohjapanssaria koskevaa sääntökohtaa väärin.

Lisäksi sääntöä on tulkittu eri tavalla toisen kilpailijan kohdalla. Kilpailun vielä epävirallisten tulosten mukaan kolmanneksi sijoittuneen kilpailijan autossa on hyväksytty saman kilpailuluokan katsastuksessa vastaavanlainen teräksestä valmistettu lisäpanssari kuin vetoomuksen tekijällä on ollut. Näin ollen kilpailijoiden yhdenvertaisuus on jäänyt tältä osin toteutumatta.

Mikäli hylkäävä päätös jää voimaan, vetoomuksen tekijä menettää jo aiemmin varmistamansa SM-hopeamitalin. Tällainen päätös on täysin kohtuuton rangaistus alaikäiselle kilpailijalle. Kilpailija ei ole tavoitellut eikä saanut mitään kilpailullista etua autonsa pohjapanssaria koskevalla ratkaisulla.

Edellä mainituin perustein vetoomus on hyväksyttävä ensisijaisesti menettelytapavirheen johdosta. Joka tapauksessa vetoomus on hyväksyttävä

27.10.2021

hylkäämisperusteen puuttuessa. Vetoomuksen tekijän auto on ollut täysin sääntöjen mukainen.

### **Vetoomusoikeuden suullinen käsittely:**

Vetoomuksen suullisessa käsittelyssä kuultiin Joni Kalliota vetoomuksen tekijän asiamiehenä, kilpailunjohtaja Jyrki Lampelaa, tuomariston puheenjohtaja Erkki Paatolaa ja kilpailun pääkatsastaja Harri Lainetta. Lisäksi suullisessa käsittelyssä kuultiin Teemu Tahkoa ja Rami Räikköstä vetoomuksen tekijän nimeäminä todistajina.

Vetoomuksen suullisen käsittelyn aluksi vetoomuksen tekijän asiamies Joni Kallio toisti vetoomuksen keskeiset perusteet.

Paatolan kertoman mukaan tuomaristolle tuotiin tiedoksi vain yhden auton (nro 58) sääntöjenvastaisuus. Hänellä ei ole ollut tiedossa toisen auton sääntöjenvastaisuutta.

Kilpailunjohtaja Lampelan mukaan myöskään hän ei ollut kuullut kilpailun aikana toisen auton sääntöjenvastaisuutta. Vasta vetoomuksen tekijän lausumassa asia on tullut kilpailunjohtajan tietoon.

Tuomariston päätös on Paatolan mukaan perustunut siihen, että lisäpaino on ollut asennettuna sääntöjen mukaan väärässä paikassa.

Vetoomuksen tekijän mukaan tuomariston päätöksessä mainituissa sääntökohdissa ei puhuta laisinkaan lisäpainojen sijoittamisesta, vaan tuomariston päätös on perusteltu sääntökohdilla 5 ja 1.11.2, jotka eivät viittaa lisäpainoihin.

Paatolan mukaan tuomaristo on käsittelyssään käynyt asiaa nimenomaan lisäpainon sijoittamisesta läpi ja että pääkatsastaja on antanut tuomaristolle kyseiset sääntökohdat, jotka päätökseen on kirjattu.

Rami Räikkönen kertoi, että ennen Kokkolan kilpailua Keravan SM-osakilpailussa auto oli ollut teknisessä tarkastuksessa tarkastettavana. Keravan kilpailun tarkastuksessa kyseiseen rakenteeseen ei puututtu. Kokkolan kilpailun yhteydessä auto punnittiin, tasauspyörästä tarkastettiin ja tämän jälkeen katsastusmies kävi kyljelleen auton viereen, katsoi taskulampulla auton alle ja totesi, että "joo täällä on tällainen". Tämän jälkeen pohjapanssaria ryhdyttiin tarkastelemaan tarkemmin ja pohjapanssarista käytiin keskustelua. Räikkönen oli tuonut keskustelussa esiin muun muassa, ettei pohjapanssariin ollut puututtu aiemmin Keravalla. Räikköselle kerrotun mukaan Keravalla tarkastuksen kohteena ei ole ollut lisäpainot, jonka mukaan katsastajilla ei ole ollut oikeutta puuttua asiaan.

Räikkösen kertoman mukaan vaikuttaisi siltä, että lyijy materiaalina nähdään automaattisesti lisäpainona, vaikka sen todellinen tarkoitus ei ole ollut lisäpaino. Räikkönen on kertonut itse valinneensa kyseisen materiaalin, koska sitä oli hänellä entuudestaan ja se oli materiaalina sopiva kyseiseen käyttötarkoitukseen.

27.10.2021

suojaamaan pakoputkea pohjapanssarin iskeytymisiltä. Suullisessa käsittelyssä katsottiin vetoomuksen tekijän lausuman liitteenä ollutta kuvaa ja Räikkönen kertoi lyijyosan käyttötarkoituksesta. Kappaleen tarkoitus on estää pohjapanssaria taipumasta pakoputkeen kiinni, ettei se hajottaisi pakoputken "haitariosaa". Räikkönen kertoi, että aiemmissa kilpailuissa pakoputki oli rikkoutunut tästä syystä lukuisia kertoja aiemmin. Räikkönen kertoi kysyttäessä, että lyijykappale on sijoitettu ajoneuvossa siten, että se ottaa kiinni auton poikittaiseen tukipalkkiin.

Räikkönen kertoi, että toisen kilpailijan autossa (Dahlqvist) olisi ollut alumiiniseen pohjapanssariin kiinnitetty teräslevy pulttaamalla ja että tästä olisi keskusteltu kilpailun aikana ainakin kilpailun pääkatsastaja Harri Laineen kanssa. Räikkösen mukaan myös kilpailunjohtaja olisi ollut läsnä, kun tästä toisen kilpailijan autosta mainittiin tuomariston käsitellessä asiaa.

Räikkösen kertoman mukaan heille tuli tarkastuksessa "vain paperi kuitattavaksi" ja tieto siitä, että asia menee kilpailunjohtajan käsittelyyn. Varsinaista keskustelua ei ennen tuomiota käyty siinä vaiheessa, kun katsastus harkitsi päätöstään. Keskustelu asiasta käytiin vasta katsastuksen päätöksen tiedoksiannon jälkeen.

Harri Laine kertoi kysyttäessä, että Räikkösen pyynnöstä auto punnittiin ja auto täytti edelleen sääntöjen mukaiset painovaatimukset. Tosin auton bensamäärä ei ollut tiedossa (punnitus tulisi tehdä ns. kuivapainona). Räikkönen oli maininnut Keravan tapahtumista vasta Kokkolan tarkastuksen yhteydessä. Laineen mukaan tapana on ohjeistaa kilpailijaa, mikäli havaitaan sääntöjenvastaisuus. Laineen mukaan pelkkää pohjapanssaria ei ollut punnittu tarkastuksessa. Myöskään auton painoa ilman pohjapanssaria ei kirjattu mihinkään. Laineen kertoman mukaan auton teknisessä tarkastuksessa ei tullut esiin, että lyijyosan tarkoitus olisi ollut esimerkiksi värinän vaimennin. Dahlqvistin auton pohjapanssarista Laineelle oli kerrottu, että siinä teräsvahvike oli ollut levymäinen ja lähes koko pohjapanssarin kokoinen, eikä tilanne ollut Laineen mukaan verrattavissa nyt kyseessä olevaan tapaukseen.

Laine kertoi kysyttäessä, että mikäli materiaali olisi ollut eri (esimerkiksi alumiinia tai terästä), kappaleen lisäpainoksi tulkitseminen olisi ollut vaikeaa. Laineen kertoman mukaan, mikäli kappale olisi ollut terästä (tai jotakin muuta painavaa materiaalia), kappale olisi todennäköisesti tulkittu tällöinkin lisäpainoksi.

Paatola halusi kiinnittää huomiota Palmin lausuntoon, joka on osana kirjallista materiaalia.

Teemu Tahko kertoi, että Rami Räikkönen antoi selkeän kuvauksen tapahtumien kulusta. Tahkon mukaan lyijykappale antaa hyvän suojan pohjapanssarin taipumiselle. Pohjapanssarin jänneväli on liian pitkä, joka löystyttää rakennetta. Tämän vuoksi lisätuki on tarpeen. Käsittelyssä katsotusta kuvasta näkee hänen mukaansa selvästi, miksi kappale on asennettu juuri kyseiseen kohtaan tukemaan pohjapanssaria taipumiselta. Muun muassa vaihteistossa voi olla värinäpainoja tai vastapainoja, eikä tällaisten kohdalla ole puhuttu lisäpainoista. Tahkon kertoman mukaan hän ei näe tällä kappaleella merkitystä lisäpainona. Tahkon mukaan

27.10.2021

kappaleen pitäisi olla painavampi ja molemmin puolin ajoneuvoa esimerkiksi paremman pidon saavuttamiseksi eturenkaille.

Paatola totesi kysyttäessä, että kappale voi toimia myös värinänvaimentimena ja estää pohjapanssarin nousemisen. Paatola totesi, ettei kuvaa rakenteesta ole ollut käytössä tuomariston käsittelyssä.

Lampela totesi kysyttäessä, että kuvan perusteella systeemin olevan ihan toimivan näköinen ratkaisu. Lampela totesi, ettei usko, että kappaleella olisi kilpailuetua tuovaa hyötyä muutoin kuin auton rikkoontumista ehkäisevästi.

Käsittelyn loppuksi käytiin läpi vetoomuksen asiakirja-aineisto ja loppupuheenvuorot.

### **Kirjallinen päätösaineisto:**

- Vetoamus liitteinen, 29.9.2021
- Autourheilun sääntökirja 2021
- Kilpailun tuomariston vastine, 21.10.2021
- Kilpailun pääkatsastajan vastine, 20.10.2021
- AKK:n tekniikan lajipäällikön lausunto, 21.10.2021
- Vetoomuksen tekijän lausuma liitteinen, 25.10.2021

### **Vetoomusoikeuden päätös:**

#### **1. Toimivalta**

AKK Motorsportin sääntökirjan kohdan 100 mukaan AKK:n vetoomusoikeudella on ylin kansallinen tuomiovalta ratkaista kaikkien sen myöntämien lisenssien haltijoiden Suomessa kalenterikilpailuihin liittyvät kiistat. Vetoomusoikeudella on toimivalta ratkaista asia.

#### **2. Ratkaisun perustelut**

Vetoomuksen tekijä on vedonnut erinäisiin menettelyllisiin virheisiin, joiden johdosta vetoamus tulisi hyväksyä. Vetoomuksen tekijä on vedonnut muun muassa siihen, että kilpailunjohtajan päätöksessä ja vastalauseesta koskevassa tuomariston päätöksessä on vedottu eri perusteluihin ja sääntökohtiin. Lisäksi vetoomuksen tekijä on vedonnut siihen, ettei asiassa toteudu urheilijan oikeusturva ja kilpailijoiden tasapuolinen kohtelu sekä muihin asiakirja-aineistosta ja suullisessa käsittelyssä ilmi tulleisiin seikkoihin.

Vetoomusoikeus katsoo, ettei menettelyä rasite sellainen menettelyvirhe, jonka johdosta vetoamus olisi sellaisenaan hyväksyttävä. Se, että kilpailunjohtajan päätöksessä ja tuomariston päätöksessä on vedottu edellä todetulla tavalla eri perusteluihin ja eri sääntökohtiin, ei osoita sellaisenaan menettelyvirhettä. Vetoomuksen tekijän tiedossa ovat olleet seikat, joiden perusteella mahdollista seuraamusta on arvioitu ja käsitelty kilpailunjohtajan ja sittemmin tuomariston toimesta. Vetoomuksen tekijä on myös saanut vaatimuksensa käsiteltyksi sääntöjen

27.10.2021

edellyttämällä tavalla. Asiassa ei ole myöskään näytetty, että kilpailijoiden tasavertaisesta kohtelusta olisi poikettu tai kilpailijan oikeusturvaa olisi muutoinkaan loukattu.

Vetoomusoikeus siten katsoo, ettei asiassa ole ilmennyt sellaista menettelyvirhettä, jonka perusteella tuomariston päätös olisi kumottava.

Tuomariston päätöksessä on hylkäämisen perusteena viitattu V1600-sarjan teknisten sääntöjen (Autojen tekniset määräykset ja kuljettajien ajovarusteet, liite J, IX V1600) kohtiin 5 ja 11.1.2, joiden perusteella on ilmeisesti katsottu, että auton pohjapanssari olisi sääntöjen vastainen muutos. Teknisen tarkastuksen kohteena ei kuitenkaan ole ollut pohjapanssarin sääntöjen mukaisuus, joten näillä perusteilla kilpailusuoritusta ei ole voitu hylätä. Rallin lajisääntöjen kohdan 34.3 mukaan "Teknisessä tarkastuksessa tarkastetaan kilpa-auton sääntöjenmukaisuus valituilta osin. Mikäli kilpa-auto osoittautuu näiden vastaiseksi, kilpailijaparin kilpailusuoritus hylätään."

Tämän johdosta vetoomusoikeus on tutkinut vain, onko vetoomuksen tekijän auto ollut teknisen tarkastuksen kohteena olleiden lisäpainojen osalta sääntöjen vastainen. Kysymys on tarkemmin siitä, onko pohjapanssariin kahdella pultilla kiinnitetty lyijykappale tulkittava V1600-sarjan teknisten sääntöjen kohdassa 4 mainituksi lisäpainoksi.

Vetoomuksen tekijä on vedonnut siihen, että lyijykappaleen tarkoituksena on ollut estää pohjapanssarin osuminen pakoputkeen ja siten estää pakoputken rikkoutuminen. Lyijykappaleen käytöstä tässä tarkoituksessa on esitetty näyttönä kuvamateriaalia sekä kuultu todistajina Rami Räikköstä ja Teemu Tahkoa. Esitetyn todistelun perusteella on käynyt ilmi lyijykappaleen sijoittaminen kiilamaisesti pohjapanssarin ja poikittaisen runkopalkin väliin. Lyijykappale on vastannut muodoltaan ja kooltaan runkopalkin leveyttä. Lyijykappale on ollut sijoitettuna vain toiselle puolelle autoa. Räikkönen on häntä kuultaessa uskottavalla tavalla kertonut lyijykappaleen valinnasta ja käytöstä tässä käyttötarkoituksessa. Asiassa kuullut Lampela ja Paatola ovat niin ikään kertoneet, että lyijykappaleen käyttö tähän käyttötarkoitukseen on voinut olla perusteltua pakoputken rikkoutumisen estämiseksi.

Asiassa on riidatonta, että lyijykappaleen painoa ei ole mitattu ja että auto on täyttänyt säännöissä määrätyn auton minimipainon ilman lyijykappaletta. Asiassa on myös riidatonta, että vetoomuksen tekijän ajoneuvossa on sääntöjen mukaiset lisäpainot sääntöjen mukaisissa paikoissa. Asiassa ei ole näytetty, että lyijykappaleen käyttämisestä olisi tullut vetoomuksen tekijälle sellaista kilpailuetua, joka olisi vaarantanut autourheilun turvallisuutta tai tasapuolisuutta. Asiassa ei ole myöskään näytetty, että mainitun lyijykappaleen käyttäminen asiassa esitetyllä tavalla ja esitettyssä käyttötarkoituksessa olisi sellaisenaan sääntöjen vastaista.

Edellä esitetyn perusteella vetoomusoikeus katsoo, että vetoomuksen tekijän autossaan käyttämä rakenne lyijykappaleesta pohjapanssarin ja poikittaisen runkopalkin välillä esitettyssä käyttötarkoituksessa ei ole säännöissä mainittu lisäpaino. Asiassa ei ole siten näytetty, että vetoomuksen tekijän auto olisi ollut sääntöjen vastainen.

27.10.2021

Asiassa on esitetty myös erinäisiä muita väitteitä muun muassa tapahtumainkulun, ajoneuvojen teknisen tarkastuksen, toisen kilpailijan ajoneuvon säännönmukaisuuden, tuomariston toiminnan ja päätöksen kohtuullisuuden osalta. Edellä esitetty huomioiden näillä väitteillä ei ole kuitenkaan asian ratkaisemisen kannalta merkitystä. Asian näin päättyessä, näistä seikoista ei ole myöskään tarvetta lausua enemmälti.

### **Päätös**

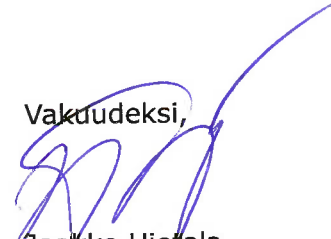
Vetoomus hyväksytään, kilpailutulokset ja sarjapisteet on muutettava vastaavasti. Vetoomusmaksu ja vastalausemaksu palautetaan. Muut asiassa esitetyt vaatimukset hylätään. Päätös oli yksimielinen.

Allekirjoitukset seuraavalla sivulla.



27.10.2021

Vakuudeksi,



Jaakko Hietala  
puheenjohtaja



Anssi Kannas  
sihteeri