

8.4.2022

**Aika:** 7.4.2022 klo 13.00–15.30

**Paikka:** Microsoft Teams -etäyhteydellä

**Käsiteltävä asia:**

Ilmoittaja Rautio Motorsport ja kilpailija Juha Salon vetoomus koskien SM-ralli ABC Pitkälähti Kuopio Kilpailun tuomariston 5.3.2022 kello 23.39 tekemää päätöstä vastalauseen hylkäämisestä.

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

**Rautio Motorsportin ja Juha Salon vetoomus**

Rautio Motorsport ja Juha Salo ovat 9.3.2022 jättäneet vetoomuksen koskien SM-ralli ABC Pitkälähti Kuopio kilpailun tuomariston 5.3.2022 kello 23.39 tekemää päätöstä vastalauseen hylkäämisestä.

Vetoomuksen tekijä vaatii, että

1. kilpailun tuomariston 5.3.2022 kello 23.39 tekemä päätös vastalauseen hylkäämisestä kumotaan, vastalause hyväksytään ja kilpailutulokset palautetaan voimaan; ja
2. vetoomusmaksu 1000,00 euroa palautetaan Rautio Motorsportille.

**Vetoomuksen perusteet**

Rautio Motorsport toimi ilmoittajana 4.-5.3.2022 Kuopiossa järjestetyssä SM ABC Pitkälähti Ralli Kuopio -kilpailussa. Kilpailijaparina toimi Juha Salo (kuljettaja) ja Mikko Markkula (kartanlukija). Luokka oli SM1, auto Skoda Fabia R5 Evo ja kilpailunumero 5.

Kilpailua edeltävä turvallisuustarkastus suoritettiin kilpailijan 5. osalta AKK:n sääntöjen ja toimihenkilöiden ohjeistusten mukaisesti perjantaina 4.3.2022 Kello 12:30 osoitteessa Sahakatu 2, 70800 Kuopio.

Kun kilpailijan 5. auto siirrettiin ulos katsastushallista kohti äänenmittausta, havaitsivat kilpa-autoa turvallisuustarkastuksen aikana hallinneet kilpailijan 5. mekaanikot Mika Orava ja Kalevi Hulusi kilpailunjärjestäjän vaa'at, mutta vaa'oilla ei ollut minkäänlaista henkilökuntaa kyseisellä hetkellä. Mika Orava ja Kalevi Hulusi tulkitsivat, että kilpailun järjestäjän vaa'at eivät olleet toimintakunnossa voidakseen tarkistaa kilpa-auton painon esikatsastuksessa. Kilpailun järjestäjän toimesta ei voida olettaa kilpailijan, kilpailijan edustajan tai maallikon osaavan itsenäisesti ja

8.4.2022

omatoimisesti käyttää tietokoneella operoitavaa vaakaa, ilman kilpailun järjestäjän asianmukaista ohjeistusta ja opastusta. Mika Orava ja Kalevi Hulsi ohittivat vaa'at ja jatkoivat suoraan äänten mittaukseen. Turvallisuustarkastus suoritettiin kilpailijan 5. toimesta kokonaisuudessaan muuten loppuun sääntöjen ja toimihenkilöiden ohjeiden mukaisesti, eikä mitään poikkeamia tai puutteita havaittu kilpailijan 5. kilpa-autossa tai turvavarusteissa.

Lauantaina 5.3. noin klo. 09:35 aikaan osoitteessa Luostarintie 15, 71210 Tuusjärvi suoritettiin kilpailuautojen kilpailunaikainen tarkastus, joka tässä tapauksessa tarkoitti kilpa-autojen punnitusta.

Sääntöjen ja toimihenkilöiden ohjeistuksen mukaan kilpailijapari 5. (kuljettaja ja kartanlukija) nousivat ulos autosta, ottaen sääntöjen määräämät henkilökohtaiset turvavarusteensa mukaan (kypärät sekä HANS-niskatuet). Yksi toimihenkilöistä (kuljettajan puolella oleva mieshenkilö) pyysi autokunnan kartanlukijaa ilmoittamaan autossa olevan polttoainemäärän. Kartanlukija ei pystynyt toteamaan asiaa ollessaan ulkona autosta punnitusprosessin aikana ja kertoi sen myös ko. toimihenkilölle. Toimihenkilö vaati uudelleen polttoainemäärä ilmoitettavaksi, jolloin kartanlukija vastasi, ettei se ole sääntöjen mukaan vaadittava tieto eikä sillä täten ole punnituksen kannalta merkitystä. Kartanlukijan vastaus ei riittänyt ko. toimihenkilölle vaan pöytäkirjaan kirjattiin todennäköisesti joku polttoainemäärä punnituspöytäkirjaa pitäneen henkilön toimesta. Kartanlukija totesi toiselle toimihenkilölle vararenkaiden määrän olevan ainoa oleellinen ja merkityksellinen tieto punnituksen kannalta. Punnituksen päätyttyä ja toimihenkilöiden ohjeistusten mukaisesti kilpailija 5. ajoi autonsa pois vaa'alta ja jatkoi matkaansa kohti huoltoa. Muutaman minuutin kuluessa kartanlukija palasi kysymään punnitustulosta. Polttoainemäärää kysynyt toimihenkilö sekä pöytäkirjaa pitänyt toimihenkilö kertoivat ja näyttivät punnituspöytäkirjasta punnitustulokseksi kilpailijalle 5. kirjatun 1407 kg.

Kilpailun jälkeinen tekninen tarkastus suoritettiin lauantaina 5.3.2022 Kello 19:30 osoitteessa Sahakatu 2, 70800 Kuopio. Läsnä oli myös pääkatsastaja Jarmo Harju, joka ohjasi tarkastusta. Kilpailijan 5. kilpa-auto punnittiin teknisen tarkastuksen aluksi. Punnituksen mukaan kilpa-auton paino oli 1210 kg, noin 20 kiloa vähemmän kuin säännöissä määritetty auton minimipaino 1230 kg. Punnitus suoritettiin kolme kertaa.

Mittauksien jälkeen kilpailijan 5. edustaja Lauri Mattila sopi kilpailun pääkatsastajan kanssa, että auto punnitaan vielä uudelleen. Tässä vaiheessa katsastuksen toimihenkilö yritti ottaa kuittausta teknisen tarkastuksen pöytäkirjaan Lauri Mattilalta, mutta hän totesi toimihenkilölle, ettei hän voi vielä antaa kuittausta pöytäkirjaan, koska hän on sopinut pääkatsastajan kanssa, että auto punnitaan vielä uudelleen. Tämän jälkeen suoritettiin auton uusintapunnitus niin, että auto laskettiin vaa'oilta ilman puusta tehtyjä ajoramppeja, mutta mittaustulos pysyi samana. Kun mittaukset oli suoritettu, järjestäjän edustaja ei antanut mahdollisuutta kilpailijan edustajille nähdä tai kuitata pöytäkirjaa. Pöytäkirja toimitettiin kilpailijalle myöhemmin kuittaamattomana.

8.4.2022

Teknisen tarkastuksen perusteella kilpailun johtajalle annetussa tekniikan raportissa on todettu auton paino 1210 kg, mittausmarginaali, autossa oleva polttoainemäärä (13,7 litraa) ja se, että auton tulisi täyttää minimipaino tyhjällä polttoainetankilla.

Teknisen tarkastuksen tuloksen perusteella kilpailunjohtaja hylkäsi kilpailijan 5. kilpailusuorituksen 5.3.2022 kello 21.02 antamallaan päätöksellä perusteena VIII Artikla 261 Eryitysmääräykset ryhmälle R5 ja Rally 2.

Kilpailija esitti tuomariston päätöksestä vastalauseen, joka hylättiin 5.3.2022 kello 23.59 annetulla päätöksellä. Samassa yhteydessä tuomaristolle tehtiin vetoamisilmoitus asian saattamisesta AKK:n vetoamusoikeuteen.

Tuomariston kilpailusuorituksen ja vastalauseen hylkäämistä koskevat päätökset ovat virheellisiä jäljempänä selvitetuin perustein.

### **Mittauksen epäluotettavuus**

Kilpailunaikaisessa tarkastuksessa auton painoksi mitattiin 1407 kg, joka poikkeaa noin 200 kg:lla kilpailun jälkeisen teknisen tarkastuksen tuloksista (1210 kg). Asialle ei ole vetoajan mukaan muuta rationaalista selitystä kuin puutteet kilpailunjärjestäjän vaakojen toiminnassa ja kalibroinnissa. Myös muilta kilpailijoilta on kuultu vastaavia kokemuksia kilpailun aikaisesta punnituksesta ja sen tuloksista. Kilpailija on punnituttanut auton kilpailun jälkeen lisäksi kolmannella taholla Ylälohjan Autokatsastus Oy:llä. Punnituksen tulos oli 1232,5 kg.

Näin ollen kilpailunjärjestäjän vaakojen mittaustuloksia ei voida pitää asiassa luotettavina. Osallistujan oikeusturva edellyttää, ettei tällaisen mittaustuloksen perusteella osallistujan kilpailusuoritusta voida hylätä.

Vetoamuksen tekijä on edellä esitetyn perusteella vedonnut siihen, että vaa'at eivät ilmeisesti ole olleet kalibroituja. Asian suullisen käsittelyn yhteydessä vetoamuksen tekijä on kuitenkin myöntänyt riidattomaksi, että vaa'at ovat olleet kalibroituja.

### **Polttoainemäärään liittyvät kysymykset**

Edellä 1-kohdassa selvitetyllä tavalla tuomaristo on katsonut, että auton tulisi täyttää minimipaino (1230 kg) tyhjällä polttoainetankilla. Suullisesti asia esitettiin mittausten yhteydessä siten, että mitataan ns. kuivapaino. Epäselväksi on jäänyt se, että onko polttonesteen arvioitu paino vähennetty auton todellisesta painosta ennen edellä mainittuja mittaustuloksia (1407 kg ja 1210 kg). Joka tapauksessa polttonestemäärän vähentäminen punnitustuloksesta on asiassa sovellettavien sääntöjen vastaista. VIII Artikla 261 Eryitysmääräykset ryhmille R5 ja Rally2 201-1-3 -kohdissa todetaan seuraavaa:

8.4.2022

201-1	<b>MINIMIPAINO</b>
201-2	Autojen painon tulee olla :
201-3	Tämä on todellinen auton paino ilman kuljettajaa, kartanlukijaa tai heidän varusteitaan. Varusteiksi luetaan seuraavat : Kuljettajan kypärä ja päätuki Kartanlukijan kypärä ja päätuki Missään vaiheessa kilpailua auto ei saa painaa tätä minimipainoa vähempää. Tarpeen vaatiessa kuljettajan ja kartanlukijan varusteet tulee poistaa punnituksessa. Nämä sisältää kypärän, mutta kypärän ulkopuoliset osat kypäräpuhelimesta voidaan jättää autoon.  Lisäpainon käyttö on sallittu Artiklassa 252-2.2 « Yleiset Määräykset » mainitulla tavalla.
201-4	Minimipaino on 1230kg Artiklassa 201-3 mainituin ehdoin (ja vain yhdellä varapyörällä). Yhdistetty minimipaino autolle (Artiklan 201-3 määrittelemällä tavalla ja vain yhdellä varapyörällä) sekä miehistölle ( kuljettaja ja kartanlukija) on 1390kg. Jos autossa kuljetetaan kahta varapyörää, toinen varapyörä tulee poistaa ennen punnitusta.

Auton minimipainoksi katsotaan siis auton todellinen paino yhdellä varapyörällä ilman kuljettajaa, kartanlukijaa tai heidän varusteitaan. Tästä todellisesta painosta ei vähennetä auton polttonestemäärää eikä tällaisesta ole minkäänlaista määräystä sovellettavissa säännöissä. Päinvastoin esimerkiksi säännössä V Art. 255 Eryitysmääräykset ryhmälle A 4.3-kohdassa todetaan, että muissa kuin rallikilpailuissa katsastajat voivat tyhjentää kulutettavaa nestettä sisältävät säiliöt.

Ylipäänsä autossa olevan polttonesteen painoa ei voida määrittää luotettavasti muutoin kuin polttonestesäiliö tyhjentämällä: auton polttoainemittarin perusteella tehtävät laskelmat ovat täysin epäluotettavia.

Edellä mainitut tuomariston virheelliset tulkinnat korostavat autoon suoritettun painon mittauksen epäluotettavuutta. Osallistujan oikeusturva edellyttää, ettei tällaisen mittauks tuloksen perusteella osallistujan kilpailusuoritusta voida hylätä.

### **Muut virheet**

Kilpailijan 5. oikeusturvaa on rikottu teknisen tarkastuksen yhteydessä, koska kilpailun järjestäjän täyttämää mittauspöytäkirjaa ei ole annettu teknisen tarkastuksen lopuksi kilpailijan 5. edustajalle kuitattavaksi. Myöskään kilpailunaikaisen tarkastuksen punnituspöytäkirjaa ei ole kilpailijan 5. esittämistä pyynnöistä huolimatta näytetty myöhemmin teknisessä tarkastuksessa tai tuomariston kuulemisen aikana, mikä on nähtävä myös kilpailijan 5. oikeusturvan rikkomisena.

Ottaen huomioon kaikki edellä selvitetty virheet ja puutteet kilpailun johdon toiminnassa, kilpailijan 5 oikeusturva ei ole toteutunut kilpailijan kilpailusuoritusta hylättäessä. Kilpailun johdon päätös kilpailusuorituksen hylkäämisestä on kumottava.

8.4.2022

**Vetoomusoikeuden suullinen käsittely:**

Vetoomuksen suullisen käsittelyn aluksi vetoomuksen tekijän asiamies Aleksi Välikangas esitti vetoomuksen keskeiset perusteet. Välikankaan mukaan kysymys on siitä, että tuomariston päätös johtaa kilpailijan ja ilmoittajan oikeusturvan kannalta kohtuuttomaan lopputulokseen.

Vetoomuksen tekijän mukaan asiassa on riidatonta, että säännöissä määrätty auton vähimmäispaino on 1230 kg. Kilpailun jälkeisessä teknisessä tarkastuksessa auton painoksi mitattiin 1210 kg. Vetoomuksen tekijä ei kuitenkaan pidä tätä tulosta luotettavana.

Vetoomuksessa on vedottu myös kalibrintitodistuksen puuttumiseen, mutta suullisessa käsittelyssä vetoomuksen tekijän asiamies totesi, että tästä väitteestä on luovuttu. Asiassa on riidatonta, että vaaka on ollut kalibroitu.

Vetoomuksen tekijän mukaan viimeisessä teknisessä tarkastuksessa tankissa on ollut polttoainetta, mutta siihen liittyvä virheellinen sääntötulkinta koskien punnitusta aiheuttaa myös epäselvyyttä.

Vetoomuksen tekijä esitteli kirjallisen aineiston, johon vetoomuksen tekijä vetoomuksessaan nojautuu.

**Kuultavat**

Vetoomuksen suullisessa käsittelyssä kuultiin tuomariston puheenjohtaja Timo Rintakoskea, tuomariston jäsen Kari Peltolaa ja kilpailun pääkatsastaja Jarmo Harjua. Asiantuntijana kuultiin AKK:n tekniikan lajipäällikkö Iiro Palmia.

Vetoomuksen tekijän nimeäminä todistajina kuultiin;

Juha Salo, kuljettaja  
Mikko Markkula, kartanlukija  
Lauri Mattila, teknikko  
Mika Orava, mekaanikko  
Kalevi Hulsi, mekaanikko  
Mikko Lehti, kanssakilpailija, osallistunut kilpailun jälkeiseen punnitukseen

**Kirjallinen päätösaineisto:**

- Vetoomus liitteineen, 9.3.2022
- Autourheilun sääntökirja 2022
- Kilpailun tuomariston vastine, 21.3.2022
- Kilpailun pääkatsastajan vastine, 21.3.2022
- AKK:n tekniikan lajipäällikön lausunto, 19.3.2022
- Valokuva punnitustilanteesta kilpailun jälkeen Ylä-Lohjan autokatsastus, 6.4.2022

8.4.2022

## **Vetoomusoikeuden päätös:**

### **1. Toimivalta**

AKK Motorsportin sääntökirjan kohdan 105 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**

Vetoomus perustuu keskeisesti siihen, että vetoomuksen tekijän mukaan teknisessä tarkastuksessa suoritettun auton painon mittauksen tulosta ei voida pitää luotettavana.

Asian suullisen käsittelyn yhteydessä kuultavat ja todistajat ovat kertoneet yhdensuuntaisesti teknisen tarkastuksen mittauksista tapahtumasta. Näiden kertomusten perusteella voidaan pitää selvitettyinä, että mittaus on suoritettu sisätiloissa kolmeen kertaan ja tulos on kullakin kerralla ollut sama, 1210 kg. Näiden mittausten lisäksi on suoritettu vielä kaksi ylimääräistä tarkistusmittausta, joista ensimmäisen yhteydessä auto oli varustettu siirtopyörillä ja tulos oli ollut joitakin kiloja alhaisempi. Tämän jälkeen autoon oli vielä asennettu uudelleen kilpailussa käytetyt piikkipyörät ja tulos oli ollut jälleen aiemmin mainittu 1210 kg.

Vetoomuksen mukaan teknisen tarkastuksen mittauspöytäkirja on esitetty kilpailijan edustajalle ensimmäisen mittauksen jälkeen, allekirjoittamista varten, mistä tämä kieltäytyi, koska hän oli sopinut uusintamittauksesta. Uusintamittaukset eivät käytännössä muuttaneet lopputulosta, eikä vetoomuksessa ole edes väitetty, että teknisen tarkastuksen pöytäkirjaan olisi merkitty väärä mittaustulos, vaan kysymys on siitä, että saatu mittaustulos oli virheellinen.

Vetoomuksen tekijä ei ole tuonut esille yllämainittuun mittaustilanteeseen liittyviä seikkoja, joiden perusteella yllämainittua mittaustulosta voitaisiin pitää epäluotettavana. Vetoomuksen tekijä on vedonnut siihen, että kilpailutapahtuman aikaisessa ulkotiloissa suoritettussa mittauksessa tulokseksi oli saatu 1407 kg, ja että tämän mittauksen ja teknisen tarkastuksen yhteydessä suoritettun mittauksen välisenä aikana autoon ei olisi tehty muutoksia. Lisäksi vetoomuksen tekijä on vedonnut jälkikäteen kilpailutapahtuman jälkeen vetoomuksen tekijän pyynnöstä paikallisella katsastustoimipaikalla suoritettuun mittaukseen, jonka tulos oli ollut 1232,5 kg.

Vetoomusoikeus katsoo selvitettyksi, että teknisen tarkastuksen yhteydessä suoritettu mittaus on tehty asianmukaisesti. Mittauksessa on käytetty kalibroitua mittalaitetta ja mittaus on suoritettu useampaan kertaan tavalla, jota on pidettävä luotettavana. Mittalaitteen toiminnassa ei ole havaittu poikkeamia tai häiriöitä sen enempää vetoomuksen tekijän kuin muidenkaan tarkastuksen kohteena olleiden autojen osalta. Yksin se seikka, että kilpailun aikaisen eri olosuhteissa ja eri paikassa suoritettun mittauksen mittaustulos on ollut huomattavasti korkeampi (1407 kg) ei

8.4.2022

osoita, että teknisessä tarkastuksessa käytetty mittaustapa tai mittalaite olisi ollut epäluotettava.

Asian suullisen käsittelyn yhteydessä on jäänyt pitävästi selvittämättä mistä kilpailun aikainen poikkeava mittaustulos johtuu. Vetoomuksen tekijän nimeäminä kuultujen henkilöiden kertomusten mukaan mittaus on suoritettu siten, että kilpailijapari ei ole ollut mittauksen aikana autossa. Asiassa kuullun lajipäällikkö Iiro Palmin kertomuksen perusteella vetoomusoikeus kuitenkin pitää mahdollisena, että mittaustulokseen tosiasiaa sisältyy myös kuljettajaparin paino.

Sillä seikalla, että vetoomuksen tekijän jälkikäteen teettämän mittauksen tulos on ollut 1232,5 kg, ei ole myöskään merkitystä teknisen tarkastuksen yhteydessä suoritettuna mittauksen luotettavuutta arvioitaessa. Jälkikäteen tehty mittaus on suoritettu myöhemmässä vaiheessa sen jälkeen, kun auto on jo poistunut parc fermé säännön alaisuudesta, minkä jälkeiset kilpailutapahtumaan kuulumattomat seikat ovat voineet vaikuttaa mittaustulokseen.

Vetoomuksen tekijä on vedonnut myös siihen, että tekniikan raportissa kilpailun johtajalle on virheellinen viittaus auton polttoaineeseen ja sen merkitykseen painon mittauksessa. Asian suullisen käsittelyn yhteydessä sekä tuomariston edustajat että pääkatsastaja ovat yhdenmukaisesti vahvistaneet, että tällä seikalla ei ole kuitenkaan ollut merkitystä sen enempää mittauksen suorittamisen kuin vastalauseen hylkäämisenkään näkökulmasta. Virheellinen viittaus ei ole miltään osin koitunut asiassa vetoomuksen tekijän vahingoksi.

Nyt käsillä olevassa tapauksessa autoon sovellettava ryhmäsääntö on Rally2/R5. Kyseisen auton minimipaino (1230 kg) määritetään teknisten Määräysten Liite J:n artiklassa 261. Sääntökohdan 201-3 mukaan "missään vaiheessa kilpailua auto ei saa painaa tätä minimipainoa vähempää".

Suomalaisessa autourheilukilpailussa käytettävä vaaka sekä punnitustapahtuma itsessään määritetään Teknisten Määräysten Liite J:n artiklassa 252 Yleiset Määräykset kohdassa 2. Mitat ja Painot kohdan 2.2. kansallisessa lisäyksessä:

"(...) kilpailun aikana tehdyssä punnituksessa tulee olla referenssipainot tai kalibroitu vaaka, jotta punnitustulos olisi riittävän luotettava. Kilpailussa käytettävä vaaka on kuitenkin aina virallinen määräävä vaaka kyseisessä kilpailussa."

Yllä esitetty huomioiden vetoomusoikeus katsoo, että teknisessä tarkastuksessa suoritettu mittaus on ollut sääntöjen mukainen eikä sen tulosta voida pitää epäluotettavana. Tässä tilanteessa myöskään vetoomuksen tekijän kilpailusuorituksen hylkäämistä ei voida pitää kohtuuttomana.

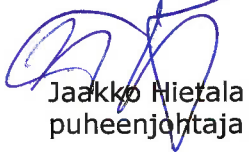
## **Päätös**

Vetoomus hylätään. Tuomariston päätös jää voimaan. Vetoomusmaksua ei palauteta.


Allekirjoitukset seuraavalla sivulla.

8.4.2022

Vakuudeksi,



Jaakko Nietala  
puheenjohtaja



Anssi Kannas  
sihteeri