

Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset

TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019

Määräyksen säädösperusta

Ajoneuvolaki (1090/2002)

Tieliikennelaki (729/2018)

Määräyksen tausta

Ajoneuvolain (1090/2002) 27 a, 29, 36, 50, 50 e, 60, 61 a ja 62 §:ssä säädetään asioista, joista Liikenne- ja viestintävirasto antaa tekniset määräykset. Lisäksi tieliikennelain (729/2018) liitteessä 5.1 ja 6.6 annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet määräysten antamiseen.

Määräyksellä kumotaan Liikenteen turvallisuusviraston määräys autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista (TRAFI/437519/03.04.03.00/2017, annettu 15.6.2018).

Määräystä lukiessa on huomioitava, että määräyksen kohtien otsikoiden perään on merkittävän kumotun määräyksen diaarinumero, jolla kyseistä kohtaa on viimeksi asiallisesti muutettu.

Määräyksellä muutetaan kumottavan määräyksen TRAFI/437519/03.04.03.00/2017 kohtaa 1.3 (Määritelmät), 2 (Direktiivien, EY- ja EU-asetusten sekä E-sääntöjen mukaiset vaatimukset), 3.2 (Valmistajan lakisääteinen kilpi), 3.3.2 (Pakolliset valaisimet ja heijastimet), 3.3.4 (Taksi-valaisin; kohta kumotaan), 3.3.4 (Kilpien valaisimet), 3.3.7 (Heijastavat mainokset), 3.4 (Vetoauton ja hinattavan ajoneuvon väliset kytkennät), 3.8 (Varoituskolmio), 3.12 (Mitat ja massat), 3.16 (Poikkeukset sivusuojausta koskevista vaatimuksista), 3.19 (Linja-auton hyväksymisen nopeudelle 100 km/h; uusi kohta) ja 5 (Siirtymämääräykset).

Lisäksi kohdassa 1.2, 3, 3.3.1, 3.3.3, 3.3.5 ja 3.14 on täsmennetty sanamuotoa ja tehty muita teknisiä korjauksia.

Vain tällä määräyksellä muutettavat kohdat on perusteltu. Muiden kohtien sisältö vastaa määräystä TRAFI/437519/03.04.03.00/2017.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyksestä pyydettiin lausuntoja sidosryhmiltä. Lausuntoaika oli 30.1.2020-13.3.2020.

Määräyksestä lausunnon antoivat Autotuoajat ja -teollisuus ry, Matkailuajoneuvotuoajat ry, Suomen Taksiliitto ry, Linja-autoliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Invalidiliitto ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry, Tattarisuon Autokatsastus Oy, A-Katsastus Group Oy, Jyki Oy, Oy Sisu Auto Ab, Kraatz Oy, Majava Group Oy, Yhteinen Toimialaliitto ry, SF-Caravan ry ja yksi yksityishenkilö. Lisäksi Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ja oikeusministeriö ilmoittivat, että niillä ei ole lausuttavaa.

Esteetön ajoneuvo

Yhteinen Toimialaliitto (YTL), Kuntaliitto, Taksiliitto ja Invalidiliitto ehdottivat lausunnoissaan pyörätuolinkäyttäjille vaihtoehtoisia istumapaikkoja. Tällöin henkilöautossa voisi olla yli yhdeksän istumapaikkaa, joiden samanaikaista käyttöä rajoitettaisiin niin, että sallittu henkilölukumäärä ei ylitä. Tältä osin todetaan, että liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt hankkeen liikennepalvelulain muuttamisesta taksilainsäädännön osalta (LVM025:00/2019). Hankkeen tavoitteena on arvioida yhteistyössä viranomaisten kanssa taksisääntelyn toimivuutta ja

valmistella tarpeelliset säädösmuutokset taksiliikenteen sääntelyyn. Hankkeen yhteydessä tarkasteluun tulevat myös takseja koskevat lakia alemman asteiset määräykset, ja nyt lausunnoissa ehdotetut muutokset arvioidaan silloin osana kokonaisuutta.

YTL ehdotti lisäksi ajoneuvon alaluokituksen muutosta niin, että merkintä ”pieni esteetön ajoneuvo / suuri esteetön ajoneuvo” kertoisi, onko pyörätuolipaikkoja yksi vai useampia. Tältä osin ei ole tehty muutosta määräykseen, koska katsotaan, että lisätiedon antamiseen on jo nyt mahdollista käyttää merkintää pyörätuolipaikkojen lukumäärästä.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto (YKL) ry ehdotti lausunnossaan, että esteettömien ajoneuvojen osalta määräyksessä viitattaisiin ajoneuvon luokkaan (M₁/M₂) ja istumapaikkojen määritelmään. Lausunnon mukaan katsastuksessa merkitään helposti M₂-luokan ajoneuvo M₁-luokan ajoneuvoksi, ellei istuimien käyttö ole selkeästi vaihtoehtoista. Määräykseen ei ole tehty muutosta lausunnon johdosta ja tältä osin todetaan, että määräyksen soveltamistilanteissa on syytä noudattaa tarkkuutta.

Kansallinen piensarjahyväksyntä jarrukomponenttivalmistajan yhteensopivuuslaskelmien perusteella

Majava Group Oy ehdotti lausunnossaan, että O₂-luokan ajoneuvon kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän voisi toteuttaa jarrukomponenttivalmistajan tekemien yhteensopivuuslaskelmien pohjalta. Tämä on määräyksen mukaan jo mahdollista, jos osakokonaisuuksista (pyöräjarrut ja vetoaisan jarrupää) on testiraportit, joten määräykseen ei ole tehty lausunnon johdosta muutoksia.

Matkailuajoneuvojen poikkeukset 100 km/h vaatimuksiin

Matkailuajoneuvotuojat ry ja SF-Caravan ry esittivät lausunnoissaan, että määräyksen kohdan 3.19 (Linja-auton hyväksyminen nopeudelle 100 km/h) eräistä vaatimuksista annettaisiin matkailuautoille poikkeuksia sillä perusteella, että ne olisivat matkailuautoille tarpeettomia ja/tai vaikeasti toteutettavissa. Vaatimukset, joita lausuntojen mukaan ei tarvitsisi soveltaa matkailuautoihin, ovat luetelmakohta 5 (”takaapäin suojattu kuljettajan paikka”), luetelmakohta 7 (”ajopiirturilla varustetussa autossa on ajopiirturi, jonka mitta-alue ulottuu vähintään nopeuteen 125 km/h”) ja luetelmakohta 8 (”auton takana mustin 20 mm levein reunoin varustettu keltainen pyöreä kilpi, jonka halkaisija on 240 mm ja johon on mustin 120 mm korkein numero merkitty luku 100”).

Kommenttien johdosta määräyksen 3.19 kohtaan on lisätty uusi toinen kappale, jonka mukaan ”Edellisen kappaleen 5 ja 8 luetelmakohtaa ei sovelleta tieliikennelain liitteen 5.1 taulukon o kohdassa tarkoitettuun matkailuautoon.” Luetelmakohtaan 7 osalta poikkeusta ei ole kirjattu, koska ajopiirturia koskeva vaatimus tulee joka tapauksessa sovellettavaksi vain silloin, kun autossa on ajopiirturi.

Linja-auton hyväksyminen nopeudelle 100 km/h

YKL tiedusteli lausunnossaan, onko määräyksellä tarkoitus muuttaa kansallisesti E-säännön 16 muutossarjan 07 voimaantulon aikataulua (viittaus määräyksen kohdassa 3.19 Linja-auton hyväksyminen nopeudelle 100 km/h, alakohta 4) eli aikaistaa voimaantuloa muutossarjan soveltamisen alkamisesta eli 1.9.2021. Huomautuksen johdosta kohtaa on muutettu siten, että siinä viitataan E-säännön 16 muutossarjaan 06, joka on jo voimassa.

A-katsastus ehdotti lausunnossaan, että 3.19 kohdassa (Linja-auton hyväksyminen nopeudelle 100 km/h) määritellään takaapäin suojatun kuljettajan paikan suojauksen mitta- ja lujuusvaatimukset. YKL lausui samaan kohtaan, että takaapäin suojatun kuljettajan paikan tulisi täyttää E-säännön 107 kohdan 7.7.13 vaatimukset. Kohtaa ei ole muutettu lausuntojen johdosta, koska vaatimuksia ei ole mahdollista määritellä yksiselitteisesti kaikille linja-autoille.

Linja-autoliito huomautti lausunnossaan, että nopeudelle 100 km/h hyväksytyssä linja-autossa vaadittaisiin jatkossa turvavyö jokaisella istumapaikalla. Käytännössä liikenteessä voi olla vielä

muutamia linja-autoja, joissa turvavöitä ei ole asennettu jokaiselle istumapaikalle, mutta käytönotettaessa edellytykset 100 km/h nopeudelle silloin voimassa olevien säädösten mukaan ovat täyttyneet. Näiltä osin vaatimukset muuttuvat linja-auton elinkaaren aikana. Tämän lausunnon osalta todetaan, että lausunnossa mainittuja linja-autoja on liikennekäytössä niin vähän, että vaatimusten muutosta ei pidetä kohtuuttomana.

Poikkeukset sivusuojavaatimuksista

SKAL piti lausunnossaan hyvänä sitä, että raakapuukuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen ongelmat alleajosuojien käytössä on huomattu. Määräysluonnoksessa on ehdotettu poikkeamismahdollisuuksia sivusuojavaatimuksista vain perävaunuille. SKAL esitti, että vastaavat poikkeamismahdollisuudet ulotettaisiin myös raakapuukuljetuksiin tarkoitettuihin autoihin.

Jyki toivoi lausunnossaan, että puutavaraperävaunussa ei tarvitsisi ollenkaan sivusuojausta.

Näiden lausuntojen osalta todetaan, että sivusuojavaatimuksia koskeviin poikkeuksiin on löydettävä kokonaisratkaisu, jotta yksittäisistä poikkeamistarpeista ei tarvitsisi määrätä erikseen ja turvallisuus- ja käytettävyyšnäkökulmat saataisiin tasapainoon. Asiaa selvitetään kokonaisuutena ennen seuraavaa määräysmuutosta eikä lausunnoissa ehdotettuja muutoksia tehdä tässä vaiheessa ilman lausuntokierrosta.

Autotuoajat ehdotti lausunnossaan, että myöskään G-luokan ajoneuvojen osalta sivusuoja ei tarvitsisi asentaa alemmas kuin akseleiden välillä olevia muita rakenteita. Lausunnon johdosta määräykseen on tehty tarkennus G-luokan ajoneuvojen osalta. Muita rakenteita alemmas ulottuvat sivusuojat haittaisivat merkittävästi maastokäyttöön tarkoitetun G-luokan ajoneuvon maasto-ominaisuuksia ja tällaiset sivusuojat vaurioituisivat helposti maastokäytössä. Tilanne on sama kuin puutavarankuljetusperävaunuissa ja muutos tehdään samoista syistä.

Poikkeukset taka-alleajosuojavaatimuksista

Autotuoajat ehdotti lausunnossaan, että taka-alleajosuojavaatimukseen tehdään poikkeus puutavaranosturin kiinnityspisteillä sekä ohjaamosuojalla ja puutavarapangoilla varustetun kuorma-auton osalta, jotta puutavarakuljetukset sujuvoituisivat. Määräykseen on lausunnon johdosta tehty ehdotettu lisäys. Taka-alleajosuoja heikentää tällaisen metsäautoteillä usein liikkuvan auton käytettävyyttä ja riski peräänajolle on käytännössä pieni, koska puutavarankuljetusauto liikkuu vilkkaammin liikennöidyillä teillä lähes aina niin, että siihen on kytketty perävaunu.

SKAL ehdotti lausunnossaan, että raakapuun kuljetuksiin metsässä käytettävät ajoneuvot vapautettaisiin kokonaan alleajosuojavaatimuksesta. Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että myös näihin poikkeuksiin on löydettävä kokonaisratkaisu, jotta yksittäisistä poikkeamistarpeista ei tarvitsisi määrätä erikseen ja turvallisuus- ja käytettävyyšnäkökulmat saataisiin tasapainoon. Asiaa selvitetään kokonaisuutena ennen seuraavaa määräysmuutosta eikä lausunnossa ehdotettua muutosta tehdä tässä vaiheessa ilman lausuntokierrosta.

Valaisimet ja heijastimet

Autotuoajat ehdotti, että määräyksestä poistettaisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja muiden Pohjoismaiden tapaan määräys, jonka mukaan ”ylimääräinen kaukovalaisin, jos kaukovalaisimien, jotka voidaan kytkeä päälle samanaikaisesti, yhteinen voimakkuus ei ylitä E-säännön n:o 48 mukaista vertailuarvoa 100”. Ehdotus otetaan tarkasteltavaksi määräystä seuraavan kerran muutettaessa, koska muutos vaatisi uuden lausuntokierroksen.

Tattarisuon autokatsastus ehdotti, että määräyksessä sallittaisiin lisälähivalaisimien asentaminen autoon, jossa ei edellytetä lähivalojen korkeudensäätölaitetta. Ehdotus otetaan tarkasteltavaksi määräystä seuraavan kerran muutettaessa, koska muutos vaatisi uuden lausuntokierroksen.

YKL ehdotti, että määräyksestä poistettaisiin määräys, jolla sallitaan kansallisesti kahden ylimääräisen takaheijastimen asentaminen. Perusteluna lausunnossa esitettiin, että E-säännön 48 kohdassa 6.14.2 tämä on jo sallittu ja kansallinen määräys on tarpeeton. Määräykseen ei

ole tehty tämän johdosta muutosta, koska kansallisesti sallituista ylimääräisistä heijastimista ei arvioida olevan haittaa.

A-katsastus ehdotti, että perävaunun vetoaisassa tulisi sallia valkoisen lisäksi myös keltainen nauhamainen merkintä. Määräykseen on tehty ehdotettu muutos, koska sivulle näkyvä keltainen väri sallitaan myös E-säännössä.

Yksityishenkilö 1 ehdotti lausunnossaan, että sallittujen valaisimien luetteloon lisättäisiin perävaunun tunnusvalaisimet. Ehdotuksen johdosta ei ole tehty määräykseen lisäystä, koska katsotaan, että tällaisilla valaisimilla ei olisi lisäarvoa.

Yksityishenkilö 1 ehdotti lisäksi, että vetoauton tunnusvalaisimen voisi ohjaamon katon lisäksi sijoittaa muuallekin, esimerkiksi tuulilasin ulkopuoliseen häikäisysojaan. Määräykseen on tehty muutos, josta ei arvioida olevan haittaa ja jossa tunnusvalaisimen sijoitus vastaa markkinoilla olevia ratkaisuja.

Yksityishenkilö 1 ehdotti edelleen, että taka-, suunta- ja jarruvalaisimet sallittaisiin asennettavan N₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen kuormakorin yläreunaan. Määräykseen ei ole tehty ehdotuksen johdosta muutosta, sillä tällaiset valaisimet voisivat sekoittaa ruskeankeltaiseen varoitusvalaisimeen. Valaisimien poikkeava sijoitus sallitaan jo nyt E-säännön nojalla silloin, kun ajoneuvon käyttötarkoitus sitä edellyttää.

Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt

Autotuoajat ehdotti, että määräyksen liitteen 1 taulukon kohdasta 41 poistettaisiin raskaiden hyötyajoneuvojen päästöluokan EURO VI päästöjen osoittamistapa E (hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävä ajoneuvon tarkastus) kansallisena poikkeuksena. Perusteluna lausunnossa esitettiin, että erityisesti nykyisistä Euro VI -päästötason kuorma-autoista ei ole mahdollista osoittaa säänneltyjen päästöjen toteutumista katsastuksessa tehtävässä ajoneuvon tarkistuksessa. Osoittamistapa on vanhentunut myös aiempien päästöluokkien osalta. Lausunnon johdosta määräyksestä on poistettu osoittamistapa E. Käytössä olevien ajoneuvojen osalta asia pitää ratkaista rakennemuutosmääräyksessä.

Kytkenälaitteen määritelmä

Kraatz toivoi lausunnossaan tarkennusta kytkenälaitteen määritelmään: tarkoitetaanko kytkenälaitteella pelkkää vetokytkintä vai laajemmin vetolaittekokonaisuutta eli vetokytkimen kanssa yhteensopivaa vetopalkkia ja sivulevyjä? Lausunnon johdosta asiaa on täsmennetty määräyksen perustelumuiustiossa. Vetopalkki ja sivulevyt ovat E-säännön n:o 55 mukaisesti hyväksyttäviä kytkenälaitteita, joten kytkenälaitteella tarkoitetaan myös niitä.

Sähkökäyttöinen auto

YKL toivoi lausunnossaan minimivaatimusten määrittelemistä vanhojen autojen sähkökonversioihin. Tarkoitus on, että Liikenne- ja viestintävirastossa parhaillaan käynnissä olevassa rakennemuutosmääräyksen uudistamishankkeessa määritellään vaatimukset ennen 21.8.2002 käytönotetuille autoille ja siitä eteenpäin sovellettaisiin E-säännön 100 vaatimuksia.

Liite 1

Sisu ehdotti lausunnossaan lievennyksiä siihen, miten vanhojen kuorma-autojen jarrujen vaatimustenmukaisuus osoitetaan akselivälimuutoksen yhteydessä. Lausunnon johdosta määräykseen on lisätty akselivälimuutoksista liitteen 1 taulukkoon jarruja koskien kohtaan uusi alaviite 52, joka koskee muita kuin sähköohjatuilla paineilmajarruilla varustettuja silloin, kun akseli-, teli- tai ajoneuvomassoihin ei tule korotuksia. Nämä hyväksytään valmistajan todistuksella ja käytönaikaisella jarrusovituksella.

Tattarisuon autokatsastuksen lausunnossa toivottiin selvennystä siihen, milloin määräyksen liitettä 1 on sovellettava. Myös YKL ehdottaa, että liitteen 1 alussa kerrotaisiin selkeästi, mistä alkaen liitteen 1 osoittamistapoja tulee soveltaa. Lausunnon mukaan vanhan auton rekiste-

röinti- tai muutokatsastuksessa ei voida edellyttää noudatettavan uuden auton vaatimusten mukaisuutta ja osoittamistapoja. Määräyksellä ei voida ottaa kantaa siihen, mistä ajankohdasta alkaen liitettä 1 on sovellettava, koska asia kuuluu lainsäädännön alaan. Tämän vuoksi määräystä ei ole tältä osin muutettu.

Tattarisuon autokatsastus esitti lisäksi, että määräyksen liitteen 1 kohdan 2 (Kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 5 ja 6) sekä korjaus- ja huoltotietojen saatavuus) N₂-luokkaa koskeva alaviite 51 ("ei koske dieselmoottorilla varustettua ajoneuvoa") muutettaisiin. Myös YKL toi asian esille lausunnossaan.

Liikenne- ja viestintäviraston tiedossa ei ole, mihin toive perustuu eikä muutokselle siten arvioida olevan perusteita.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksessä sallitun ylimääräisen, tyyppihyväksymättömän vetokytkimen asentaminen vaikuttaa yksittäishyväksynnän myöntäjien ja katsastajien toimintaan, koska vetokytkimen asentaminen ei edellytä kytkentäkatsastusta vaan asennus hyväksytään uuden auton liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä taikka käytetyn ajoneuvon muutos- tai rekisteröintikatsastuksessa.

Määräys vaikuttaa viranomaisten toimintaan siten, että siinä tarkennetaan vaatimuksia rekisteriin merkittävistä tiedoista. Esimerkiksi tieto ylimääräisen kytkentälaitteen hyväksymisestä ajoneuvoon ja tiedot sen käyttöön liittyvistä rajoituksista merkitään auton rekisteritietoihin lisätietoina. Samoin tieto hyväksynnässä sovellettavista poikkeuksista sivusuojausta koskevista vaatimuksista merkitään rekisteriin.

Määräyksessä mahdollistetaan vetoauton valmistajan lakisäätteisessä kilvessä ilmoitetusta ajoneuvoyhdistelmän massasta poikkeaminen, mikä antaa mahdollisuuden hyödyntää perävaunuun asennettua vetävää akselia yhdistelmämassan laskennassa. Uusi määräys on linjassa asiaa koskevan uuden tieliikennelain sääntelyn kanssa.

Määräyksellä helpotetaan pitkien ajoneuvoyhdistelmien käyttöä siten, että siinä sallitaan puoliperävaunun vetoautoon asennettava, kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa tarvittava ylimääräinen vetokytkin. Koska varsinaisen perävaunun ja keskiakseliperävaunun vetoon tarkoitettuja kytkentälaitteita ei useinkaan ole tyyppihyväksytty niin, että niitä voisi asentaa puoliperävaunun vetoautoihin tyyppihyväksynnän mukaisina, määräyksessä sallitaan tietyin ehdoin myös tyyppihyväksymättömän kytkentälaitteen asentaminen.

Perävaunun vetoaisan merkitsemistä heijastavalla nauhalla koskevan uuden määräyksen arvioidaan parantavan etenkin kevyen liikenteen turvallisuutta. Perävaunun pitkää vetoaisaa on vaikea havaita pimeässä, ja uusi pakollinen merkintä parantaa sen näkyvyyttä.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Yleistä

Määräyksen 1.1 kohdassa (Määräyksen tarkoitus) luetellaan ajoneuvolain pykälät, joissa olevien määräyksenantovaltuuksien perusteella tämä määräys annetaan. Viraston nimi on muutettu Liikenne- ja viestintävirastoksi.

Määräyksen 1.2 kohdassa (Soveltamisala) määrätään määräyksen soveltamisalasta. Viraston nimi on muutettu Liikenne- ja viestintävirastoksi.

Määräyksen 1.3 kohdassa (Määritelmät) on määräyksessä käytetyt määritelmät

Määräyksen 1.3 kohdasta poistetaan telin määritelmä, auton ohjaavan akselin sekä ohjautuvan akselin määritelmät, koska niitä vastaavat määritelmät ovat uuden tieliikennelain (729/2018) 88 §:ssä. Telin määritelmän tilalla on 1.9.2020 alkaen sovellettavan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen määritelmä.

2 Direktiivien, EY- ja EU-asetusten sekä E-sääntöjen mukaiset vaatimukset

Määräyksen 2 kohdassa määrätään siitä, miten ajoneuvojen, niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tulee täyttää EY- ja EU-asetusten sekä E-sääntöjen vaatimukset ja miten niistä voidaan poiketa.

Kohdan ensimmäistä kappaletta muutetaan siten, että siinä viitataan puitedirektiivin lisäksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukainen menettely tulee tyyppi- ja yksittäishyväksynnässä sallituksi 1.9.2020, joten siihen on syytä viitata jo tässä vaiheessa. Määräyksessä tarkoitettuja kansallisia poikkeuksia on tarkoitus sallia sovellettavan myös puiteasetuksessa ja sen nojalla annettuihin säännöksiin.

Kohdan toisen kappaleen luetelmakohtaa 1 muutetaan siten, että se koskee vain kansallista piensarjatyypin hyväksyntää aiemman kansallisen tyyppihyväksynnän sijaan. Tarkennus tehdään, koska tässä tarkoitetuille ajoneuvoille voidaan kansallinen tyyppihyväksyntä myöntää vain kansallisena piensarjatyypin hyväksyntänä.

Toisen kappaleen luetelmakohtaa 4 ja 5 muutetaan siten, että ne koskevat EY-tyypin hyväksytyjen ajoneuvojen lisäksi EU-tyypin hyväksytyjä ajoneuvoja.

3 Kansalliset vaatimukset

Määräyksen 3.2 kohtaan (Valmistajan lakisääteinen kilpi) lisätään uusi toinen kappale, jossa sallitaan vetoauton valmistajan lakisääteiseen kilpeen merkittävää ajoneuvoyhdistelmän massaa koskeva poikkeus silloin, kun vetoajoneuvo on varustettu niin, että ajoneuvoyhdistelmässä voidaan hyödyntää tieliikennelain liitteessä 6.6 tarkoitettua, perävaunussa olevaa vetävää akselia. Vetoautossa olevaan valmistajan lakisääteiseen kilpeen merkittävää suurinta teknisesti sallittua yhdistelmämassaa sovelletaan jatkossakin silloin, kun ajoneuvolla vedetään tavanomaisia perävaunua tai tavanomaisia perävaunuja. Uudessa tieliikennelaissa kuitenkin sallitaan perävaunussa olevan vetävän akselin välittämän tehon huomioiminen, kun määritetään tehosta johtuvaa suurinta sallittua yhdistelmämassaa. Jos ajoneuvoyhdistelmälle sallittu massa määräytyy vetoauton moottoritehon mukaisesti, sallittua massaa voidaan korottaa ottamalla vetoauton liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä huomioon vetoauton mahdollisuus hyödyntää perävaunussa olevaa vetävää akselia. Ehdosta, joilla perävaunussa olevan vetävän akselin välittämä teho voidaan ottaa huomioon koko ajoneuvoyhdistelmän tehoa määritettäessä, määrätään ajoneuvoyhdistelmien teknisistä vaatimuksista annetussa Traficomien määräyksessä TRAFICOM/304841/03.04.03.00/2019. Koska kyseessä on vielä toistaiseksi harvinainen tekninen toteutus, tehdään tässä tarkoitettua yhteenlaskettua tehoa ja siitä mahdollisesti seuraavaa korkeampaa yhdistelmämassaa koskevat rekisterimerkinnät vain rekisteröintitodistukselle tulostettavina lisätietoina.

Määräyksen 3.3.2 kohtaan (Pakolliset valaisimet ja heijastimet) lisätään uusi 3 luetelmakohta, joka koskee varsinaista perävaunua ja määräyksen 1 kohdassa määriteltyä dollya. Määräyksen mukaan varsinaisessa perävaunussa, jonka pituus vetoaisa mukaan lukien ylittää 12,00 metriä ja dollyssa, on oltava vetoaisan molemmilla sivuilla E-säännön n:o 48 kohdassa 6.21.1.2.2 tarkoitettu valkoinen tai keltainen näkyvyysmerkintä. Vaatimusta ei uloteta koskemaan pituudeltaan enintään 12,00 metriä olevia varsinaisia perävaunuja, koska vaatimus olisi tällaisen perävaunun EY-tyypin hyväksynnässä edellytetyjä vaatimuksia tiukempi. Merkintää ei tarvitse kiinnittää jatkettavan vetoaisan siihen osaan, joka menee aisan toisen osan sisään, koska merkintä käytännössä irtoaisi aisan pituuden toistuvissa muutoksissa.

Tällä määräyksellä parannetaan esimerkiksi kevyen liikenteen turvallisuutta. Perävaunun pitkä vetoaisa on vaikea havaita pimeässä, ja merkintä parantaa sen näkyvyyttä. Merkintää ei tarvitse kiinnittää sellaiseen perävaunuun, jossa vaakasuora etäisyys etutelin keskeltä vetoaisassa olevaan kytkentäpisteeseen on enintään 4,00 metriä, koska tällöin vetoajoneuvossa ja perävaunussa olevien valaisimien ja heijastavien ääriivamerkintöjen välinen etäisyys on niin

pieni, että riski sille, että esimerkiksi pyöräilijä ajaisi epähuomiossa tähän väliin on hyvin vähäinen. Heijastavan merkinnän kuitenkin saa asentaa myös muun kuin tässä tarkoitetun perävaunun vetoaisaan.

Määräyksen 3.3.3 kohdan j luetelmakohta, jossa sallitaan taksivalaisimen asentaminen, kumotaan, koska myös taksivalaisimen teknisiä vaatimuksia koskeva 3.3.4 kohta kumotaan tästä määräyksestä. Määräyksen j luetelmakohdan kumoamisen ja luettelomerkkien numeroiksi muuttamisen johdosta k ja l luetelmakohdat muuttuvat 10 ja 11 luetelmakohdiksi.

Määräyksen 3.3.3 kohtaan lisätään uusi kappale, jonka mukaan E-säännön n:o 48 6.21.1.2.2 kohdan mukaisen sivuilla olevan näkyvyysmerkinnän saa tehdä siten, että se noudattaa ajoneuvon rakennetta ja muotoa, jos lähtökohtana oleva vaakasuora merkintä ei ole ajoneuvon muodon, rakenteen tai käyttötarkoituksen vuoksi tarkoituksenmukainen. Esimerkiksi koneenkuljetusauton saa merkitä siten, että näkyvyysmerkintä kulkee pyöräaukkojen kaarta pitkin, jolloin auton ulkomuoto hahmottuu hyvin pimeässä. Dollyn voi vastaavasti merkitä siten, että merkintä noudattelee lokasuojien reunoja.

Määräyksen 3.3.4 kohta (Taksivalaisin) kumotaan, koska taksivalaisinta koskeva määräys on tarkoitus siirtää ajoneuvojen merkki- ja varoitusvalaisimien, työ- ja apuvalaisimien, hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteiden sekä eräiden ajoneuvojen heijastimien ja heijastavien merkintöjen teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta ajoneuvon annettuun määräykseen.

Määräyksen uuden 3.3.4 kohdan (aiempi 3.3.5 kohta) toista kappaletta muutetaan siten, että siinä viitataan puitedirektiivin lisäksi autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen.

Määräyksen uuden 3.3.5 kohdassa (aiempi 3.3.6 kohta) sanamuotoihin tehdään tarpeelliset tarkennukset.

Määräyksen uutta 3.3.6 kohtaa (aiempi 3.3.7 kohta) täsmennetään siten, että vetoauton tunnusvalaisimet voi asentaa vaihtoehtoisesti ohjaamon yläosaan. Tällaisen asennuksen osalta on olennaista, että tunnusvalaisimet eivät haittaa näkyvyyttä tuulilasista ulospäin.

Määräyksen 3.3.7 kohtaan (aiempi 3.3.8 kohta) lisätään nykyiselle heijastimia ja heijastavia materiaaleja koskevalle E-säännölle vaihtoehtoinen uusi E-sääntö n:o 150. Uusi E-sääntö korvaa jatkossa siirtymäajan jälkeen nykyisen E-säännön n:o 104. Toistaiseksi myös E-sääntöä n:o 104 saa soveltaa.

Määräyksen 3.4 kohtaan (Vetoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon väliset kytkennät) lisätään uusi 5 ja 6 kappale, jotka koskevat puoliperävaunun vetoautoon sallittavaa ylimääräistä vetokytkintä. Tällaista vetokytkintä tarvitaan tieliikennelain 150 §:n 5 momentissa tarkoitetuissa kuorma-auton ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa. Tarve tällaisille ylimääräisille vetokytkimille on lisääntynyt niin sanottujen HCT-yhdistelmien tultua yleisesti tieliikenteessä sallituiksi 21.1.2019. Koska varsinaisen perävaunun ja keskiakseliperävaunun vetoon tarkoitettuja kytkentälaitteita ei useinkaan ole tyyppihyväksytty niin, että niitä voisi asentaa puoliperävaunun vetoautoihin tyyppihyväksynnän mukaisina, määräyksessä sallitaan tietyin ehdoin myös tyyppihyväksymättömän kytkentälaitteen asentaminen. Määräyksen 3.4 kohdan 5 ja 6 kappaleessa määrätään näistä ehdoista. Koska puoliperävaunun vetoauton jarrujärjestelmä on sovitettu toimimaan puoliperävaunun jarrujen kanssa, se ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla varsinaisen perävaunun ja keskiakseliperävaunun jarrujärjestelmien kanssa. Jarrujärjestelmän uudelleensovittu tässä tarkoitettua lyhyttä siirtoajoa varten ei ole mielekästä vaatia. Tästä syystä edellytetään, että yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa on lukkiutumattomat jarrut ja että siirtoajossa ei ylitetä nopeutta 30 km/h. Ylimääräisen kytkentälaitteen läheisyyteen on kiinnitettävä kilpi, esimerkiksi tarra, josta ilmenee suurin sallittu nopeus kytkentälaitetta käytettäessä. Kytkentälaitteeseen tai sen läheisyyteen kiinnitetystä kilvestä on käytävä ilmi suurimmat sallitut kytkentämassat niille perävaunutyypeille, joita kytkentälaitteeseen on sallittu kytkeä. Ajoneuvossa olevien merkintöjen tarkoituksena on muistuttaa kytkentää tekevää henkilöä ja liikennettä valvovaa viranomaista kytkimen käyttöön liittyvistä rajoituksista, joten merkintöjen ei

tarvitse olla muiden tienkäyttäjien luettavissa yhdistelmän liikkeessä tiellä. Tieto tässä tarkoitettuna ylimääräisen kytkentälaitteen hyväksymisestä ajoneuvon ja tiedot sen käyttöön liittyvistä rajoituksista merkitään auton rekisteritietoihin lisätietoina. Ylimääräisellä vetokytkimellä ei ole vaikutusta auton luokittelutietoihin, koska pääasiallinen käyttö on edelleen puoliperävaunun vetoautona. Tällainen vetokytkin on tarkoitettu käytettäväksi useiden eri perävaunujen kanssa ja vetokytkin on kytkentälaitteena samanlainen kuin varsinaisen perävaunun tai keskiakseliperävaunun kytkemiseen tarkoitettujen kytkentälaitteiden yleisesti ovat. Tässä tarkoitettuna ylimääräisen vetokytkimen asentaminen ei siten edellytä kytkentäkatsastusta, vaan asennus hyväksytään uuden auton liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä taikka käytetyn ajoneuvon muutos- tai rekisteröintikatsastuksessa. Ylimääräisen vetokytkimen ja sen asennuksen soveltumisen tässä tarkoitettuihin lyhyisiin siirtoihin voi osoittaa ajoneuvon tai kytkentälaitteen valmistajan antamalla todistuksella, jossa on huomioitu se, miten kytkentälaitte tai sen asennus mahdollisesti poikkeaa tyyppihyväksynnän mukaisesta. Määräyksessä vetokytkimellä tarkoitetaan myös vetopalkkia ja sivulevyjä, jotka ovat E-säännön n:o 55 mukaisesti hyväksyttäviä kytkentälaitteita.

Määräyksen 3.8 kohtaan lisätään nykyiselle varoituskolmiota koskevalle E-säännölle vaihtoehtoinen uusi E-sääntö n:o 150. Uusi E-sääntö korvaa jatkossa siirtymäajan jälkeen nykyisen E-säännön n:o 27. Toistaiseksi myös E-sääntöä n:o 27 saa soveltaa.

Määräyksen pelastusautoa, poliisiajoneuvoa, Tullin ajoneuvoa ja rajavartiolaitoksen ajoneuvoa koskevaan 3.10 kohtaan lisätään uusi g luetelmakohta, jonka mukaan peruutushälytin saa olla kytkettävissä pois toiminnasta. Ominaisuus on tarpeen etenkin Poliisin tietyissä operaatioissa, jossa kohdetta on voitava lähestyä mahdollisimman äänettömästi.

Määräyksen 3.11 kohdan (Esteetön ajoneuvo) sanamuotoa virtaviivaistetaan ja täsmennetään. Kohdan sisältöä ei olennaisesti muuteta. Kohdan neljättä kappaletta muutetaan siten, että sivuun käännettävät istuimet muutetaan kokoonaitettaviksi tai poistettaviksi istuimiksi. Tämä kuvaa paremmin istuimia, jotka voidaan sivulle taittamisen lisäksi taittaa myös eteenpäin. Myöskään istuimen poistamista vaihtoehtona ei ole syytä kieltää.

Määräyksen 3.12 kohtaa (Mitat ja massat) muutetaan siten, että siinä viitataan kumottavan ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen sijasta uuteen tieliikennelakiin.

Määräyksen 3.16 kohtaa (Poikkeukset sivusuojausta koskevista vaatimuksista) muutetaan. Muutoksilla yhtenäistetään vaatimuksia ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista eri hyväksyntälajien välillä.

Kohdan ensimmäisen kappaleen johdantolauseetta päivitetään E-säännön n:o 73 muutossarjan 01 lisäyksen 1 mukaisesti niin, että viitataan E-säännön 13.3. ja 16.2 kohdan mukaisiin vaatimuksiin. Näissä vaatimuksissa tuodaan aiempaa selvemmin esiin mahdollisuus osittaiseen poikkeamiseen E-säännön yleisistä vaatimuksista silloin, kun vaatimuksia ei ajoneuvon käyttö- tai tarkoituksen vuoksi voida täysin täyttää. Ajoneuvon hyväksynnässä sovelletaan lähtökohtaisesti uusinta voimassa olevaa E-säännön kyseisen muutossarjan lisäystä, mutta hyväksyttäessä esimerkiksi käytettynä maahantuotua ajoneuvoa voidaan vaihtoehtoisesti soveltaa ajoneuvon käyttöönottoajankohtana voimassa olleita vaatimuksia. Määräyksessä aiemmin mainittua E-säännön n:o 73 muutossarjan 01 1.2.2 kohtaa voi siten soveltaa ajoneuvon, joka on otettu käyttöön ennen tämän määräyksen voimaantuloa 1.6.2020.

Määräyksen 3.16 kohdan ensimmäisen kappaleen 1 luetelmakohtaa tarkennetaan siten, että yleinen poikkeusmahdollisuus sivusuojeiden asentamisesta koskee vain sellaisia erikoiskuljetusperävaunuja, jotka on hyväksytty vain erikoiskuljetuksiin. Jos perävaunua käytetään myös muissa kuljetuksissa, tarve poikkeamiselle on arvioitava tapauskohtaisesti käyttötarkoituksen perusteella. Muutoksella poistetaan mahdollisuus kiertää vaatimuksia luokittelemalla ajoneuvo erikoiskuljetusajoneuvoksi.

Määräyksen 3.16 kohdan toiseksi kappaleeksi lisätään osittainen poikkeamismahdollisuus sivusuojavaatimuksista raakapuukuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Tällä lievennetään sivusuojien asennusvelvollisuutta sellaisten puunkuljetusperävaunujen osalta, joissa on parannettu ajoneuvoyhdistelmän käsiteltävyyttä ahtaissa metsäolosuhteissa.

Toisen kappaleen ensimmäinen luettelukohta koskee siirrettävillä akselistoilla varustetun perävaunun sivusuojan pois jättämistä akselien liikkumisalueella. Tämä poikkeus on tarpeen, sillä tavanomaiset sivusuojat estäisivät akseliston liikkumisen. Sivusuojien asentaminen taka-akseliston liikkeen vaatimalle alueelle edellyttäisi monimutkaista rakennetta, joka olisi käytännössä vaikea pitää toimintakuntoisena metsäolosuhteissa.

Toisen kappaleen toinen luettelukohta koskee sivusuojauksen mitoitusvaatimuksista poikkeamista siten, että sivusuojausta ei tarvitse asentaa alemmaksi kuin akselien välillä olevat alimmat muut rakenteet. Alimpien rakenteiden alapuolella olevat sivusuojat vaurioituisivat metsäolosuhteissa tehtävissä tiukoissa käänöksissä.

Toisen kappaleen kolmas luettelukohta koskee sivusuojan pois jättämistä perävaunua kääntäessä etuvaunun kääntymistä haittaavalta osalta. Sivusuojien asentamiselle mahdollista tilaa pienentää se, että perävaunua joudutaan usein kääntämään hyvin jyrkästi ja varsinaisen perävaunun etuvaunulle on jätettävä tämän vaatima tila. Käytännössä mahdollinen sivusuojaus jäisi teholtaan hyvin vaatimattomaksi eikä sen asentamisella saavutettaisi kustannuksia vastaavaa hyötyä.

Toisen kappaleen neljäs luettelukohta koskee sivusuojan katkaisemista tai pois jättämistä perävaunun vasemmalta puolelta kuormankiinnitysjärjestelmän vaatimalla alueella, jos kuormankiinnitysjärjestelmän käyttäminen sitä edellyttää. Puunkuljetuksessa hyväksi todetut kiinnitysvälineet vaativat tilaa kuorman vasemmalta puolelta, eikä sivusuojien asentaminen samaan kohtaan ole mahdollista. Oikealle puolelle on kuitenkin näissäkin tapauksissa asennettava sivuoja, koska kääntymistilanteissa oikean puolen sivusuojaus on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeä.

Määräyksen 3.16 kohdan kolmannessa kappaleessa tarkennetaan sitä, miten tieto ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä sovelletuista poikkeuksista E-säännön n:o 73 yleisistä vaatimuksista merkitään rekisteriin. Rekisteriin merkitään tieto kaikista ensimmäisessä kappaleessa luetelluista poikkeuksista ja kaikista E-säännössä n:o 73 tarkoitetuista poikkeuksista, joissa sivusuojien asennusta ei edellytetä lainkaan tai joissa sallitaan poikkeuksia sivusuojien mitoittamiseen ajoneuvon käyttötarkoituksen vuoksi. Rekisteriin merkitään myös peruste poikkeusmahdollisuuden soveltamiselle. Rekisterimerkinnöissä käytetään niin sanottuja kooditettuja erikoisehtoja, jolloin tietoja on helpompi hyödyntää esimerkiksi määräysten toimivuutta arvioitaessa ja vaatimuksia edelleen kehitettäessä.

Tietoa määräyksen 3.16 kohdan neljännessä ja viidennessä kappaleessa tarkoitettujen poikkeusmahdollisuuksien soveltamisesta ei tarvitse merkitä rekisteriin, koska poikkeusten soveltamiseen ei yleensä liity tulkinnanvaraisuutta. Rekisterimerkinnän voi kuitenkin näissäkin tapauksissa tehdä, jos on mahdollista, että tulkinnasta syntyy myöhemmin epäselvyyttä.

Määräyksen 3.17 kohdan ensimmäisen kappaleen toiseksi luettelukohtaksi lisätään puutavarasturin kiinnityspisteillä, ohjaamosuojalla ja puutavarapankoilla varustettua kuorma-autoa koskeva poikkeus taka-alleajosuojausvaatimuksista. Tällaiset kuorma-autot kulkevat metsässä vaativissa oloissa ja maantiekäytössä niillä on käytännössä aina perävaunu perässä.

Määräykseen lisätään uusi 3.19 kohta (Linja-auton hyväksyminen nopeudelle 100 kilometriä tunnissa). Kohdassa määrätään tieliikennelain liitteessä 5.1 tarkoitetuista edellytyksistä, joilla linja-auto voidaan hyväksyä käytettäväksi enintään nopeudella 100 kilometriä tunnissa. Edellytyksistä linja-auton käyttämiselle nopeudella 100 kilometriä tunnissa määrätään ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa määräyksessä TRAFICOM/420043/03.04.03.00/2019. Tässä ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä koskevassa määräyksessä annetaan uutta linja-autoa koskevat vaatimukset, jotka ovat toistaiseksi sisällöltään pääosin samat kuin vastaavat käyttöä koskevat vaatimukset eivätkä poikkea olennaisesti tieliikennelain voimaantullessa kumoutuvan

ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 3 §:n 1 a momentissa säädetyistä vaatimuksista. Vaatimukset ovat kuitenkin joiltain osin aiempaa tiukemmat, koska esimerkiksi turvavöitä koskevat tekniset vaatimukset ovat kehittyneet eikä niistä ole syytä poiketa uuden ajoneuvon hyväksynnässä. Vaatimus turvavöiden asentamisesta kaikille istumapaikoille ei ole käytännössä uusi vaatimus, koska tällaisiin uusiin linja-autoihin on vaadittu turvavyöt linja-auton yleistä rakennetta koskevassa E-säännössä n:o 107 jo yli kymmenen vuoden ajan.

Määräyksen 3.19 kohdan toisessa kappaleessa määrätään ennen määräyksen voimaantuloa 1.6.2020 ensimmäistä kertaa käyttöön otetun eli käytettynä maahantuodun tai muutostarkastettavan linja-auton hyväksymisestä käytettäväksi nopeudella 100 km/h. Määräys on tarpeen edellä kerrotun ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen kumoutumisen vuoksi. Hyväksynnässä sovellettavissa vaatimuksissa viitataan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun määräyksen 5 kohtaan, jossa määrätään vastaavista linja-auton käyttöä nopeudella 100 km/h koskevista vaatimuksista. Vaatimukset ovat siten käytännössä samat kuin kumoutuvan asetuksen vastaavat säännökset lukuun ottamatta vaatimusta turvavöiden asentamisesta kaikille istumapaikoille. Vanhemmille linja-autoille ei voi sallia liikenteeseen hyväksymisessä tätä lievempiä vaatimuksia, koska niiden käyttö tiellä nopeudella 100 km/h ei olisi silloin sallittu.

Tieto siitä, että linja-auto on hyväksytty käytettäväksi nopeudella 100 km/h merkitään jatkosakin rekisteriin.

Määräyksen 3.19 kohdan vaatimukset ovat kaikki sellaisia, että niiden täyttyminen voidaan todeta ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä tehtävässä tarkastuksessa.

Nopeudelle 100 km/h hyväksytyyn linja-auton varusteita koskevat määräykset koskevat myös tieliikennelain liitteen 5.1 taulukon kohdassa o tarkoitettuja matkailuautoja lukuun ottamatta määräyksen 3.19 kohdan ensimmäisen kappaleen 5 ja 8 luetelmakohtaa.

Liite 1

Liitteen 1 kohtaa 3 muutetaan. Polttoainesäiliötä koskevat, E-säännössä n:o 34 säädetyt tekniset vaatimukset ulotetaan koskemaan myös perävaunua, jossa on polttoainesäiliö. E-säännön n:o 34 soveltamisalaan kuuluu polttoainesäiliö, joka on suunniteltu pitämään sisällään ensisijaisesti ajoneuvon voimanlähteenä käytettävää polttonestettä. Vaatimusta sovelletaan siten vain sellaiseen perävaunussa olevaan polttoainesäiliöön, jossa olevaa polttoainetta käytetään perävaunun liikuttamiseen tai ajoneuvoyhdistelmän vetokyvyn parantamiseen perävaunussa olevan vetävän akselin avulla. Vaatimus vastaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen liitteessä II säädettyä vaatimusta. Vaatimuksella pyritään vähentämään tulipaloriskiä esimerkiksi törmäystilanteessa eikä perusteita perävaunujen ja autojen erilaiselle kohtelulle ole. Perävaunun polttoainesäiliön vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa valmistajan antamalla todistuksella, joka perustuu testeihin laskelmiin tai mittauksiin. Alaviitteeseen 11 lisätään velvollisuus merkitä rekisteriin tieto siitä, että ajoneuvo on hyväksytty liikenteeseen siten, että hyväksynnässä sovelletaan poikkeuksia taka-alleajosuojasta koskevista yleisistä vaatimuksista ja peruste poikkeamiselle.

Liitteen 1 kohtaan 9 lisätään N₃-luokan ajoneuvoille osoittamistapa B sekä uusi alaviite 52, jonka mukaan vaatimus koskee muita kuin sähköohjatulla paineilmajarrulla varustettuja ajoneuvoja silloin, kun akseli-, teli- tai ajoneuvomassoihin ei tule korotuksia. Lisäksi edellytetään määräaikaikatsastuksessa tehtävä jarrutarkastus.

Liitteen 1 kohdasta 32 poistetaan osoittamistapa E muilta kuin M₁-luokan ajoneuvoilta, koska E-sääntö n:o koskee vain luokkaa M₁.

Liitteen 1 kohdasta 41 poistetaan osoittamistapa E.

Liitteen 1 kohdan 42 alaviitettä 32 täydennetään siten, että siihen lisätään velvollisuus merkitä rekisteriin tieto siitä, että ajoneuvo on hyväksytty liikenteeseen siten, että hyväksynnässä sovelletaan poikkeuksia sivusuojia koskevista yleisistä vaatimuksista ja peruste poikkeamiselle. Tällä lisäyksellä selkeytetään rekisteriin merkitsemisvelvollisuutta.

Liitteeseen 1 lisätään nykyisille valaisimilla ja heijastimilla koskeville E-säännöille vaihtoehtoiset uudet E-säännöt n:o 148, 149 ja 150. Uudet E-säännöt korvaavat jatkossa siirtymäaikaisten jälkeisten nykyisten jäljempänä mainitut E-säännöt ensi vaiheessa tyyppihyväksynnässä.

E-sääntö n:o 148 koskee valaisimia, joilla parannetaan ajoneuvon havaittavuutta helpotetaan sen liikkeen ennakoimista. Se tulee vaihtoehdoksi E-säännöille n:o 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 ja 91. E-sääntö n:o 148 lisätään liitteen 1 22-24 ja 28-30 kohtiin.

E-sääntö n:o 149 koskee valaisimia, joilla parannetaan kuljettajan näkemistä ulos ajoneuvosta. Se tulee vaihtoehdoksi E-säännöille n:o 19, 98, 112, 113, 119 ja 123. E-sääntö n:o 149 lisätään liitteen 1 25 ja 26 kohtiin.

E-sääntö n:o 150 koskee heijastimia ja heijastavia materiaaleja. Se tulee vaihtoehdoksi E-säännöille n:o 3, 27, 69, 70 ja 104. E-sääntö n:o 150 lisätään liitteen 1 21 kohtaan. Lisäksi E-sääntö n:o 150 lisätään vaihtoehdoksi E-säännölle n:o 104 heijastavia mainoksia koskevaan 3.3.8 kohtaan ja varoituskolmiota koskevaan 3.8 kohtaan.

Liite 2

Liite 2 jätetään sisällöllisesti ennalleen, mutta 2.1 kohtaan tehdään pieni määrästekninen tarkennus. Autojen ja niiden perävaunujen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (257/2009) säädettyjä, vertailuajoneuvoa koskevia vaatimuksia voi soveltaa ajoneuvoon, joka on otettu käyttöön ennen asetuksen kumoamista eli viimeistään 27.8.2017.

Määräyksen aikataulu

Määräys tulee voimaan 1.6.2020.

Määräyksestä viestiminen

Määräyksen valmistelusta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla. Määräysvalmistelun aikana on käyty vuoropuhelua alan toimijoiden kanssa. Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyskokoelmassa Finlex.fi-verkkopalvelussa ja Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla.