

Lausunnonantaja	Kommentit	Traficom
Suomen Taksiliitto ry	<p>Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua määräysluonnoksesta autojen ja niiden perävaunujen teknisiksi vaatimuksiksi. Lausunrossamme olemme keskittyneet taksialan kannalta olennaisiin kysymyksiin.</p> <p>Kohta 3.7 Taksamittari</p> <p>Laki liikenteen palveluista 15 a§ edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria tai muuta laitetta, joka kerää lain edellyttämät tiedot.</p> <p>Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen sekä taksamittarin, että vastaavan laitteen ominaisuuksista. Lausunnolla olevassa määräyksessä on informatiivinen viittaus taksamittarin, mutta ei taksamittaria vastaavan laitteen osalta. On varsin erikoista, että ainoastaan toinen vaihtoehtoisista taksiajoneuvon pakollista varusteista on mainittu ajoneuvomääräyksessä ja toinen ei. Esitämmekin, että informatiivinen viittaus sisällytetään määräykseen myös taksamittaria vastaavan laitteen osalta.</p> <p>Kohta 3.24 Paariauto</p> <p>Määräysluonnokseen on lisätty uutena paariauton määritelmä. Tämä on erittäin kannatettava ja tarpeellinen lisäys, sillä poistetaan nykyisen suosituksen aiheuttama osittain epäselvä tilanne. Määräys vastaa sisällöltään nykyistä suositusta, mikä on erittäin hyvä asia. Nykyisen suosituksen osalta ainoana haasteena on ollut parien yläpuolisen vapaan korkeuden määrittely. Perustelumuistioluonnoksessa asia on selkeytetty. Nähdäksemme tarkennus siitä, että mittavaatimus koskee koko parien yläpuolista aluetta olisi syytä siirtää perustelumuistiosta itse määräykseen. Esitämme, että kyseinen kohta muutetaan muotoon: ”Vaakasuoraan asentoon autoon kiinnitettyjen parien ja auton sisäkaton välisen esteettömän etäisyyden tulee koko parien yläpuolisella alueella olla vähintään 0,75 m mitattuna parin makuualueen yläpinnasta ilman patjaa.”</p> <p>On hyvä, että parien korkeus merkitään rekisteriin, jotta voidaan todentaa vapaatilan riittävyys. Vaihdettaessa paarimallia on merkityksetöntä, mikäli parien yläpuolelle jäävä vapaatila kasvaa.</p>	<p>Taksiliikenteessä käytettävä muu laite tai järjestelmä ei ole ajoneuvolta vaadittava laite, osa tai järjestelmä, joten se ei liity ajoneuvon hyväksyntään.</p> <p>Paarien korkeutta koskeva vaatimus koskee sanamuodon mukaan parien yläpuolista aluetta kokonaisuudessaan. Paarien korkeutta koskevaa rekisterimerkintää koskevaa määräystä muutettu lausunnossa ehdotetulla tavalla.</p>

	<p>Esitämme, että kyseinen kohta muutetaan muotoon:” Tieto auton hyväksymisestä paariautoksi ja siihen hyväksytyjen parien enimmäiskorkeudesta merkitään rekisteriin.” Suomen Taksiliitto ry</p>	
Rahtarit ry	<p>Rahtarit kiittää mahdollisuudesta lausua asiata.</p> <p>Ehdotamme kohtaan 3.3.3 lisättäväksi seuraavanlaisten valaisimen sallittujen listalle.</p> <p>Tunnusvalo perävaunuun taakse (rekkavallo): Sallittujen valaisimien listaan (kohta 3.3.3) olisi lisättävä O4-luokan perävaunuihin perävaunun tunnusvalon. Enintään kolme samalle vaakatasolle asennettua, punaista valoa taaksepäin näyttävää takavallo valaisinta, jotka on sijoitettu perävaunun rakenteen sallimissa rajoissa mahdollisimman ylös.</p> <p>Perävaunun tunnusvalo ilmaisisi nykyistä selkeämmin, että edellä kulkeva ajoneuvo on yhdistelmä, jolloin esim. ohittaminen vaatii enemmän aikaa. Erityisesti pitkien HCT-yhdistelmien takimmaisessa perävaunussa tunnusvalo olisi tarpeellinen.</p> <p>Mahdollisimman korkealle sijoitettuna se lisäisi havaittavuutta esimerkiksi pölyävän lumen kelillä.</p> <p>Ruotsin lainsäädännössä perävaunun tunnusvalo on suosituksena.</p> <p>Kohta 3.3.5 Ehdotamme, että kohtaan lisätään maininta erikoiskuljetusten varoitus- ja EKL-autosta ja siihen sallituista normaalista poikkeavista valaisin laitteista. Erikoiskuljetuksen varoitusautoissa ja EKL-autoissa on ajoneuvon katolla valaistu tai LED tekniikalla toteutettu informaatiotaulu (LEVEÄ, KORKEA, PITKÄ) sekä ilmakaapeleiden havaitsemiseksi tarkoitettut yläviistoon suunnatut hakuvalaisimet. Nämä olisi ainakin hyvä mainita tai sitten ainakin maininta, että Traficom on erikoiskuljetusmääräyksessä määritellyt varoitus- ja EKL-autoissa olevista normaalista poikkeavista varusteista.</p> <p>Kohta 3.18 Ilman energiaa vaimentavia materiaaleja olevien roiskesuojien salliminen: Roiskumista ehkäisevät, energiaa vaimentavat materiaalit eivät toimi Suomen olosuhteissa niille tarkoitettulla tavalla muutoin. Talvella roiskesuojiin kertyy lunta, sohjoa ja jäätä. Yhdessä paripyörän roiskesuojaissa voi olla epäpuhtauksia yli 50 kg. Ajon aikana</p>	<p>Perävaunun tunnusvaloa ei ole määritelty. Tässä tarkoitettut valaisimet olisivat takavalaisimia, joita nyt jo määräyksessä sallitaan E-säännössä sallitun lukumäärän lisäksi kaksi ylimääräistä. Jos valaisimet olisivat lausunnossa esitetyllä tavalla vapaaehtoisia, niiden puuttumisesta ei voisi päätellä, että kyseessä ei ole ajoneuvoyhdistelmä.</p> <p>Erikoiskuljetuksissa käytettävistä ajoneuvoista on erillinen määräys, johon viitataan myös tämän määräyksen alussa.</p> <p>Roiskeestolaitteiden tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta eikä ole näyttöä, että niiden pois jättäminen parantaisi liikenneturvallisuutta.</p> <p>Määräyksessä esitetty enintään 3 km/h 60 sekunnin ajan on asetettu valmistajan esittämien toiveiden ja liikenneturvallisuusvaatimusten perusteella. Auton on mahdollista kulkea jonkin matkaa itsestään ilman kauko-ohjaustakin, joten määräyksen mukaisella vaatimuksella ei ole arvioitu liikenneturvallisuuden vaarantuvan. Kuljettajan ja ajoneuvon välimatkaa ei ole perusteltua asettaa, koska se liittyy käyttösääntelyyn, jota tämä määräys ei koske.</p>

	<p>epäpuhtaudet pyrkivät irtoamaan, ja ne putoavat kokkareina tielle aiheuttaen muille tielläliikkuville vaaraa, joka on roiskuvaa vettä paljon pahempi. Kuljettajalla ei ole asialle mitään tehtävissä. Pahimmillaan käy niin, että koko roiskesuoja irtoaa, sillä suojien kiinnityksiä ei ole suunniteltu niin suurten dynaamisten kuormien kannatteluun. Kertynyt ylimääräinen paino – jopa 1000 kg – lisää myös polttoaineen kulutusta ja sitä kautta päästöjä.</p> <p>Kohta 3.21 Ehdotamme, että poikkeuksena toisen kohdan neljänteen ehdotettuun lisätään vaatimus, että ajoneuvo antaa äänimerkin, silloin kun kuljettajasta riippumaton liikkuminen aloitetaan. Ajoneuvo voi kulkea jopa 50 metriä ilman kuljettajan antamaa komentoa, onko se liian pitkä matka?</p> <p>Lisäksi haluamme tuoda ilmi huolen siitä, että kauko-ohjaimen ja ajoneuvon välinen etäisyys ei saisi olla liian pitkä, ettei kuljettajan mahdollisuus tehdä luotettavia havaintoja ajoneuvon liikkeistä vaarantuisi.</p> <p>Kohta 3.22 Ehdotettu lisäys on positiivinen lisäys ja kannatamme sitä varauksetta.</p>	
Autokatsastusmiesten yhdistys AKY ry	<p>Liikenne- ja viestintäviraston määräysluonnos Autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista.</p> <p>Autokatsastusmiesten yhdistys AKY ry ei esitä muutoksia oheiseen määräysluonnokseen. Määräys voidaan ottaa käytäntöön esitetyn mukaisena.</p> <p>Autokatsastusmiesten yhdistys AKY ry hallitus.</p>	
Yhteinen Toimialaliitto ry, HYÖTY-neuvottelukunta	<p>Yhteinen Toimialaliitto ry:n HYÖTY-neuvottelukunta (erikois- ja hyötyajoneuvojen valmistajat) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset - määräysluonnokseen. Lausunnossamme olemme keskittyneet toimialan kannalta olennaisiin kysymyksiin.</p> <p>Kohta 3.11 Esteettömien taksien kuormitustulkinta Haluamme selkeyttää käyttäjälle kohdistuvaa kohtuutonta vaivaa kuormitustulkinnasta käytännön työssä. Haluamme poistaa maininnan helposti kokoontaitettavista tai poistettavista istuimista, koska ne ovat</p>	<p>Määräyksen kohta ei koske vain henkilöautoja vaan ylipäätään esteettömiä ajoneuvoja. Näin ollen kohdassa ei ole tarpeen tai mahdollista ottaa kantaa paikkalukuun. Määräys ei myöskään edellytä, että esteettömässä ajoneuvossa on oltava helposti kokoontaitettavat tai poistettavat istuimet pyörätuolipaikalla mahdollista vaihtoehtoista käyttöä varten, mutta se sallitaan.</p> <p>Määräys ei koske ajoneuvon käyttöä.</p>

nykyisten ajoneuvomallien leveyden kasvusta johtuen useimmissa esteettömissä takseissa tarpeettomia. Istuimien irrottaminen ja varastointi pyörätuolikuljetuksen ajaksi tekee taksiautoilijoiden arjen pyörittämisestä kohtuuttoman haastavaa. Työ tulee keskeyttää mahdollisesti useita kertoja päivässä, kun poistettua istuinta viedään/haetaan varastosta.

Ehdotamme tulkintaa kirjattavaksi seuraavasti niin, että mikäli pyörätuolipaikat ovat käytössä, ne vähentävät vastaavan määrän istumapaikkoja (vaihtoehtoisuus), jolloin kokonaismatkustajamäärä ei ylitä laissa säädettyä maksimia (8 matkustajaa ja kuljettaja). Kuljettaja vastaa siitä (kuten mm. linja-autossa), että autossa on enintään istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia.

Ehdotuksia vaihtoehtoisista tarkennuksista

a. Ajoneuvolla saa kuljettaa samanaikaisesti vain rekisteriotteen salliman määrän matkustajia, vaikka istumapaikkojen kokonaismäärä olisi tätä isompi pyörätuolipaikat mukaan luettaessa. Pyörätuoleille asetetut mittavaatimukset on täyttyttävä. Rekisteriotteessa mainitut suurin henkilöluku ja vaihtoehtoiset istuinpaikat on oltava selkeästi näkyvissä sekä kuljettajalle, että matkustajille.

b. Ajoneuvossa saa olla pyörätuolipaikan kanssa vaihtoehtoisia istumapaikkoja, jotka eivät kasvata kokonaisistumapaikkamäärää pyörätuolipaikkaa käytettäessä. Jokaista käytössä olevaa pyörätuolipaikkaa kohden tulee vastaava määrä istuimia poistaa käytöstä tai muuten selkeästi estää niiden käyttö esimerkiksi turvavyön kiinnittämisellä ja selkeällä ”POIS KÄYTÖSTÄ” merkinnällä. Rekisteriotteessa mainitut suurin henkilöluku ja vaihtoehtoiset istuinpaikat ja on oltava selkeästi näkyvissä sekä kuljettajalle, että matkustajille.

Niissä ajoneuvomalleissa, joissa irrotettavat tai kokoontaitettavat istuimet edelleen ovat tarpeellisia, vaatimuksen toteutumisesta huolehtii lause: ”Pyörätuoleille asetetut mittavaatimukset on täyttyttävä”.

Kohta 3.24 Paariauto

Alun perin luonnoksessa on tuotu esiin parien merkin ja mallin

Pyörätuolipaikkaan liittyvään istumapaikkojen määrään koskevaan asiaan on mahdollisesti tulossa unionin tasoisia täsmennyksiä, minkä vuoksi ei ole perusteltua tässä vaiheessa muuttaa määräystä tältä osin.

Määräystä parien merkitsemisestä rekisteriin on muutettu lausuntopalautteen perusteella.

E-säännössä nro 16 on poikkeukset turvavyömuistutusjärjestelmästä mm. ajoneuvoille, jotka on tarkoitettu liikuntarajoitteisten kuljetukseen (Suomessa esteettömät ajoneuvot) ja matkailuautoille sekä kokoontaitettaville istuimille. Määräyksessä on kuitenkin lausuntopalautteen perusteella helpotettu turvavyömuistutusjärjestelmän osoitustapaa, muuttamalla X osoitustapa osoitustavaksi H, eli hyväksytyt asiantuntijan pätevyysaluettaan vastaavaksi selvitykseksi.

yksilöiminen auton tietoihin. Liian tarkka yksilöinti aiheuttaa käyttäjälle kohtuutonta haittaa, sillä taksiyrityksen tulisi pystyä tarkasti valvomaan ja määrittämään mitkä paariyksilöt on yksilöity mihinkin autoon ja rekisteritietoja tulisi ylläpitää ja päivittää aina autojen tai parien vaihtuessa eikä parien yhteiskäyttö välityskeskusten tai muiden vastaavien yhteenliittymien sisällä olisi käytännössä mahdollista. Näemme, että kuljetustilaan soveltuvien parien määrittäminen mittamääräyksillä on riittävä vaatimus. Asia on esitetty selkeästi nykyisessä paariautoja koskevassa suosituksessa: "Suositus paariautojen erityisvaatimuksista, 1.1.2017".

Kohta 3.26 Turvavyömuistuttimien poikkeus

"3.26 Poikkeukset turvavyömuistutuksella varustettuja autoja koskevista vaatimuksista auton, joka on tarkoitettu koulu- tai päivähoitokuljetuksiin, joissa sovelletaan tieliikennelain 142 §:ssä tarkoitettuja, matkustajien määrää koskevia poikkeuksia, ei tarvitse täyttää E-säännön n:o 16 8.4.1.2 kohdassa säädettyä vaatimusta takarivien istuinpaikkojen varustamisesta mainitun E-säännön 8.4.4 kohdan vaatimusten mukaisella turvavyömuistutuksella. Edellytyksenä on, että tieto turvavyön käyttövelvollisuudesta on ilmaistu kyseisiltä istumapaikoilta selvästi näkyvällä, tieliikennelain 91 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetulla kuvamerkillä."

Edellä olevan lainauksen mukaan turvavyömuistuttimia ei vaadittaisi ajoneuvoissa, jotka ovat tarkoitettu koulu- tai päivähoitokuljetuksiin, mutta poikkeus ei koskisi esimerkiksi esteettömiä takseja tai matkailuautoja. Näemme, että poikkeus tulisi laajentaa koskemaan kaikkia kahdessa tai useammassa vaiheessa valmistettuja ajoneuvoja, joissa on muunneltava istuinjärjestys (siirrettävät, käännettävät tai pikairrotuksella varustetut istuimet). Istuinjärjestyksen muunneltavuudesta johtuen turvavyömuistutinjärjestelmä pitäisi toteuttaa langattomana, ja kokemusiemme mukaan autotehtaidenkaan vastaavat ratkaisut eivät ole luotettavia eivätkä kovin pitkäikäisiä.

Koska istuinten irrottaminen ja siirtely sekä ko. autojen istuimille tyypillinen ammattikäyttö ja korkea käyttöaste aiheuttavat istuimille selkeästi keskimääräistä suurempaa rasitusta, näemme huolemme

	<p>järjestelmän luotettavuudesta olevan aiheellinen. Mielestämme tästä kohdistuisi hyötyyn nähden kohtuutonta haittaa ja kuluja loppukäyttäjälle.</p>	
<p>Jonasson Oy, Carsport Design</p>	<p>Jonasson Oy (markkinointinimi Carsport Design) kiittää mahdollisuutta lausunnon antamiseen. Alla mainitut kolme asiakokonaisuutta kaipaavat mielestämme tarkempaa tarkastelua ja muutoksia, jotta ne eivät aiheuta loppukäyttäjälle ns. kohtuutonta haittaa vaan paremmin noudattamiskelpoisina päinvastoin parantavat liikenneturvallisuutta.</p> <p>Kohta 3.11 Esteettömien taksien kuormitustulkinta</p> <p>Haluamme selkeyttää käyttäjälle kohdistuvaa kohtuutonta vaivaa kuormitustulkinnasta käytännön työssä. Haluamme poistaa maininnan helposti kokoontaitettavista tai poistettavista istuimista, koska ne ovat nykyisten ajoneuvomallien leveyden kasvusta johtuen useimmissa esteettömissä takseissa tarpeettomia. Istuimien irrottaminen ja varastointi pyörätuolikuljetuksen ajaksi tekee taksiautoilijoiden arjen pyörittämisestä kohtuuttoman haastavaa. Työ tulee keskeyttää mahdollisesti useita kertoja päivässä, kun poistettua istuinta viedään/haetaan varastosta.</p> <p>Ehdotamme tulkintaa kirjattavaksi seuraavasti niin, että mikäli pyörätuolipaikat ovat käytössä, ne vähentävät vastaavan määrän istumapaikkoja (vaihtoehtoisuus), jolloin kokonaismatkustajamäärä ei ylitä laissa säädettyä maksimia (8 matkustajaa ja kuljettaja). Kuljettaja vastaa siitä (kuten mm. linja-autossa), että autossa on enintään istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia.</p> <p>Ehdotuksia vaihtoehtoisista tarkennuksista</p> <p>a. Ajoneuvolla saa kuljettaa samanaikaisesti vain rekisteriotteen salliman määrän matkustajia, vaikka istumapaikkojen kokonaismäärä olisi tätä isompi pyörätuolipaikat mukaan luettaessa. Pyörätuoleille asetetut mittavaatimukset on täyttyttävä. Rekisteriotteessa mainitut suurin henkilöluku ja vaihtoehtoiset istuinpaikat on oltava selkeästi näkyvissä sekä kuljettajalle, että matkustajille.</p> <p>b. Ajoneuvossa saa olla pyörätuolipaikan kanssa vaihtoehtoisia istumapaikkoja, jotka eivät kasvata kokonaisistumapaikkamäärää</p>	<p>Määräyksen kohta ei koske vain henkilöautoja vaan ylipäätään esteettömiä ajoneuvoja. Näin ollen kohdassa ei ole tarpeen tai mahdollista ottaa kantaa paikkalukuun. Määräys ei myöskään edellytä, että esteettömässä ajoneuvossa on oltava helposti kokoontaitettavat tai poistettavat istuimet pyörätuolipaikalla mahdollista vaihtoehtoista käyttöä varten, mutta se sallitaan. Määräys ei koske ajoneuvon käyttöä. Pyörätuolipaikkaan liittyvään istumapaikkojen määrään koskevaan asiaan on mahdollisesti tulossa unionin tasoisia täsmennyksiä, minkä vuoksi ei ole perusteltua tässä vaiheessa muuttaa määräystä tältä osin.</p> <p>Määräystä parien merkitsemisestä rekisteriin on muutettu lausuntopalautteen perusteella.</p> <p>E-säännössä nro 16 on poikkeukset turvavyömuistutusjärjestelmästä mm. ajoneuvoille, jotka on tarkoitettu liikuntarajoitteisten kuljetukseen (Suomessa esteettömät ajoneuvot) ja matkailuautoille sekä kokoontaitettaville istuimille. Määräyksessä on kuitenkin lausuntopalautteen perusteella helpotettu turvavyömuistutusjärjestelmän osoitustapaa, muuttamalla X osoitustapa osoitustavaksi H, eli hyväksytyt asiantuntijan pätevyysluettuaan vastaavaksi selvitykseksi.</p>

pyörätuolipaikkaa käytettäessä. Jokaista käytössä olevaa pyörätuolipaikkaa kohden tulee vastaava määrä istuimia poistaa käytöstä tai muuten selkeästi estää niiden käyttö esimerkiksi turvavyön kiinnittämisellä ja selkeällä "POIS KÄYTÖSTÄ" merkinnällä. Rekisteriotteessa mainitut suurin henkilöluku ja vaihtoehtoiset istuinpaikat on oltava selkeästi näkyvissä sekä kuljettajalle, että matkustajille.

Lisäksi mainittakoon, että niissä ajoneuvomalleissa, joissa sisätilojen mittojen vuoksi irrotettavat tai kokoontaitettavat istuimet edelleen ovat tarpeellisia, vaatimusten toteutumisesta huolehtii edelleen lause: "Pyörätuoleille asetetut mittavaatimukset on täytyttävä".

Kohta 3.24 Paariauto

Alun perin luonnoksessa on tuotu esiin parien merkin ja mallin yksilöiminen auton tietoihin. Liian tarkka yksilöinti aiheuttaa käyttäjälle kohtuutonta haittaa, sillä taksiyrityksen tulisi pystyä tarkasti valvomaan ja määrittämään mitkä paariyksilöt on yksilöity mihinkin autoon ja rekisteritietoja tulisi ylläpitää ja päivittää aina autojen tai parien vaihtuessa eikä parien yhteiskäyttö välityskeskusten tai muiden vastaavien yhteenliittymien sisällä olisi käytännössä mahdollista. Näemme, että kuljetustilaan soveltuviin parien määrittäminen mittamääräyksillä on riittävä vaatimus. Asia on esitetty selkeästi nykyisessä paariautoja koskevassa suosituksessa: "Suositus paariautojen erityisvaatimuksista, 1.1.2017".

Kohta 3.26 Turvavyömuistuttimien poikkeus

3.26 Poikkeukset turvavyömuistutuksella varustettuja autoja koskevista vaatimuksista Auton, joka on tarkoitettu koulu- tai päivähoitokuljetuksiin, joissa sovelletaan tieliikennelain 142 §:ssä tarkoitettuja, matkustajien määrää koskevia poikkeuksia, ei tarvitse täyttää E-säännön n:o 16 8.4.1.2 kohdassa säädettyä vaatimusta takarivien istuinpaikkojen varustamisesta mainitun E-säännön 8.4.4 kohdan vaatimusten mukaisella turvavyömuistutuksella. Edellytyksenä on, että tieto turvavyön käyttövelvollisuudesta on ilmaistu kyseisiltä istumapaikoilta selvästi näkyvällä, tieliikennelain 91 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettulla kuvamerkillä.

	<p>Edellä olevan lainauksen mukaan turvavyömuistuttimia ei vaadittaisi ajoneuvoissa, jotka ovat tarkoitettu koulu- tai päivähoitokuljetuksiin, mutta poikkeus ei koskisi esimerkiksi esteettömiä takseja tai matkailuautoja. Näemme, että poikkeus tulisi laajentaa koskemaan kaikkia kahdessa tai useammassa vaiheessa valmistettuja ajoneuvoja, joissa on muunneltava istuinjärjestys (siirrettävät, käännettävät tai pikairrotuksella varustetut istuimet). Istuinjärjestyksen muunneltavuudesta johtuen turvavyömuistutinjärjestelmä pitäisi toteuttaa langattomana, ja kokemuksiemme mukaan autotehtaidenkaan vastaavat ratkaisut eivät ole luotettavia eivätkä kovin pitkäikäisiä.</p> <p>Koska istuinten irrottaminen ja siirtely sekä ko. autojen istuimille tyypillinen ammattikäyttö ja korkea käyttöaste aiheuttavat istuimille selkeästi keskimääräistä suurempaa rasitusta, näemme huolemme järjestelmän luotettavuudesta olevan aiheellinen. Mielestämme tästä kohdistuisi hyötyyn nähden kohtuutonta haittaa ja kuluja loppukäyttäjälle.</p>	
Verohallinto	Verohallinnolla ei ole lausuttavaa määräysluonnokseen.	
Semel Oy	<p>Semel Oy kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen ja lausumme seuraavaa.</p> <p>Kohta 3.7 Taksamittari Laki liikenteen palveluista 15 a§ edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria tai muuta laitetta, joka kerää lain edellyttämät tiedot. Lausuntopyyntöissä olevassa määräyksessä on viittaus ainoastaan taksamittariin, mutta ei mainita mitään taksamittaria vastaavasta laitteesta. Esitämme, että viittaus taksamittaria vastaavasta laitteesta sisällytetään määräykseen – Taksamittarin ja taksamittaria vastaavan laitteen teknisistä vaatimuksista määrätään erillisellä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.</p>	Taksiliikenteessä käytettävä muu laite tai järjestelmä ei ole ajoneuvolta vaadittava laite, osa tai järjestelmä, joten se ei liity ajoneuvon hyväksyntään.
Autotuoajat ja -teollisuus ry	<p>Autotuoajat ja -teollisuus ry pitää tärkeänä, että ns. automääräyksen päivityksellä huomioidaan esitettyjä uusia vaatimuksia sekä päivitetään liitteen 1 sisältöä vastaamaan puiteasetuksen (EU) 2018/858 ja yleisen turvallisuusasetuksen (EU) 2019/2144 vaatimuksia.</p> <p>Haluamme nostaa esille huomioita Suomen ja pohjoismaiden</p>	Huomautuksessa 43 oleva poikkeus koskee kaistavahtijärjestelmää ja kehittyntä hätäjarrutusjärjestelmää N2 ja N3 luokan ajoneuvoissa, jotka on pysyvästi varustettu lumenauraukseen tai joissa nosturin tukijalka estää järjestelmän toiminnan. Näiden vaatimusten osalta ei ehdoteta lisää kategorisesti vapautettavia erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, vaan sovelletaan autojen

<p>poikkeavasta ajoneuvokalustosta, jossa erityisesti kuorma-auton päällirakenteet voivat aiheuttaa ongelmia osalle uuden turvallisuusasetuksen mukaisista varusteista. Pidämme tärkeänä, että varusteita käytetään soveltuvilta osin mahdollisimman laajasti, mutta mahdolliset ongelmat tulee huomioida vaatimuksista annettavissa poikkeuksissa. Päällirakenteet voivat peittää järjestelmien toiminnan kannalta tärkeitä tunnistimia, jolloin yksi tai useampi järjestelmä voi jäädä pois käytöstä tai ne eivät toimi oikein.</p> <p>Puiteasetuksen poikkeusten avaaminen</p> <p>Esitämme, että myöhemmin mainitut huomautuksen 43 poikkeukset kirjataan esimerkiksi määräyksen 3-kohdan alle, jossa on esitetty poikkeuksia myös muihin varusteisiin ja ajoneuvotyyppeihin.</p> <p>Esitämme, että 3-kohdassa ja liitteessä annettaisiin esimerkkejä tyypillisimmistä Suomessa erikoiskäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista ja lisäksi viitattaisiin esimerkein toistamiseen puiteasetuksen ja E-säännön mahdollisiin vapautuksiin. On kuitenkin tärkeää, ettei esimerkkejä anneta siten, että ne sulkevat pois muita sallittuja vapautuksia. Esimerkkien avulla voitaisiin näkemyksemme mukaan parantaa rekisteröintikatsastusten tasalaatuisuutta ja vähentää virheellisiä tulkintoja ilman erillistä Traficomien ohjeistusta. Lisäksi esimerkiksi kuorma-autoa tilattaessa tulisi olla varmaa, miten ajoneuvo tulkitaan turvallisuusasetuksen varusteiden vaatimusten osalta katsastuksessa, sillä varusteiden jälkiasennus voi olla mahdotonta tai erittäin kallista.</p> <p>Lisäksi on tärkeää huomioida, että esimerkiksi ajoneuvon etuosassa olevan tunnistimen peittyminen voi estää useampien järjestelmien toiminnan, mikäli ajoneuvossa käytetään näiden järjestelmien toimintaan useamman tunnistimen tietoja.</p> <p>3.9 Sähkökäyttöinen auto</p> <p>Ehdotamme kohdassa huomioitavan sähköiselle voimalinjalle konvertoidun auton vaatimuksia. Perusajoneuvon muuttaminen toisen valmistajan toimesta sähkökäyttöiseksi voi vaikuttaa esimerkiksi jarruihin ja regenerointiin, ohjaukseen, mittoihin ja massoihin sekä yhdistelmämassoihin, ajoneuvon tehoon, lämmitysjärjestelmiin ja</p>	<p>ja niiden perävaunujen puiteasetuksen säännöksiä. Kansalliset poikkeukset saattavat eriyttää sääntelyä EU-hyväksynnässä sovellettavista poikkeuksista ja monimutkaistaa tilannetta, jos kv-sääntelyssä tehdään luokitteluun täsmennyksiä tai muutoksia.</p> <p>Määräyksellä ei määrätä valmistajan vastuusta.</p> <p>Sähkökäyttöistä autoa koskeva kohta ei myöskään anna vapautusta ajoneuvoa koskevista muista sitä koskevista vaatimuksista. Kohdassa määrätään vain sähkökäyttöisen auton sähköisen voimalaitteen turvallisuuden osoittamisesta.</p> <p>Aura-autoille tai nosturiautoille ei ole ehdotettu lisää poikkeuksia. Kyseisiin ajoneuvoihin voidaan soveltaa puiteasetuksen muitakin poikkeuksia, jos voidaan puiteasetuksen mukaisesti osoittaa, että vaatimusten täyttäminen on mahdotonta.</p> <p>Peruutustutka on EU-asetuksessa käytetty termi.</p> <p>Jos toisessa valmistusvaiheessa asennetaan jotain, mikä vaikuttaa kyberturvallisuusvaatimukseen tai ohjelmistopäivityksiin, koskee vaatimustenmukaisuuden osoittaminen myös sitä. Jos vapautus annettaisiin toisen vaiheen valmistuksen osalta, tulisi antaa vastaavan turvallisuuden tasoa vastaava kansallinen vaatimus. Lausuntopalautteen perusteella on kuitenkin helpotettu kyberturvallisuusvaatimuksen, ohjelmistopäivitysten ja onnettomuustietotallentimen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen.</p> <p>Raskaiden hyötyajoneuvojen rengaspaineen seurantajärjestelmää koskevia osoitustapoja on muutettu lausuntopalautteen perusteella ja lisäksi N3-luokan ajoneuvon kohdalla olevaa loppuviitettä 66 on muutettu siten, että siinä mahdollistetaan useammassa vaiheessa valmistetun ajoneuvon hyväksyminen lisäakseleilla, joissa järjestelmää ei ole.</p>
--	---

huurteenpoistoon, melutasoihin (myös AVAS), nopeudenrajoittimeen ja kyberhyökkäysten suojaamiseen.

On myös tärkeää huomioida, että perusajoneuvon valmistaja ei muutosten jälkeen voi olla vastuussa merkittävästä osasta alkuperäisiä hyväksyntöjä näihin aiheutuneiden muutosten osalta. Täten vastuu siirtyy sähkökonversion tehneelle valmistajalle.

Liite 1 sisältö

B5 Törmäysvaroittimet (E-sääntö 159 / MOIS)

Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43 tai poikkeus tulisi kirjata määräyksen 3-kohtaan, sillä päällirakenteet voivat peittää tämän järjestelmän ajoneuvon etuosassa olevia tunnistimia.

B6 Kuolleen kulman varoitin (E-sääntö 151 / BSIS)

Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43 tai poikkeus tulisi kirjata määräyksen 3-kohtaan, sillä päällirakenteet voivat tämän järjestelmän ajoneuvon sivuosassa olevia tunnistimia. Määräyksessä tulisi huomioida, että E-sääntö ei mahdollista varoittimen erillistä manuaalista poiskytkentää.

B7 Peruutustutka (E-sääntö 158 / REIS)

Ehdotamme kohdan nimessä selvennettäväksi, että kyseessä on ”peruutustunnistin”, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi tutka- tai kamerajärjestelmällä. Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43, sillä päällirakenteet voivat peittää järjestelmän ajoneuvon takaosassa tai yläosassa olevia tunnistimia.

D4 Ajoneuvon suojaus kyberhyökkäyksiltä (E-sääntö 155)

Säädöksen esitetty osoittamistapa X voi aiheuttaa haasteita Suomessa toimiville päällirakentajille. Esitämme, että kohtaa tulkitaan sovellettavan vain perusajoneuvon.

D8 Älykäs nopeusavustin (ISA)

Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43 tai poikkeus tulisi kirjata määräyksen 3-kohtaan, sillä päällirakenteet voivat peittää järjestelmän ajoneuvon etuosassa olevia tunnistimia.

E5 Onnettomuustietotallennin (E-sääntö 160, EDR)

Säädöksen esitetty osoittamistapa X voi aiheuttaa haasteita Suomessa toimiville päällirakentajille. Esitämme, että kohtaa tulkitaan sovellettavan vain perusajoneuvoon.

H2 Ohjelmistopäivitys (E-sääntö 156)

Säädöksen esitetty osoittamistapa X voi aiheuttaa haasteita Suomessa toimiville päällirakentajille. Esitämme, että kohtaa tulkitaan sovellettavan vain perusajoneuvoon.

Taulukon huomautus numero 43

Kohdassa tulisi huomioida, että tyypillisesti Suomessa käytettävää auruskalustoa käytetään kesällä muussa käytössä, jolloin järjestelmään toistuvasti tehtävät muutokset voivat aiheuttaa haasteita. Esitämme kohdan muokkaamista siten, että auton ei tarvitse olla pysyvästi lumen auraukseen varustettu. Lisäksi esitämme täydentävien esimerkinomaisten ajoneuvotyyppien lisäämistä alla mainitusti.

”Järjestelmää ei vaadita: a) ajoneuvossa, joka on varustettu lumen auraukseen tai tienhoitoon; b) nosturilla varustetussa ajoneuvossa, jonka tukijalka estää järjestelmän toiminnan; c) imu- ja lakaisuautossa, mikäli rakenne estää järjestelmän toiminnan; d) puutavaranostrin kiinnityspisteillä, ohjaamosuojalla ja puutavarapankoilla varustetussa kuorma-autossa, mikäli päällirakenne estää peruutustutkan tai kameran toiminnan; e) tai muussa puiteasetuksessa 2018/858 tai kohtaa koskevassa E-säännössä vapautetusta ajoneuvosta, kuten SB, SF, SG, SL tai SM-ajoneuvot.”

Lisäksi esitämme kohdan sisältöä joko siirrettäväksi tai lisättäväksi määräyksen 3-kohtaan, jossa on eritelty poikkeuksia ajoneuvotyypeittäin ja varusteittain.

	<p>Taulukon huomautus numero 66</p> <p>Ajoneuvoon voidaan asentaa useampia lisäakseleita, joten ehdotamme kohdan muuttamista monikkomuotoon seuraavasti: "Useammassa vaiheessa valmistettuun ajoneuvoon saa hyväksyä lisäakseleita, jossa ei ole rengaspaineen seurantajärjestelmää, jos tieto rengaspaineen seurantajärjestelmän puuttumisesta kyseiseltä akselilta merkitään helposti näkyvään paikkaan."</p>	
<p>Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry</p>	<p>KOHTA 3.7 TAKSAMITTARI</p> <p>Taksiliikenteessä edellytetään käyttämään hyväksyttyä taksamittaria tai muuta laitetta, josta voidaan tarkastaa lain edellyttämät tiedot, tämä on jäämässä pois teknisistä vaatimuksista. Toivomme, että Liikenne- ja viestintäviraston määräystä TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020 tarkennetaan taksamittaria vastaavan laitteen osalta siten, että se vastaa taksamittarilta vaadittavia ominaisuuksia, vaikka ei ole hyväksytty taksamittari.</p> <p>Kohta 3.24 Paariauto</p> <p>Paariautojen erityisvaatimusten muuttuessa määräykseksi olisi hyvä määrittää päivämäärä mistä alkaen paariautot ovat uuden määräyksen alaisia. Ajan määrittämisessä toivoisimme riittävää siirtymäaikaa.</p>	<p>Tällä määräyksellä ei muuteta taksamittarin teknisistä vaatimuksista annettua määräystä.</p> <p>Määräystä sovelletaan sen voimaantulosta lukien soveltamisalaan kuuluvissa hyväksynnöissä.</p> <p>Määräys ei koske jo hyväksytyjä ajoneuvoja eli määräyksen mukaiset paariauton vaatimukset eivät koske jo hyväksytyjä autoja. Määräyksen voimaantulon jälkeen paariautoksi hyväksyttävät ajoneuvot merkitään rekisteriin määräyksen vaatimukset täyttävinä paariautoina.</p>
<p>Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry</p>	<p>Yleisellä tasolla YKL korostaa, että lausuttavana olevassa määräysluonnoksessa on lukuisia parannusehdotuksia nykytilanteeseen verrattuna erityisesti uusia ajoneuvoja koskien. Katsastusalan kannalta on kuitenkin keskeistä ymmärtää, mitä vaatimuksia käytettyihin ajoneuvoihin sovelletaan, ja tätä tilannetta ei tämä määräys nykyisessä muodossaan helpota, vaan osin mutkistaa tilannetta nykyisestä. Katsastusalan kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää saada tämän määräyksen lisäksi voimaan sellainen asiakirja, johon on koottu käytettyjen ajoneuvojen osalta erityisesti vaatimusten osoittamistapoja, mutta osin myös vaatimuksia. Ilman tällaista "lisäpöytäkirjaa" on asiakirjavalvonnassa mahdotonta varmistua siitä, mitä vaatimusta ja vaatimuksen osoittamistapaa on eri ajoneuvoissa ja niiden eri kohteissa sovellettu.</p> <p>Yksittäisiä havaintoja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 1.1 soveltamisala: • Onko tarkoitus, että käytettyyn ajoneuvoon sovellettavaa muuta kuin E-sääntöön, direktiiviin tai EU-asetukseen perustuvaa vaatimustasoa ei 	<p>2 kohta: Määräyksellä ei poiketa ajoneuvolain perussäännöksestä, jonka mukaan ajoneuvon tulee täyttää käyttöönottoajankohdan vaatimukset vaan selkeyttää, miten määräyksen voimassa ollessa voimassa olevia E-sääntöjä tai EU-säädöksiä sovelletaan määräyksen soveltamisalaan kuuluvissa hyväksynnöissä. Kohtaan nyt lisätty viittaus ajoneuvolakiin selkeyttämään ajoneuvolain säännöksen ensisijaisuutta. Määräyksessä annetaan sen voimassa ollessa voimassa olevat vaatimukset.</p> <p>Autojen ja niiden perävaunujen rakenteen muuttamisesta annetussa määräyksessä sallitaan EU-tyyppihyväksytyyn ajoneuvoon lisävalaisinten asentaminen käyttöönottoajankohdan määräysten mukaisesti. Jos ajoneuvoa muutetaan valaisinten osalta, ei se myöskään ole niiden osalta enää tyyppihyväksytty. Ei muuteta sanamuotoon "muutettu kohde", koska jättäisi epäselväksi, mitä sillä tarkoitetaan.</p> <p>Valmistajan vastuusta säädetään puiteasetuksessa ja ajoneuvolaissa.</p>

<p>määritellä missään muualla kuin Ajoneuvolain 142 §:ssä? Soveltamisalaan tulisi lisätä viittaus Ajoneuvolain 142§:ään, koska määräys ei ota kantaa tilanteeseen, jossa ajoneuvon käyttöönottoajankohdan vaatimuksena ei ole kohdassa 2 mainittuja kansainvälisiä säädöksiä. Näkisimme, että asiaa selkeyttäisi soveltamisalaan lisättävä teksti, joka viittaa ajoneuvolain 142 § sisältöön esim. seuraavalla tavoin: ”Käytetyn ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa sovelletaan vaatimustenmukaisuuden osalta Ajoneuvolaissa asetettuja vaatimuksia.”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Määräys on osin ristiriidassa muiden säädösten kanssa, ja joko tätä määräystä tai muita säädöksiä tulisi päivittää tarvittavilta osin. Esim. kohdassa 3.3.3 sallitaan ylimääräisen kaukovalaisimen asennus, mutta tätä ei voisi soveltamisalasta johtua asentaa uuteen EU-tyyppihyväksytyyn ajoneuvoon. Rakennemuutosmääräyksen kohdassa 2.4 on luettelo ajoneuvoon sallituista muutoksista ennen sen ensimmäistä käyttöönottoa, jossa luetelmakohdassa kuusi on 6) lisävalaisimet ja niiden kiinnityksen vaatimat muutokset ajoneuvoon. Lisäkaukovalaisinta ei siis voisi asentaa EU-tyyppihyväksytyyn ajoneuvoon ennen sen käyttöönottoa, koska automääräystä ei siihen sovelleta. • Nastamääräyksen diaarinumero olisi hyvä poistaa samoin perustein kuin muuallakin tässä määräyksessä, koska diaarinumeron poisjättämisellä vältetään automääräyksen päivytystarve mainitun nastamääräyksen muutoksen vuoksi. • Viidennettä kappaletta olisi hyvä täsmentää. Kohta ”Muutetun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa tai muutokatsastuksessa tätä määräystä sovelletaan siltä osin kuin muualla ei toisin säädetä tai määrätä.” tulisi muuttaa muotoon ”Muutetun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa tai muutokatsastuksessa tätä määräystä sovelletaan siltä osin kuin muutetusta kohteesta muualla ei toisin säädetä tai määrätä.” • Kohta 1.2 Määritelmät • Kohta 4) Vaikka puiteasetus asettaa kehyksen ”valmistusvaihe” termin käytölle, on se sellaisenaan varsin huonosti sovellettavissa käytettyihin ajoneuvoihin. Esimerkiksi käytetyn ajoneuvon massojen muuttamisen osalta tämä määritelmä on vaikeasti sovellettavissa, ja siksi se tulisi käsitellä erikseen Autoja ja niiden perävaunuja koskevassa muutosmääräyksessä. 	<p>Määräystä sovelletaan sen voimaantulosta alkaen käyttöön otettaviin ajoneuvoihin (käyttöönottoajankohtana voimassa oleva määräys) eli sillä ei puututa takautuvasti jo aiemmin voimaan tulleisiin vaatimuksiin.</p> <p>Kommentista ei käy ilmi, miksi 2 kohdan 5 kappaleen sanamuotoa pitäisi muuttaa, joten ei muuteta.</p> <p>Määräyksen 3.3.8 kohtaa muutettu siten, että perävaunun valaisimet saa kytkeä toimimaan pysäköitynä käytettäviksi.</p> <p>Kohtaan 3.4 lisättäväksi ehdotettuja standardeja ei lisätä määräykseen tässä yhteydessä, koska liikenteeseen on jo pitkään hyväksytty ja hyväksytään jatkuvasti ajoneuvoja, jotka eivät täytä kaikkia standardin vaatimuksia eikä tästä tiedetä aiheutuneen ongelmia. Muutos lisäisi kytkentäkatsastusten määrää ja hankaloittaisi kuljetusyritysten toimintaa, minkä johdosta se edellyttäisi uutta lausuntokierrosta.</p> <p>Kohtaan 3.10 ehdotettua lisäystä siitä, että rekisteriin tulee tehdä merkintä viranomaiskäytön poikkeuksista viranomaiskäytön ajaksi ei ole tehty määräykseen. Tällä hetkellä viranomaisajoneuvoihin sovellettuja kaikkia poikkeuksia ei ole merkitty yksityiskohtaisesti rekisteriin ja tällaisen merkinnän vaatiminen edellyttäisi laajempaa valmistelua, jossa arvioitaisiin vaikutusta mm. määräaikaikatsastuksen vikojen ja puutteellisuuksien arviointiin. Hankkeen aikataulusyistä, tätä asiaa ei ole otettu jatkovalmistelussa mukaan.</p> <p>Kohtaa 3.11 muutetaan lausunnossa ehdotetulla tavalla siten, että kohdassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden saa lähtökohtaisesti osoittaa liitteessä 1 tarkoitettujen osoittamistapa E:n mukaisesti. Tässä kohdassa tarkoitettu standardinmukaisuus ja pyörätuolipaikan kohdan lattian sisätilan kaltevuus on kuitenkin osoitettava vähintään osoittamistapa B:n mukaisesti, koska vaatimustenmukaisuutta ei näiltä osin voi todeta hyväksyjän tai katsastajan käytössä normaalisti olevilla työkaluilla.</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Kohta 2 Direktiivien, EY- ja EU-asetusten sekä E-sääntöjen mukaiset vaatimukset • Ensimmäisen kappaleen lopussa viitataan virheellisesti tämän määräyksen kohtiin 3-5. Määräys päättyy kohtaan 4. Sama virhe toistuu myös perustelumuihostiassa useaan kertaan. • Miten toimia, käytetyn ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa, jos kyseessä on seuraavanlainen tilanne: ajoneuvon käyttöönottoajankohtana on Suomessa kansallisesti sovellettu E-sääntöä E-säännössä kirjatusta voimaantulosta poikkeavasti; nyky muodossa määräyslunonnoksessa kirjoitetussa muodossa tämä aiheuttaa sekaannusta. Ehdotamme, että E-sääntöjen ja direktiivien soveltamisessa noudatettaisiin vaatimusten voimaantuloja sillä tavoin, kuin ne ovat olleet Suomessa voimassa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohtana. • Ehdotamme, että kohta ”Jos edellä määrätystä ei muuta johdu, liitteen 1 taulukon kohtien vaatimuksia sovelletaan kohdassa mainitussa EU-säädöksessä tai E-säännössä:” pitäisi olla muuttua muotoon ”Jos edellä määrätystä ei muuta johdu, liitteen 1 taulukon kohdissa mainittujen EU-säädösten tai E-sääntöjen vaatimuksia sovelletaan ajoneuvoon” • Kohta 3 • Saa sana tarkoittaa ymmärtääksemme tässä kohdassa alinta mahdollista osoittamistapaa. Tämä Saa-sanana käyttö olisi hyvä perustelumuihostiassa avata, ja tätä olisi hyvä käyttää määräyksessä johdonmukaisesti (vrt. 3.11). • Toivoisimme, että tässä kohdassa huomioitaisiin korirakenteeseen liittyvä vaihtoehtoiset varustevaatimukset ja niihin liittyvät rekisterimerkinnot, koska puiteasetus ei tunne vaihtoehtoisia käyttöä. • Kohta 3.3.8 • Ensimmäisen kappaleen viimeistä virkettä ”Perävaunun etu- ja takavalaisimet saa kytkeä toimimaan pysäköitynä käytettäväksi” pitäisi muuttaa siten, että mainittu asia on vähimmäisvaatimus, mutta sen lisäksi on mahdollista kytkeä myös sivu- ja äärivalaisimet sekä takarekisterikilven valaisin toimimaan. • Kohta 3.4 • Onko tarkoitus, ettei direktiivin mukaista kytkentälaitetta pidetä 	<p>Kohtaan 3.12.2 on tehty rekisterimerkintää koskeva tarkennus. Määräys jätetään muuten ehdotetun mukaiseksi, koska se koskee pelkän perävaunun hyväksymistä eikä hyväksyntää ole tarpeen sitoa tietäntyyppiseen yhdistelmään.</p> <p>Kohtaa 3.14 tarkennetaan siten, että määrätään selkeämmin hyväksynnän myöntäjä koeajon tekijäksi silloin, kun ei sovelleta vaatimustenmukaisuuden osoittamistapaa H.</p> <p>Kohta 3.15: Vaihtoehtoiset varuste ja korirakenteet linkittyvät siihen, milloin ajoneuvolain mukaisesti muutos edellyttää muutoksastusta. Määräyksessä, EU-säädöksissä ja E-säännöissä poikkeukset koskevat yleensä käyttötarkoituksen edellyttämää rakennetta. Jos käyttötarkoitus muuttuu, ei poikkeustakaan lähtökohtaisesti tällöin sovelleta. Turvallisuusvarusteista poikkeamista ei ole tarkoituksenmukaista ulottaa ajoneuvoon silloin, kun käyttötarkoitus ei sitä edellytä. Määräyksen jatkovalmistelussa on kuitenkin lisätty määräyksen kohtaan 3.15, että jos ajoneuvo saa poikkeuksen kyseisen 3.15 kohdan perusteella (esim. 2 kohdan mukainen auto, jonka etummaisen akselin etupuolelle on asennettu kiinnityslaite lumiauraa, harjakonetta tai muuta suurikokoista työvälinettä varten), pitää poikkeus ja sen peruste merkitä rekisteriin.</p> <p>Kohdassa 3.17.2 ja 3.17.3 edellytetään rekisterimerkintää, joka kertoo etäisyyden taka-akselista. Taka-akselilla tarkoitetaan tällaisissa yhteydessä vakiintuneesti akselin pyörien keskipisteiden välistä linjaa. Tarkennettu perusteluihin. Kohtaa 3.17.3 muutetaan lausuntopalautteen perusteella siten, että ehdotettu poikkeus ei koske keskiakseliperävaunun vetoon tarkoitettua ajoneuvoa eli käytännössä autoa. Keskiakseliperävaunun vetoon tarkoitettuun autoon, jossa vetokytkin on asennettu lähelle taka-akselia, on mahdollista soveltaa jo ennestään voimassa olevassa 3.17.1 kohdassa määrättyjä poikkeuksia.</p> <p>Kohtaan 3.19 olleeseen kommenttiin vastauksena, että ensiapulaukun sisältöä koskeva määräys on todettu toistaiseksi tarpeettomaksi ja että kyseessä olisi ajoneuvon käyttöön liittyvä asia, koska sisältövaatimukset voivat muuttua auton elinkaaren</p>
--	---

<p>yleisesti käytössä olevana käytetyissä ajoneuvoissa? Tässä kohdassa kyseinen direktiivi tulisi mainita, koska muutoin se edellyttää tarpeettomasti kytkentäkatsastusta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nähdäksemme tässä tulisi edellyttää vetopöytää koskevan standardin (ISO 17261 tai ISO 17262) täyttymistä tai vetokitaa koskevan standardin (ISO11407) täyttymistä kytkentälaitteen asennuksesta, jotta vältetään tilanne, jossa käännettäessä ajoneuvot ottavat kiinni toisiinsa. • Määräys ei nyky muodossa mahdollista Keskiakseliperävaunun vetokytkimen sijoittamista E-säännön 55 mitoitusvaatimuksesta poikkeavasti. <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.9 • Pidämme hyvänä kohdan selkeytystä ehdotetulla tavalla. <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.10 • Ehdotamme viimeiseen kappaleeseen tehtävän lisäyksen, jossa rekisteriin tulee tehdä merkintä viranomaiskäytön poikkeuksista viranomaiskäytön ajaksi kohtaa 1 lukuun ottamatta. <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.11 • Ehdotamme, että mainitun standardin sekä viimeisessä kappaleessa mainitun lattian kaltevuuden ja osoittamistapana olisi B, mutta muilta osin E. <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.12.2 • Voisiko tekstin muuttaa vastaamaan HCT-määräystä vastaavaksi asian selkeyttämiseksi: Tieliikennelain 132 §:n 3 momentissa säädetyn kääntövyysvaatimuksen täyttävässä ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän perävaunun ei tarvitse täyttää asetuksessa (EU) N:o 1230/2012 säädettyä kääntövyysvaatimusta eikä asetuksessa (EU) 2021/535 säädettyä ohjattavuusvaatimusta. Muuten riittää, kun virtuaalisesti osoitetaan, että perävaunu yksinään täyttää yhdistelmää koskevan kääntövyysvaatimuksen. • Minkälainen rajoitusmerkintä pitää tehdä? Tuleeko sen olla käyttöön liittyvä, onko mainittava säädös (132 tai EU), vai se, että täyttää kääntövyiden akseliasennolla XXX. <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.14 • Ensimmäistä virkettä tulisi selventää niin, että koeajoa koskevan 	<p>aikana. Takaapäin suojatun kuljettajanpaikan vaatimuksiin ei ole ehdotettu toteuttamiskelpoisia määräyksiä. Ongelmana on, että linja-autojen rakenteet ovat tältä osin erilaisia.</p> <p>Kohtaa 4 koskevista kommentteista ei ilmene, mikä on konkreettinen ongelma eikä, miten määräystä pitäisi muuttaa. Valaisinten vaatimuksiin saa myös muuttoajoneuvoissa soveltaa "I-kirjainautoja" koskevia vaatimuksia, jos auto on kyseisen määritelmän mukainen.</p> <p>Liite 1: Yleisen turvallisuusasetuksen vaatimusten voimaantuloja sovelletaan suoraan EU-asetuksen nojalla. Uudessa yleisessä turvallisuusasetuksessa mainitaan useiden E-sääntöjen voimaantulopäiväksi turvallisuusasetuksen voimaantulopäivä, vaikka E-sääntöä on sovellettu jo aiemmin edellisen turvallisuusasetuksen nojalla.</p> <p>Vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja koskeva määräys vastaa selvästi esitettyihin kysymyksiin. Jos ajoneuvon käyttöönottoajankohtana ei ole ollut voimassa vaatimustenmukaisuuden osoittamistapaa, sovelletaan ajoneuvolain säännöksiä.</p> <p>Perustelumuistioon on tarkennettu EU-yksittäishyväksynnässä sovellettavien poikkeusten soveltamista kansallisessa yksittäishyväksynnässä.</p> <p>Kohtaan A2 Istuimet ja pääntuet ehdotettiin, että osoittamistapaa olisi syytä tiukentaa C -> B sellaisten ajoneuvoluokkien osalta, joissa säädökset edellyttävät istuimelta rikkovaa testausta. Voimassa olevassa määräyksessä osoittamistapa on C, mikä käytännössä tiukkenisi osoittamistavan selityksen muuttumisen vuoksi (asiakirjavaatimus). Lausuntopalautteen perusteella osoitustavaksi on muutettu C:n tilalle B sekä kohtaan A2 että A3.</p> <p>Kohdassa A28 tarkoitettua eCall-järjestelmän olemassaoloa ei taida tietää mistään, joten vaatimustenmukaisuuden osoittamisen vaatiminen voi käytännössä olla turhaa. Järjestelmää ei toistaiseksi vaadita myöskään EU-yksittäishyväksynnässä tai EU-</p>
---	--

	<p>vaatimuksen voi todeta myös valmistajan toimittaman asiakirjan perusteella. Kenen edellytetään tekevän koeajo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kohta 3.17.2 ja 3 • Nähdäksemme asiasta tehtävää rekisterimerkintää tulisi selvittää, esim. etäisyys taka-akselin keskipisteeseen. • Kohta 3.17.3 • Alleajosuojasta vetokytkimen tasalla ei ole hyötyä silloin, kun takaylitys on suuri, ja vetokytkin on lähellä taka-akselia (KAP). Tästä poikkeuksesta tulisi luopua, vaan tällöin tulee edellyttää siirrettävää alleajosuojaa. • Kohta 3.19 • Linja-autossa edellytetään ensiapulaukkaa, mutta ensiapulaukun sisältöä ei ole määritelty. Toivoisimme määritelmää. • Mitä tarkoitetaan takaapäin suojatulla kuljettajan paikalla. Toivoisimme tämän määritelmää. • Kohta 4 • Kohta ”aiemman rekisteröintivaltion rekisteröintitodistus tai, jos vaatimustenmukaisuus ei käy rekisteröintitodistuksesta ilmi” tulisi muuttaa muotoon ”aiemman rekisteröintivaltion rekisteröintitodistus tai, jos vaatimustenmukaisuus ei käy rekisteröintitodistukseen merkitystä päästöhyväksyntämerkinnästä ilmi”. Nähdäksemme pelkkä merkintä euro6 ei riitä selvittämään tosiasiallista päästötasoa, vaan tulisi edellyttää myös asiaan liittyvää hyväksyntäasetusta sekä tarkentava kirjaintunnusta. • Onko tässä tarkoitus poiketa rakennemuutosmääräyksen päivämääristä koskien käytönaikaisen päästön riittävydestä osoituksena päästövaatimuksen täyttymisestä? • Nähdäksemme ei ole perusteltua, että muuttoauton vaatimukset ovat valaisimien osalta tiukemmat kuin I-kirjaimen mukaisissa ajoneuvoissa. • Mitä tarkoitetaan suurina sarjoina? Ehdotamme, että viitattaisiin Puitteessa olevaan piensarjan valmistusmääriin, jota suuremmat tämän pitäisi olla. • Liite 1 	<p>piensarjatyypin hyväksynnässä, pois lukien täysin automatisoidut ajoneuvot.</p> <p>Kohdan B10 osalta lausunnonantajalta on mahdollisesti jäänyt huomaamatta, että loppuviite 17 on eri sivulla kuin 16, joka on osaa koskeva osoitustapa. I osoitustavan osalta on selkeytetty taulukkoa osaa ja asennusta koskien.</p> <p>Ei lisätä N2 luokalle kohtaan C4 osoitustapaa B käytettynä maahantuotuna, koska ETA-valtiosta tuotava ajoneuvo on muutoinkin hyväksyttävä edeltävästä rekisteröinnistä esitettävän rekisteröintitodistuksen perusteella, jos sen mukaan vaatimus täyttyy. Loppuviitteen 20 kommentin osalta on tarkoitus soveltaa H osoitustapaa muihin vaatimuksiin kuin mitä C osoitustavan osalta on todettu loppuviitteessä 20. Muutoinhan H osoitustapa olisi turhaan mainittu.</p> <p>Renkaiden asennusta koskevien vaatimusten osalta (C15) ei anneta tässä määräyksessä poikkeuksia tai lisävaatimuksia E-säännön vaatimuksiin. Auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetussa määräyksessä vaaditaan, että muutoksen jälkeen renkaan ja vanteen on oltava muodon ja mitoituksen osalta toisiinsa yhteensopivat STRO-normien tai ETRTO-normien tai renkaan valmistajan ilmoituksen mukaisesti.</p> <p>Myös kohtaan C15 lisätään loppuviite 56, jonka mukaan ajoneuvon saa hyväksyä renkaat, jotka rajoittavat käytössä sallitun akselimassan pienemmäksi kuin akselille teknisesti sallittu massa.</p> <p>Kohdassa D5 ei edellytetä, että I-kirjaimen mukaisissa ajoneuvoissa tulee olla km/h-näyttö, koska vaatimusta ei ole myöskään E-säännössä 39.</p> <p>Kohta D7 muutettu ehdotetun mukaisesti.</p> <p>Loppuviitettä 55 ei ole lisätty muille ajoneuvoluokille, koska niillä osoitustapa on H eli hyväksytyn asiantuntijan selvitys. Loppuviite 29 on kohdassa D12, joka koskee mm. ajovalaisimia. Kohta D15</p>
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> • Miten E-säännön ja EU-säädöksen sarakkeita tulkitaan sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on otettu käyttöön ennen turvallisuusasetuksen voimaantuloa? Esim. Kohta F13, turvallisuusasetuksessa 2019/2144 voimaantulo E-säännölle 105 on 6.7.2022, kuitenkin E-sääntöä 105 on tullut soveltaa jo ennen tätä. • Toisen kappaleen viimeinen virke ”Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa saa vaihtoehtoisesti soveltaa vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja, joita sovellettiin ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana tai sen jälkeen.” Tässä olisi hyvä selventää, tarkoitetaanko tässä o edellisessä määräyksessä voimassaolleita osoittamistapoja, vai o missä tahansa aiemmassa ajoneuvolainsäädännössä olleisiin vaatimukseen liittyvissä vaatimusten täyttymisen osoittamistavoissa, vai o myös sellaisessa tapauksessa, jossa vaatimuksen osoittamistapaa ei ole laisinkaan määritelty. Ehdotamme, että jos ajoneuvon ensimmäisenä käyttöönottoajankohtana ei ole säädetty vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoista, saa vaatimuksen täyttymisen todeta Ajoneuvolain 139§ 4 momentin ensimmäisen kohdan mukaisesti ja 144§ 1 momentin kolmannen kohdan (katsastajan tekemillä tarkastuksilla ja mittauksilla, laskelmilla ja selvityksillä silloin, kun vaatimustenmukaisuuden toteaminen ei edellytä muita kuin rekisteröintikatsastuksia tekevän katsastajan käytössä yleisesti olevia työkaluja eikä muuta kuin rekisteröintikatsastusten suorittamisen edellytyksenä olevaa ammattitaitoa). Muissa tapauksissa ehdotamme edellytettävän kohteelle soveltuvaa ylempitasoista osoittamistapaa. Tässä täytyy huomioida tässä lausunnossa kohtaa 1.1 koskeva kommentti. • Jos on tarkoitus, että käyttöönottoajankohdan osoittamistapoja sovelletaan, pitää hyväksyjällä olla käytettävissä aikaisemmat automääräykset. • Voiko esim. edelleen käytetyn auton maahantuonnissa soveltaa käytönaikaista päästömittausta ennen 1.9.2009 käyttöönotetuissa enintään 7,5 tonnin ajoneuvojen osalta. • Loppuviitteissä tulisi mainita, jos kohteelle voidaan soveltaa EU-Yksittäishyväksynnän vaatimuksia. Tämä siksi, koska EU-yksittäishyväksynnässä ei ole kaikkia samoja kohteita kuin tulevassa 	<p>koskee valaisimien asennusta, johon valaisimia koskeva loppuviite 29 ei sovellu.</p> <p>Kohtaan F13 liittyvän kommentin osalta VAK-ADR määräystä sovelletaan muuhun hyväksyntään kuin tämän määräyksen soveltamisalaan koskevaan hyväksyntään. Koska VAK-ADR hyväksyntävaatimus on eri asia kuin tämän määräyksen perusteena oleva autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja ajoneuvolaissa säädetty hyväksyntävelvollisuus, ei määräykseen lisätä vaihtoehdoksi muuhun hyväksyntään liittyviä vaatimuksia.</p> <p>Määräyksessä ei ole tarkoitus muuttaa meluvaatimuksen osalta (G1) E-osoitustavan soveltamista. Näin ollen myös rekisteröintikatsastuksessa voidaan aiempaan tapaan soveltaa rakennemuutosmääräyksen meluvaatimuksia. Paineilmamelun mittaamista ei edellytetä tehtäväksi rekisteröintikatsastuksen yhteydessä, koska katsastajalla ei käytännössä ole tällaisen mittauksen tekemiseen mahdollisuutta ja koska tavanomaisilla jarrulaitteilla varustettu auto täyttää vaatimukset.</p> <p>Kommentista ei selviä, miten AVAS-järjestelmä tulisi huomioida kohdassa G1.</p> <p>G2: I-ajoneuvojen osalta on aikaisemminkin edellytetty rekisterimerkintää, jos yhteyttä OBD-järjestelmään ei saada. Nyt rajataan rekisterimerkintä vain rekisteröintikatsastukseen. Muutoin kohdassa ei ole tarkoitettu muutettu I kirjaimen soveltamista.</p> <p>X osoitustapa on säädetty ajoneuvolain 49 ja 81 §:ssä, eikä Liikenne- ja viestintävirastolla ole valtuutta määrätä ko. osoitustavasta tarkemmin, vain siitä, milloin sitä vaaditaan.</p> <p>C osoitustavan osalta hakijalla tarkoitetaan sitä, joka vaatii ajoneuvon hyväksymistä, tämä voi tarkoittaa myös katsastukseen esittänyttä.</p> <p>E osoitustapa tarkoittaa taulukossa määritellyn vaatimuksen täyttymisen toteamista.</p>
--	--

liitteessä 1.

- A2: Nähdäksemme osoittamistapaa olisi syytä tiukentaa C -> B sellaisten ajoneuvoluokkien osalta, joissa säädökset edellyttävät istuimelta rikkovaa testausta.
- A28: loppuviite (28) Selvitystä tulisi edellyttää myös kaikissa ajoneuvoissa, joihin on asennettu E-Call järjestelmä.
- B10: onko tarkoitettu, että asennuksesta ei edellytetä selvitystä? Molemmat loppuviitteet 16,17 tulisi selkeyden vuoksi kirjata, koska asennuksesta ei kohdassa mainita, vaikka perustelumuiustiossa tämä on sanottu. Lisäksi selkeyden vuoksi olisi hyvä esim. perustelumuiustiossa kertoa, koskeeko asennusvaatimus sellaisia "laseja", jotka eivät ole turvalaseja (esim. asuntovaunun ikkunat).
- C4: kohdan pitäisi lisätä loppuviite 52 myös N2-luokalle.
- Loppuviite 20: Ymmärrämme tahtotilan siten, ettei O1- ja O2-luokan jarrullisia perävaunuja koskien tarvitse osoittaa H-tason selvitystä jarrusäädöksen muista vaatimuksista (asennus sekä varmistusvaijeri). Yhteensovitus-termi tulisi muuttaa yhteensopivuudeksi. Teksti (Jarrulaitteiden yhteensovituksen osalta osoituksena vaatimustenmukaisuudesta vaaditaan valmistajan toimittama yhteensovituslaskelma. Sovelletaan O2-luokan ajoneuvoon sekä O1-luokan ajoneuvoon, jossa on jarrut) tulisi siksi muuttaa muotoon "Jarrulaitteiden vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi riittää valmistajan toimittama yhteensopivuuslaskelma. Sovelletaan O2-luokan ajoneuvoon sekä O1-luokan ajoneuvoon, jossa on jarrut."
- C15: Ehdotamme, että loppuviitteeksi lisättäisiin teksti, joka mahdollistaisi STRO-normin soveltamisen.
- C15: Onko tahtotilana, että yksittäishyväksynnässä tieliikennemassoja ei käytetä, vaan ainoastaan teknisiä? Tällöin ei voida asentaa tieliikennekäytössä riittäviä renkaita, vaan niiden pitää olla teknisille massoille riittävät.
- D4: Näemme tämän tärkeänä, ja vaatimustason asettamisessa tulee huomioida turvallisuuskulmat sekä suomalaisen testaustoiminnan

sekä ajoneuvovalmistuksen tarjoamat mahdollisuudet. Emme tässä vaiheessa pysty esittämään konkreettisia muutoksia tai parannusehdotuksia.

- D5: Näkisimme, että I-kirjaimen mukaisissa ajoneuvoissa tulisi olla km/h-näyttö.
- D7: Kaikissa muissa kohdissa asennusta koskeva osoittamistapaa koskeva kirjain on osaa/asiaa koskevan vaatimuksen jälkeen, mutta tässä ne ovat toisinpäin. Toivoisimme järjestyksen vaihtamista.
- D15: Loppuviitettä 55 tarvitaan myös muissa ajoneuvoluokissa komponenttiluettelon täyttämiseksi.
- D15: Loppuviite 29 puuttuu liitteestä 1 (vaatimus oikeanpuoleiseen liikenteeseen tarkoituksessa oltava johonkin kirjattuna).
- F13: Lisättävä loppuviite, jolla sallitaan ADR-määräyksen 9 osan vaihtoehtoinen vaatimusten soveltaminen.
- G1: Onko tarkoitus, että paineilmaeluvaatimusta ei sovelleta RK:ssa, koska rakennemuutosmääräyksessä ei ole sille vaatimusta (loppuviite 3)?
- G1: Toivomme lisättäväksi loppuviitettä, josta selviää AVAS-järjestelmän huomioiminen.
- G2: Nähdäksemme FMVSS ei pidä EPA/CARB-vaatimusta sisällään, ja siksi toivoisimme päästöjä koskevan vaatimuksen täyttymistä osoittavan EPA/CARB-tarran edellyttämistä.
- G2: OBD-yhteysongelma koskee ainoastaan JSRRV-vaatimukset täyttävää ajoneuvoa, joten loppuviitteisiin pitäisi asia näin kirjata.
- Määräyksen liitteessä 1 ja 3 kohdassa käytettävien vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja kuvaavien kirjaimien selitykset
- X: Pitää selkeyttää, että riittääkö valmistajan todistus, jossa on kirjattuna hyväksyntä kohteella. Nähdäksemme X-tason selvityksenä

	<p>voidaan pitää myös ajoneuvovalmistajan antamaa listausta ajoneuvolle myönnettyistä eri kohteiden tyyppihyvöksistä.</p> <ul style="list-style-type: none"> • C: Ehdotamme, että teksti muutetaan muotoon ”Hyväksynnän hakijan tai katsastukseen esittäneen on esitettävä asiakirjat, joiden perusteella hyväksynnän tai katsastuksen suorittaja voi vakuuttua siitä, että säädöksen vaatimukset täyttyvät.” • E: Nähdäksemme tulee selkeyttää, että täytyy täyttää liitteessä 1 edellytettyjen säädösten vaatimukset (esim. kohta F7 pitää tarkastaa, että ajoneuvossa oleva valmistajan kilpi täyttää sitä koskevat vaatimukset). ”Hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tarkastuksessa” tulisi muuttaa muotoon ” Hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tarkastuksessa tarkastettava, että säädösten vaatimukset täyttyvät”. 	
<p>Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry</p>	<p>Yleistä SKAL yhtyy suurelta osin Autotuoajat ja teollisuus ry:n lausuntoon, mutta haluaa nostaa erikseen esiin joitakin kohtia määräyslunnoksesta. Erityisesti on syytä nostaa esille huomioita Suomen ja pohjoismaiden poikkeavasta ajoneuvokalustosta, jossa erityisesti kuorma-auton päällirakenteet voivat aiheuttaa ongelmia osalle uuden turvallisuusasetuksen mukaisista varusteista. SKAL pitää tärkeänä, että varusteita käytetään soveltuvilta osin mahdollisimman laajasti, mutta mahdolliset ongelmat tulee huomioida vaatimuksista annettavissa poikkeuksissa. Päällirakenteet voivat peittää järjestelmien toiminnan kannalta tärkeitä tunnistimia, jolloin yksi tai useampi järjestelmä voi jäädä pois käytöstä tai ne eivät toimi oikein.</p> <p>Poikkeusten avaaminen</p> <p>Autotuoajien tapaan SKAL esittää, että myöhemmin mainitut huomautuksen 43 poikkeukset kirjataan esimerkiksi määräyksen 3-kohdan alle, jossa on esitetty poikkeuksia myös muihin varusteisiin ja ajoneuvotyyppeihin.</p> <p>Samoin myös SKAL esittää, että 3-kohdassa ja liitteessä annettaisiin esimerkkejä tyypillisimmistä Suomessa erikoiskäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista ja lisäksi viitattaisiin esimerkein toistamiseen puiteasetuksen ja E-säännön mahdollisiin vapautuksiin. On kuitenkin tärkeää, ettei esimerkkejä anneta siten, että ne sulkevat pois muita sallittuja vapautuksia. Esimerkkien avulla voitaisiin parantaa</p>	<p>Huomautuksessa 43 oleva poikkeus koskee kaistavahtijärjestelmää ja kehittyntä hätäjarrutusjärjestelmää N2 ja N3 luokan ajoneuvoissa, jotka on pysyvästi varustettu lumenauraukseen tai joissa nosturin tukijalka estää järjestelmän toiminnan. Näiden vaatimusten osalta ei ehdoteta lisää kategorisesti vapautettavia erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, vaan sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen säännöksiä. Kansalliset poikkeukset saattavat eriyttää sääntelyä EU-hyväksynnässä sovellettavista poikkeuksista ja monimutkaistaa tilannetta, jos kv-sääntelyssä tehdään luokitteluun täsmennyksiä tai muutoksia.</p> <p>Vaatimukset on säädetty EU-asetuksella ja niitä tulee noudattaa. Pelkkä useammassa vaiheessa valmistaminen ei anna perustetta poiketa vaatimuksista. Päällirakenteetkin tulee toteuttaa siten, että vaatimukset täyttyvät. Kuitenkin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja E-säännöissä on poikkeusmahdollisuuksia esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille, jos käyttötarkoitus ei mahdollista vaatimusten täyttymistä osittain tai kokonaan, ja näitä poikkeuksia voidaan soveltaa myös kansallisissa hyväksynnöissä.</p> <p>Määräyksen 1.1 kohdassa on viittaus erilliseen määräykseen erikoiskuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen osalta. Sivusuojauspoikkeuksen antaminen automaattisesti kaikille puutavara-autoille, jotka on varustettu nosturilla ja jolla haetaan puita metsästä asti ei ole perusteita, koska tällaisiinkin autoihin on</p>

<p>rekisteröintikatsastusten tasalaatuisuutta ja vähentää virheellisiä tulkintoja ilman erillistä Traficomien ohjeistusta. Lisäksi esimerkiksi kuorma-autoa tilattaessa tulisi olla varmaa, miten ajoneuvo tulkitaan turvallisuusasetuksen varusteiden vaatimusten osalta katsastuksessa, sillä varusteiden jälkiasennus voi olla mahdotonta tai erittäin kallista.</p> <p>Lisäksi on tärkeää huomioida, että esimerkiksi ajoneuvon etuosassa olevan tunnistimen peittyminen voi estää useampien järjestelmien toiminnan, mikäli ajoneuvossa käytetään näiden järjestelmien toimintaan useamman tunnistimen tietoja.</p> <p>Määritelmät (1.2)</p> <p>SKAL pitää hyvänä, että määritelmiin lisätään hinausauton määritelmä. Vaikka tässä määräyksessä ei määrätäkin hinausauton käytöstä tiellä eikä kuormaamisesta tai tarkemmin hinausautossa pakollisesta ruskeankeltaisesta vilkkuvasta varoitusvalaisimesta, toteaa SKA, että hinausten turvallisuuden parantamiseksi olisi lähitulevaisuudessa tarkasteltava myös näitä säädöksiä.</p> <p>Tiepalvelun auton ja ensiaputoimintaan käytettävän auton tunnusvalaisin (3.3.5)</p> <p>SKAL esittää, että kohtaan lisätään maininta erikoiskuljetusten varoitus- ja EKL-autosta ja siihen sallituista normaalista poikkeavista valaisinlaitteista ja viittaus Traficomien erikoiskuljetusmääräykseen.</p> <p>Poikkeukset sivusuojausta koskevista vaatimuksista (3.16)</p> <p>SKAL kannattaa sitä, että raakapuun kuljetukseen käytettäville ajoneuvoille sallittuja, sivusuojausta koskevia poikkeuksia ollaan lisäämässä. On hyvä, että sivusuojan katkaiseminen tai pois jättäminen ajoneuvon vasemmalta puolelta kuormankiinnitysjärjestelmän tarvitsemalta alueelta sallitaan jatkossa perävaunun lisäksi myös raakapuun kuljetukseen tarkoitusta autosta.</p> <p>SKAL esittää, että sivusuojausta koskeva poikkeus jatkossa sallisi sivuallajosuojan pois jättämisen kaikista sellaisista puutavara-autoista, jotka on varustettu nosturilla ja jolla haetaan puita metsästä asti.</p>	<p>yleensä mahdollista asentaa edes osittain vaatimukset täyttävät sivusuojat.</p> <p>Jo määräyksen hallittavuuden ja säädöshierarkian vuoksi ei ole mahdollista kirjoittaa itse vaatimuksia koskevia säädöksiä tai niiden osia auki määräykseen esimerkin omaisesti. Vaatimuksista poikkeamiset on kirjoitettu säädöksiin siten, että niiden soveltamisen arvioiminen tulee tehdä tapauskohtaisesti (vaatimus tulee täyttää esim. siinä määrin kuin käyttötarkoituksen vuoksi on mahdollista). Näin ollen määräykseen ei voi kirjoittaa yleispätevää poikkeusta, joka olisi linjassa kaikkien säädöksissä mahdollistettujen poikkeusten kanssa. Mahdollista poikkeusten soveltamisen ennakoitavuutta voi parantaa piensarjatyypin hyväksynnällä, mutta yksittäishyväksynnän osalta esimerkiksi ennakkoratkaisun saaminen ennen ajoneuvon rakentamista, vaatisi määräystä ylempitasoista sääntelyä.</p> <p>Roiskeenestolaitteiden tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta eikä ole näyttöä, että niiden pois jättäminen parantaisi liikenneturvallisuutta.</p> <p>Loppuviitteessä 66 huomioitu lausuntopalautteen perusteella useamman lisäakselin asentaminen.</p>
---	--

Puutavara-autoja käytetään varsinkin talvella sellaisissa olosuhteissa, että sivusuojat eivät tule pysymään ehjinä eikä paikoillaan ja tällöin ne ovat jopa turvallisuusriski.

Poikkeukset roiskeenestolaitteen asennusta koskevista vaatimuksista (3.18)

Suomen olosuhteissa niille talvella roiskesuojiin kertyy lunta, sohjoa ja jäätä. Yhdessä paripyörän roiskesuojassa voi olla epäpuhtauksia yli 50 kg. Ajon aikana epäpuhtaudet pyrkivät irtoamaan, ja ne putoavat kokkareina tielle aiheuttaen muille tielläliikkuville vaaraa, joka on roiskuvaa vettä paljon pahempi. Kuljettajalla ei ole asialle mitään tehtävissä. Pahimmillaan käy niin, että koko roiskesuoja irtoaa, sillä suojien kiinnityksiä ei ole suunniteltu niin suurten kannatteluun. Kertynyt ylimääräinen paino – jopa 1000 kg – lisää myös polttoaineen kulutusta ja sitä kautta päästöjä. SKAL esittää, että roiskesuojien asentamiseen lisätään poikkeuksia ainakin raakapuun kuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen osalta.

Liite 1 ja siihen sisältyvä taulukko

B5 Törmäysvaroittimet (E-sääntö 159 / MOIS)

Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43 tai poikkeus tulisi kirjata määräyksen 3-kohtaan, sillä päällirakenteet voivat peittää tämän järjestelmän ajoneuvon etuosassa olevia tunnistimia.

B7 Peruutustutka (E-sääntö 158 / REIS)

Ehdotamme kohdan nimessä selvennettäväksi, että kyseessä on ”peruutustunnistin”, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi tutka- tai kamerajärjestelmällä. Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43, sillä päällirakenteet voivat peittää järjestelmän ajoneuvon takaosassa tai yläosassa olevia tunnistimia.

D8 Älykäs nopeusavustin (ISA)

Kohdassa tulisi viitata huomautukseen numero 43 tai poikkeus tulisi kirjata määräyksen 3-kohtaan, sillä päällirakenteet voivat peittää

	<p>järjestelmän ajoneuvon etuosassa olevia tunnistimia.</p> <p>Taulukon huomautus numero 43</p> <p>Kohdassa tulisi huomioida, että tyypillisesti Suomessa käytettävää auraukskalustoa käytetään kesällä muussa käytössä, jolloin järjestelmään toistuvasti tehtävät muutokset voivat aiheuttaa haasteita. SKAL esittää kohdan muokkaamista siten, että auton ei tarvitse olla pysyvästi lumen auraukseen varustettu. Lisäksi SKAL esittää täydentävien esimerkinomaisten ajoneuvotyyppien lisäämistä seuraavasti:</p> <p>”Järjestelmää ei vaadita: a) ajoneuvossa, joka on varustettu lumen auraukseen tai tienhoitoon; b) nosturilla varustetussa ajoneuvossa, jonka tukijalka estää järjestelmän toiminnan; c) imu- ja lakaisuautossa, mikäli rakenne estää järjestelmän toiminnan; d) puutavaranostrin kiinnityspisteillä, ohjaamosuojalla ja puutavarapankoilla varustetussa kuorma-autossa, mikäli päällirakenne estää peruutustutkan tai kameran toiminnan; e) tai muussa puiteasetuksessa 2018/858 tai kohtaa koskevassa E-säännössä vapautetusta ajoneuvosta, kuten SB, SF, SG, SL tai SM-ajoneuvot.</p> <p>Lisäksi SKAL esittää kohdan sisältöä joko siirrettäväksi tai lisättäväksi määräyksen 3-kohtaan, jossa on eritelty poikkeuksia ajoneuvotyypeittäin ja varusteittain.</p> <p>Taulukon huomautus numero 66</p> <p>Ajoneuvoon voidaan asentaa useampia lisäakseleita, joten SKAL esittää kohdan muuttamista monikkomuotoon seuraavasti:</p> <p>”Useammassa vaiheessa valmistettuun ajoneuvoon saa hyväksyä lisäakseleita, jossa ei ole rengaspaineen seurantajärjestelmää, jos tieto rengaspaineen seurantajärjestelmän puuttumisesta kyseiseltä akselilta merkitään helposti näkyvään paikkaan.”</p>	
Oy Sisu Auto Ab	<p>Oy Sisu Auto Ab:n lausunto määräysluonnokseen Autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista.</p> <p>Haluamme kommentoida muutamia kohtia uudesta automääräyksestä</p>	<p>Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa panssariajoneuvoille sallitaan tietyin edellytyksin poikkeuksia useista tunnistimia edellyttävistä vaatimuksista. Näitä poikkeuksia saa soveltaa myös kansallisissa hyväksynnöissä.</p>

	<p>ja sen liitteestä 1:</p> <p>N3G-luokan panssaroitujen ajoneuvojen osalta on huomioitu vain vähän poikkeuksia. Esimerkiksi lukuisat ajoavustimet, jotka vaativat herkkiä tunnistimia, on mahdotonta toteuttaa ajoneuvoon, joka on tarkoitettu käytettäväksi erittäin haastavissa olosuhteissa ja on usein varustettu päällirakenteilla, jotka estävät kyseisten tunnistimien toiminnan.</p> <p>Liitteen 1. taulukon huomautusten kohta 43 tulisi laajentaa tarkoittamaan muitakin erityiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja kuin vain pysyvästi lumen auraukseen tarkoitettua tai nosturilla varustettua ajoneuvoa. Esimerkiksi raakapuun kuljetukseen tai maansiirtokäyttöön tarkoitetut ajoneuvot operoivat vaikeissa maasto-olosuhteissa, joka altistaa ajoavustimien vaatimat tunnistimet todennäköisille toimintahäiriöille ja vikaantumiselle. Huomautuksen 43 tulisi mielestämme koskea kaikkia N3G-luokan ajoneuvoja.</p> <p>Huomatus 43 tulisi laajentaa viittaamaan myös taulukon kohtiin B5, B6, B7 ja D8, sillä kyseisten kohtien vaatimat järjestelmät ovat verrattavissa kohtiin C2 ja C8, joihin huomautus 43 jo viittaa.</p> <p>Kohdan D4 ajoneuvon suojaus kyberhyökkäyksiltä osoitustapa tulisi X:n (hyväksyntä) sijaan olla esimerkiksi B (valmistajan todistus), ja sitä tulisi soveltaa vain perusajoneuvoon, ei päällirakenteeseen.</p>	<p>Huomautuksessa 43 oleva poikkeus koskee kaistavahtijärjestelmää ja kehittyntä hätäjarrutusjärjestelmää N2 ja N3 luokan ajoneuvoissa, jotka on pysyvästi varustettu lumenauraukseen tai joissa nosturin tukijalka estää järjestelmän toiminnan. Näiden vaatimusten osalta ei määrätä kategorisesti vapautettavia erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, vaan sovelletaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen säännöksiä. Kansalliset poikkeukset saattavat eriyttää sääntelyä EU-hyväksynnässä sovellettavista poikkeuksista ja monimutkaistaa tilannetta, jos kv-sääntelyssä tehdään luokitteluun täsmennyksiä tai muutoksia.</p> <p>Lausuntopalautteen perusteella on helpotettu kyberturvallisuusvaatimuksen, ohjelmistopäivitysten ja onnettomuustietotallentimen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen.</p>
Yksityishenkilö	<p>Haluaisin ensiksi ottaa kantaa kohtaan 3.3.1</p> <p>Suomessa muutetaan nykyään melko paljon ulkomailta tuotuja ja uusia autoja N1(G)-luokasta N2(G)-luokkaan, koska autoverotuksellisista syistä takapenkkillinen N1(G) ei ole millään tapaa järvevä hankinta.</p> <p>On järvevää että valaisimet ja niiden sijoitus hyväksytään perusajoneuvon mukaisena. Tähän olisi tarpeen saada myös peilit eli epäsuoran näkemän tarjoavat laitteet mukaan. Sivusuuntavalot sijaitsevat nykyautoissa pääosin peileissä, peilien rungossa on myös usein paljon muitakin elektroniikkaa, mm. kuolleen kulman varoittimia, kameroita ym.</p> <p>Ei ole tarkoituksenmukaista lähteä vaihtamaan luokan III peilejä luokan II peileiksi, jos voidaan osoittaa että luokan II näkyvyysvaatimukset</p>	<p>Määräyksellä ei ole tarkoitus helpottaa verotuksellisista syistä tehtäviä ajoneuvoluokan muutoksia nykyistä enempiä.</p> <p>I-osoitustapaa ei lisätä uusiin vaatimuksiin, koska EU-lainsäädännön mukaan kansallisesti voidaan antaa vapautuksia EU-hyväksynnöissä sovellettavista vaatimuksista vain, jos annetaan vaihtoehtoiset vaatimukset, joilla pyritään varmistamaan vastaava ympäristönsuojelun ja turvallisuuden taso.</p> <p>Liitteen Kohta 2 (G2): CARB-vaatimukset täyttyviin M₁- ja N₁-luokan autoihin, myös dieselkäyttöisiin, saa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen mukaisesti soveltaa autojen ja</p>

	<p>täyttyvät. Sitä kun ei voi tehdä vain peilin lasi vaihtamalla, koska kokovaatimus on eri.</p> <p>Liikenneturvallisuus pysyisi parempana kun kaikki alkuperäiset ajoavustimet ja sivusuuntavalaisimet pysyisivät käytössä, sähkösäätöisyys ja -lämmitys mukaanluettuna. Suurempi koko aiheuttaa enemmän kuollutta kulmaa, joka lisää risteystilanteissa onnettomuusriskiä.</p> <p>Tämä olisi nimenomaan hyvä olla tällaisessa kansallisessa määräyksessä, koska koko ajoneuvoluokan vaihtaminen on hyvin suomalainen perinne. Ensi vuonna tulee monenlaista uutta vaatimusta voimaan uusille autoille, osa vaatimuksista on erilaisia esim. N1- ja N2-luokkien välillä. Näihin kaikkiin kohtiin olisi syytä saada samankaltainen tulkinta että voitaisiin soveltaa perusajoneuvon vaatimuksia luokamuutoksissa henkilö-, paketti- ja kevytkuorma-autoluokkien välillä (M1->N1, M1->N2, N1->N2, N1->M1, N2->M1/matkailuauto), koska auton fyysiset mitat eivät muutu. Olisi haasteellista jo ylipäätään selvittää kaikki mahdolliset hyväksyntäeroavaisuudet EU-asetuksista eri voimaantuloaikoihin ja sitten vielä auton hyväksynnästä, eivät pysty katsastusasemat pysymään mukana kun tarkempia tyyppi hyväksyntätietoja eivät saa auki. Uudet laitteetkin osittain sellaisia joita ei voi purkamatta autoa löytää.</p> <p>Liitteessä 1 kiinnittivät huomiota seuraavat kohdat:</p> <p>Kohta 2: Miksi I-osoittamistapaa ei voitaisi soveltaa dieselmoottoreilla varustettuihin ajoneuvoihin, edes CARB-vaatimukset täyttäviin? Vanhempiin USA-autoihin jopa mahdotonta saada vastaavuustodistusta päästöihin.</p> <p>Kohta 19: Miten tätä sovelletaan käytetyn auton kyseessä ollessa, jos esim. pakettiautosta matkailuautoksi muutettavaan lisätään ex-tavaratilaan istuimia? Nyt edellytetään valmistajan todistus, mutta kuka valmistaja kirjoittaa käytettyyn autoon jälkikäteen lisätyille istuimille kiinnitystodistuksia? Ei kukaan. Tutkimuslaitoksessa testattu kiinnityksen vastaavuus ja asennusliikkeen todistus sen mukaisesta asennuksesta tulisi olla riittävä.</p>	<p>niiden perävaunujen puiteasetuksen EU-yksittäishyväksynnän poikkeuksia.</p> <p>Liitteen kohta 19 (A4) Silloin, kun vaaditaan vähintään osoitustapaa B, myös tutkimuslaitoksen selvitys eli A (ja myös H) käy. Käytettyyn ajoneuvoon saa soveltaa käyttöönottoajankohdan vaatimuksia myös vaatimustenmukaisuuden osoittamistapojen osalta.</p> <p>Kohdassa 42 (A13) loppuviitteessä 32 viitataan määräyksen 3.16 kohtaan.</p> <p>Kohta 70 (A16): Määräyksen 1.1 kohdan mukaisesti rakennemuutoksiin sovelletaan auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annettua määräystä, jos siellä määrätään toisin kuin tässä määräyksessä.</p>
--	--	--

	<p>Kohta 42: Voisi lisätä tarkastustavaksi myös osoittamistapa E:n, koska 3.16 sen sallii kahdessa tapauksessa.</p> <p>Kohta 70: Asennusvaatimukset ristiriidassa rakennemuutosmääräyksen kanssa, joka edellyttää Tukesin hyväksymän kaasuasennusliikkeen tarkastusta. Tukes ei ole H-tason selvitys.</p>	
BPW Kraatz Oy	<p>3.4 Vetoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon väliset kytkennät:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kohdassa 3.4 ei anneta selkeitä ohjeita perävaunuun asennetun vetolaitteen lukituksen kaukonäytön toteutukselle. Tänä päivänä markkinoilla kuitenkin on myös perävaunukäyttöön tarkoitettuja E55-säännön täyttäviä kaukonäyttölaitteita, missä merkkivalo asennetaan perävaunun sivuun. Kuljettaja voi nähdä merkkivalon auton sivupeilistä ja merkkivalo täyttää E55-säännön vaatimukset. • Puoliperävaunun vetoon tarkoitettuun N3-luokan ajoneuvon saa asentaa varsinaisen perävaunun tai KAPV:n vetämiseen tarkoitettun kytkentälaitteen. Kytkentälaitteen ei tarvitse olla tyyppi hyväksytyt luetteluihin perustein. Jos kytkentälaitteella tarkoitetaan tässä kohdassa vetolaittekokonaisuutta, niin kuuluu siihen vetokytkimen lisäksi muut asennukseen tarvittavat komponentit kuten vetopalkki ja sivulevyt. Tyyppi hyväksytyt vetokytkimet ovat yleensä soveltuvia tähän käyttötarkoitukseen. Muut asennukseen tarvittavat komponentit, kuten vetopalkki, voivat olla rajoittava tekijä siten ettei vetolaitteiston valmistajan tyyppi hyväksynnän mukainen asennus puoliperävaunun vetoautoon ole mahdollista. Perustelumiestiossa tähän myös otettiin kantaa ja määräyksessä annetuin ehdoin tyyppi hyväksymättömän asennuksen käyttö on mahdollista. <p>3.12.5 Nostettava tai kevennettävä akseli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Määräyksessä sallitaan yli 30 km/h nopeudessa akselin nostaminen tai keventäminen perusajoneuvon ohjeiden mukaisesti. Haluamme mainita, että yli 30km/h nopeuksissa kun perävaunun akseleita nostetaan tai kevennetään, maassa olevat akselit ja jousitusrakenteet joutuvat kantamaan kaiken kuormituksen ja kaarreaajossa myös sivuttaiskuormitukset mikä tulisi huomioida akselistorakenteessa ja 	<p>Lausunnosta ei käy ilmi millaisia E-säännön vaatimuksista poikkeavia tai niitä täydentäviä vaatimuksia kohdassa 3.4 tarkoitettulle kaukonäyttölaitteelle tulisi määräyksessä antaa.</p> <p>Kytkentälaitteella tarkoitetaan kaikkea, mitä E-säännössä nro 55 ja EU-lainsäädännössäkin tarkoitetaan.</p> <p>Kohtaan 3.12.2 lisätyn valmistajan ohjeiden vaatimuksen tarkoituksena on juurikin se, että valmistajan ohjeiden mukaiset vaatimukset tulisivat huomioiduksi.</p> <p>Kohdassa 3.17.1 annettuja poikkeuksia E-säännön nro 55 muutossarjan 03 lujuusvaatimuksista saa määräyksen mukaan soveltaa vain silloin, kun taka-alleajosuojat on lähellä taka-akselia ja törmäysenergialtaan korkeassa peräänajotilanteessa osuu takarenkasiin, mikä käytännössä estää taka-alleajosuojan enemmän periksi antamisen eikä muutossarjan 03 mukaisten lujuusvaatimusten täytyminen ole välttämätöntä. Määräyksen 3.17.2 ja 3.17.3 kohdassa annetuissa vaihtoehtoisissa vaatimuksissa ei anneta poikkeuksia muutossarjan 03 lujuusvaatimuksista. Määräyksen 3.17.2 ja 3.17.3 kohdan poikkeukset on laadittu sellaisia tilanteita varten, joissa ajoneuvon pääasiallisen käytön vuoksi säädettävät alleajosuojat olisivat pääsääntöisesti E-säännön muutossarjan 03 vastaisesti sijoitettuja.</p>

	<p>jarrujärjestelmän toiminnassa.</p> <p>3.17 E-säännössä n:o 58 tarkoitetut poikkeukset:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kohdassa 3.17 esitetään asennusvaihtoehtoja ja ajoneuvorakenteita, jolloin sallitaan poikkeamat E58.03 säännöstä. Kysymyksemme on, onko tarpeen poiketa 58.03 tyyppihyväksytyjen komponenttien käytöstä vai onko riittävä toimenpide, että E58.03 säännönmukaisista asennusmitoista voidaan poiketa määräyksessä esitetyissä tilanteissa? Lisäksi haluamme mainita että markkinoilla on myös alaslaskettavia ja ulosvedettäviä alleajosuovaihtoehtoja, jotka täyttävät E58.03 – säännön vaatimukset, jotka voidaan asentaa säännönmukaisesti kun autolla ei vedetä perävaunua. 	
Poliisihallitus	<p>2 Poliisihallituksen lausunto</p> <p>Poliisihallituksen liikenneturvallisuuden vastuualue on laatinut seuraavan lausunnon yhteistyössä Poliisiammattikorkeakoulun raskaan liikenteen koulutuksesta vastaavan osaamisalueen kanssa.</p> <p>2.1 Kohdat 3.15 Poikkeukset etu-alleajosuojasta koskevista vaatimuksista, 3.16 Poikkeukset sivusuojasta koskevista vaatimuksista, ja 3.17 Poikkeukset taka-alleajosuojasta koskevista vaatimuksista</p> <p>Määräysluonnoksen mukaan tieto siitä, että ajoneuvon tuu-alleajosuojan, sivusuojan tai taka-alleajosuojan sijoitukset on hyväksytty edellä olevien kohtien mukaisesti, on esimerkiksi valvonnan helpottamiseksi merkittävä rekisteriin. Tiedon merkitsemistä rekisteriin sen olennaisilta osin pidetään hyvänä valvontaa helpottavana uudistuksena.</p> <p>Sivusuojien osalta toteamme, että niiden liikenneturvallisuutta parantavat hyödyt ja vaikutukset, jotka on monella tapaa todettu, ovat niin merkittävät, ettei niistä pitäisi nyt eikä tulevaisuudessakaan antaa juurikaan poikkeuksia. Taka-alleajosuojan osalta tulisi ottaa huomioon se, että kytkinlaite pääsisi kääntymään eikä ottaisi kiinni taka-alleajosuojaan. Siten tulisi riittävän selvästi ilmaista taka-alleajosuojan sijoitus suhteessa vetokitaan.</p> <p>2.2 Kohta 3.20 Vetäväksi akseliksi yli 44 t yhdistelmässä katsottava akseli</p> <p>Määräysluonnoksen mukaa tieto siitä, että ajoneuvoon on hyväksytty</p>	Lausunnossa ei esitetä muutosehdotuksia.

	<p>vetävä akseli tässä kohdassa määrätyn mukaisesti ja tiedot hyväksyntään liittyvistä ehdoista, on merkittävä rekisteriin. Tämä tieto tulee helpottamaan oleellisesti käytännön valvontatyötä. Kuten luonnoksen perustelumuiustiossa todetaan, on akselin määrittäminen vetäväksi akseliksi tärkeää, kun tulkitaan tieliikennelainsäännöksiä, joissa rajataan sallittuja massoja suhteessa vetäville akseleille kohdistuviin massoihin.</p> <p>2.3 Kohta 3.21 Kauko-ohjauksen hyväksynnässä sovellettavat poikkeukset</p> <p>Määräyksen 3.21 kohdaksi on lisätty enintään nopeudella 10 km/h käytettäväksi tarkoitetulla kauko-ohjauslaitteistolla varustetun ajoneuvon hyväksynnässä sallittavat poikkeukset teknisistä vaatimuksista. Perustelumuiustioluonnoksessa on hyvin ja riittävällä tarkkuudella kuvattu kauko-ohjausjärjestelmän käyttö. Määräyksen kohtaa sovelletaneen niin tiellä kuin tien ulkopuolella tapahtuvissa siirroissa. Näissä tapauksissa kauko-ohjauksella ilman vetoautoa siirtävä henkilö katsotaan siis ajoneuvon kuljettajaksi, ja häntä koskenee muun muassa samat ajo-oikeus ja ammattipätevyys vaatimukset kuin siirtoa vetoauton hytistäkin suorittavaa kuljettajaa.</p> <p>2.4 Kohta 3.22 Tarkastamaton ajopiirturi</p> <p>Määräyksen 3.22 kohdaksi on lisätty määräys siitä, että autossa, jonka käyttö ei edellytä ajopiirturin käyttöä, saa ajoneuvon hyväksynnässä olla ajopiirturi, jota ei ole tarkastettu ajo- ja lepoaikoja koskevien säännösten mukaisesti.</p> <p>Perustelumuiustion mukaan, jotta esimerkiksi liikenteen valvonnassa olisi selvää, että tällaisen auton ajopiirturia ei voi luotettavasti käyttää ajo- ja lepoaikojen seurantaan eikä autoa siten saa käyttää sellaiseen kuljetukseen, jossa tällaista seuranta edellytetään, rekisteriin merkitään esimerkiksi muutostarkastuksessa tieto siitä, että autossa on tarkastamaton ajopiirturi. Tätä lisäystä pidämme valvonnan suorittamisen näkökulmasta erittäin hyvänä ja selkeänä.</p>	
A-katsastus Oy	Yleisesti ehdotetut muutokset ja lisäykset ovat hyviä ja selventäviä Määritelmiin on lisätty hinausauton määritelmä kohtaan 1.2, jonne myös kuuluisi siirtää nyt uutena kohdassa 3.25 määritelty	Lasinkuljetusauton määritelmä lisätään määräykseen ehdotetun mukaisesti.

	<p>lasinkuljetusauto. Sen tekniset vaatimukset tulisi kuitenkin säilyttää ehdotetun mukaisesti kohdassa 3.25</p> <p>Kohta 3.15 Miten käytännössä määritellään raakapuun kuljetukseen tarkoitettu auto?</p> <p>Kohta 3.16 Yleisesti voidaan todeta, että vaikka osa erityiskäytön edellyttämistä poikkeuksista sivusuojauksen osalta on perusteltuja, ne ovat ehdotetun mukaisina tulkinnanvaraisia ja niin epätarkasti määriteltyjä, että niitä on erittäin vaikea arvostella määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Tilanne lienee sama käytön aikaisessa valvonnassa.</p> <p>Kohdan 3.22 Tarkastamaton ajopiirturi. Tarkastamattoman ajopiirturin käytön mahdollistaminen sellaisessa käytössä, jossa sitä ei tarvitse käyttää on pitkään toivottu ja kannatettava asia. Todistusvaatimuksen selventämisen vuoksi kohdan teksti tulisi muotoilla siten, että tarkastamaton piirturi saa olla vain sellaisessa ajoneuvossa, johon vaadittu (vakiomuotoinen) merkintä rekisteritietoihin on merkitty.</p> <p>Liite 1 Johdantotekstin mukaan liitettä 1 ei sovelleta muutoskatsastuksessa. Kuitenkin itse määräystä sovelletaan, joten jää epäselväksi missä säädetään muutoskatsastuksen osoittamistavoista.</p> <p>Kohta G2 Päästöjen osoittamistapa H. Muutoskatsastuksessa päästöt kuitenkin voidaan hyväksyä käytönaikaisella mittauksella käyttöönottoon 1.9.2009.</p> <p>Kohta F8 Osoittamistapa E M1- ja N1-luokan autoilla. Miten katsastaja pystyy omalla tarkastuksella todentamaan vaatimustenmukaisuuden, koska asetus (EU) 2021/535 vaatii käytännön testiä? Ehdotetaan lisättäväksi viitteellä, että osoittamistapa E koskee alkuperäisen valmistajan asentamaa muuttamatonta varustetta.</p>	<p>Kohdassa 3.15 määrätään puutavarapankoin varustetusta raakapuun kuljetukseen tarkoitettuun autosta. Lausunnossa ei ehdoteta tähän tarkempaa eikä vaihtoehtoista muotoilua.</p> <p>Kohtaan 3.16 ei lausunnossa ehdoteta parempaa muotoilua. Sivusuojia koskevia poikkeuksia ja niiden merkitsemistä rekisteriin on määräyksessä tarkennettu voimassa olevaan nähden.</p> <p>Määräyksen uudella 3.22 kohdalla ei muuteta jo käytössä olevia autoja koskevia vaatimuksia. Ajopiirturin tarkastamisvelvollisuudesta säädetään muualla kuin tässä määräyksessä.</p> <p>Liite 1 johdantotekstiä selkeytetään kommentin perusteella siten, että liitteen 1 johdantokappaleesta jätetään pois määräykset siitä, mihin hyväksyntälajeihin liitettä sovelletaan. Asiasta määrätään jo määräyksen 1.1 kohdassa. Kappaleeseen lisätään määräykset siitä, että liite koskee EU-säädöksille tai E-säännöille vaihtoehtoisia vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja.</p> <p>Kohta G2: Automääräyksen sisältö ei ole sidottu rakennemuutosmääräykseen, muutetun ajoneuvon päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta määrätään rakennemuutosmääräyksessä.</p> <p>Kohta F8: Luokkien M₁ ja N₁ EU-yksittäishyväksynnässä ei sovelleta vaatimusta, joten katsastajan ei tarvitse todeta vaatimustenmukaisuutta näille ajoneuvoille.</p> <p>Kohta D18: Vaatimusta ei sovelleta EU-yksittäishyväksynnässä eikä EU-piensarjatyypin hyväksynnässä, joten sitä ei tarvitse soveltaa</p>
--	---	--

	<p>Kohta D18 Miksi osoittamistapana N/A? Vaihtamisopastin tuli pakolliseksi 1.11.2014. Kohdat A15, A16 Edellytetään H-tason selvitys asennuksen osalta. Tämä on ristiriidassa rakennemuutosmääräyksen kanssa, joka edellyttää asennuksen osalta vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 6 luvussa tarkoitettussa kaasuasennusliikkeessä tehtyä tarkastusta, josta annetaan todistus. Kaasuasennusliikkeillä ei ole H-tason pätevyyttä.</p>	<p>myöskään yksittäishyväksynnässä eikä rekisteröintikatsastuksessa.</p> <p>Kohdat A15 ja A16: Automääräyksen sisältö ei ole sidottu rakennemuutosmääräykseen.</p>
Alucar Oy	<p>Ehdotamme automääräysluonnoksen kohtaan 3.16 lisättäväksi poikkeuksen 5).</p> <p>3.16 Poikkeukset sivusuojausta koskevista vaatimuksista Raakapuukuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon E-säännön n:o 73 muutossarjan 01 kohdassa 13.3 ja 16.2 tarkoitetuiksi, tieliikennekäytöstä johtuviksi osittaisiksi poikkeuksiksi sivusuojausvaatimuksesta katsotaan:</p> <p>5) E-säännön n:o 73 muutossarjassa 01 osassa 1, kohdassa 12.1. esitetty sivusuojan takaosan maksimietäisyys takarenkaiden ulkopinnasta 60 mm viimeisen 250 mm matkalla</p> <p>Perustelu: Nykyisen tulkinnan mukaan vaadittu mitta 30 mm johtaa räätälöityihin yksittäisiin ratkaisuihin. Mitan muuttaminen 60 mm:ksi mahdollistaa osien valmistamisen teollisesti suuremmissa sarjoissa, mikä tukee kestävä kehitystä ja laadukkaampien osien käyttö sivusuojauksissa parantaa liikenneturvallisuutta.</p> <p>-----</p> <p>Ehdotamme automääräysluonnoksen kohtaan 3.18 lisättäväksi poikkeuksen 5).</p> <p>3.18 Poikkeukset roiskeenestolaitteen asennusta koskevista vaatimuksista</p> <p>5) Raakapuun kuljetukseen rakennettu ajoneuvo, jonka renkaisiin on tarvittaessa oltava mahdollisuus asentaa lumiketjut.</p>	<p>Kohta 3.16: Lausunosta ei ilmene, mitä ongelmia E-säännössä edellytetystä enintään 30 mm mitasta aiheutuu.</p> <p>Kohta 3.18: Käytännössä kaikkiin puuautoihin on mahdollista asentaa lumiketjut, joten ehdotettu rajaus ei käytännössä rajaisi mitään. Kitkavetolaiteella varustetuille akselistoille ei määräyksen mukaan tarvitse asentaa roiskeenestolaitetta. Roiskeenestolaitteiden tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta eikä ole näyttöä, että niiden pois jättäminen parantaisi liikenneturvallisuutta.</p>

	<p>Perustelu: Raakapuun kuljetukseen rakennetun ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämä rakenne ei mahdollista vaatimustenmukaisia roiskeenestomattoja tai matoilla varustettuja roiskeläppiä. Puutavarakuljetuksia epätasaisilla pinnoilla ajettaessa ajoneuvon roiskeenestomatot ja matoilla varustetut roiskeläpät ovat esteenä ajoneuvon turvalliselle ja sujuvalle käytölle. Talviaikaan mattojen kanssa ei voida käyttää lumiketjuja, koska lumikuorman vuoksi on suuri riski, että ketjut takertuvat ja rikkovat lokasuojat ja niiden kiinnikkeet, jolloin liikenneturvallisuus heikkenee. Rakenteet, joilla voidaan korvata roiskeenestomatot ja matoilla varustetut roiskeläpät ja jotka soveltuvat käyttötarkoitukseen: Lokasuojat ja roiskeläpät ilman mattoa.</p>	
Oy Testmill Ltd	<p>B. POSITIIVISIA HAVAINTOJA Oy Testmill Ltd pitää positiivisena, että määräystä on kehitetty käytännön soveltamiskokemusten pohjalta. Erityisesti positiivisina havaintoina määräysluonnoksesta nostamme esiin seuraavat muutokset: Määräyksen kohta 2: kirjaus EU-yksittäishyväksynnässä sovellettavien vaatimusten hyväksymisestä suoraan myös kansallisessa hyväksynnässä on tärkeää asiaa selkeyttävä uudistus. Määräyksen liite 1: määräys käyttöönottoajankohdan vaatimustenmukaisuuden osoittamistapojen sallitusta soveltamisesta selkeyttää käytettyjen ajoneuvojen katsastuksia. Määräyksen liite 1: osoittamistapoja B, C ja I koskevat uudistukset ovat hyviä, osoittamistapojen sisältöä selkeyttäviä ja arviomme mukaan omiaan parantamaan hyväksyntä- ja katsastustoiminnan laatua. B-osoittamistapaa koskeva täsmennys laskennallisten testien tulosten validoinnista on tärkeä asia vaatimustenmukaisuuden osoittamisen luotettavuuden näkökulmasta. C-osoittamistapaa koskeva täsmennys dokumentaatiovaatimuksesta on vastaavalla tavalla osoittamistavan luotettavuutta todennäköisesti parantava uudistus. I-osoittamistapaan liittyneen markkina-aluevaatimuksen poistaminen on myös tärkeä uudistus. C. YLEISIÄ KEHITTÄMISEHDOTUKSIA</p>	<p>Lausunnon kohdassa C1 ei ole yksilöity määräyksen kohtia, joissa edellytettäisiin rikkovia testejä tehtäviksi yksittäishyväksynnän tai rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Ei myöskään kohtia, joissa ehdotettu vaatimus olisi esim. kustannuksiltaan yksittäiselle ajoneuvolle kohtuuton.</p> <p>Lausunnon kohta C2: I-osoitustapaa ei lisätä uusiin vaatimuksiin, koska EU-lainsäädännön mukaan kansallisesti voidaan antaa vapautuksia EU-hyväksynnöissä sovellettavista vaatimuksista vain, jos annetaan vaihtoehtoiset vaatimukset, joilla pyritään varmistamaan vastaava ympäristönsuojelun ja turvallisuuden taso.</p> <p>Lausunnon kohta D: Lausunnon esitetään perusteeksi sallia M1-luokan vaatimuksia luokkaan N2, koska M1 ja N1-luokan vaatimukset vastaavat toisiaan. Nähdäksemme M1 ja N2-luokan vaatimusten tulisi vastata toisiaan, jotta muutos olisi perusteltu. Koska tässä ei ole esitetty mitään syytä sille, miksi pitäisi sallia M1-luokan vaatimusten soveltamista N2-luokkaan, ei esitettyä muutosta tehdä.</p>

<p>C1: YKSITTÄISET AJONEUVOT E-sääntöjen ja EU-asetusten vaatimukset on suunniteltu prototyyppitestausta silmällä pitäen ja sellaisina ne soveltuvat yksittäisille ajoneuvoille usein huonosti. Yleisesti ongelmakohtana ovat rikkovat testit, joita ei yksittäishyväksynnässä saa edellyttää. Rikkoville testeille vaihtoehtoinen osoittamistapa on kuitenkin teknisessä mielessä vaikea asia. Tutkimuslaitos ei saa todeta vaatimustenmukaisuutta virtuaalitestin avulla, ellei virtuaalimallia ole validoitu. Tämä on virtuaalitestauksen luotettavuuden kannalta tärkeä vaatimus: validoimaton virtuaalimalli ei ole luotettava. Lausuttu pätee riippumatta siitä, tekeekö virtuaalitestin tutkimuslaitos vai valmistaja.</p> <p>Muidenkin kuin rikkovien testien tekeminen saattaa olla kallista ja edellyttää vuorovaikutusta ajoneuvon valmistajan kanssa. Yksittäisille ajoneuvoille X on käytännössä mahdoton vaatimus lukuun ottamatta hyväksytyjä komponentteja.</p> <p>Yksittäisten ajoneuvojen testaamista varten tarvittaisiin tapauskohtaisesti E-sääntöjen ja EU-asetusten sisältöön nähden kevennettyjä vaatimuksia ja testausmenettelyjä. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta vaatimuksilla on myös eroja, esimerkiksi ohjauslaitteita ja jarruja koskevat vaatimukset ovat turvallisuuskäytännöstä huomattavasti merkittävämpiä kuin vaikkapa törmäysvaroitin ja peruutustutka – viimeksi mainittuja sinällään väheksymättä.</p> <p>C2: I-OSOITTAMISTAVAN MUKAISET AJONEUVOT I-osoittamistavan määritelmään tulisi lisätä myös tutkimuslaitokselle mahdollisuus osoittaa I-vaatimusten täyttyminen. Markkinoilla on tarjolla ajoneuvoja, joissa ei ole I-vaatimustenmukaisuuden osoittavaa valmistajan merkintää eikä viranomaisten todistuksia I-vaatimusten täyttymisestä ole saatavilla, mutta ajoneuvot silti teknisesti täyttävät I-vaatimukset. Tällaisissa tapauksissa ainoa mahdollisuus I-vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen on tutkimuslaitos. I-osoittamistavan soveltamisalaa tulisi laajentaa myös määräyksen uuden liitteen 1 myötä voimaan tuleviin uusiin vaatimuksiin.</p>	<p>Nopeudenrajoitinta koskeva määräyksen kohta 3.6 vastaa sanamuodoiltaan direktiiviä 92/6/ETY. Ei muutosta.</p> <p>Määräyksen kohdassa 3.17.2. muutetaan vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa lausunnon johdosta B => H, koska myös vaihtoehtoisen sijoitustavan mukaisesti asennetun taka-alleajosuojan lujuusvaatimusten täyttyminen osoittaminen edellyttää asiantuntemusta. Vastaava muutos tehdään määräyksen kohtaan 3.17.3.</p> <p>Liitteen rivit B5 ja B6: Törmäysvaroittimia ja kuolleen kulman valvontajärjestelmää koskevasta vaatimuksesta voidaan myöntää poikkeuksia joillekin erikoiskäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen nojalla. Myös siltä osin kuin poikkeamismahdollisuuksia on mainitussa säädöksessä säädetty erikoiskäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille, lähtökohta on, että vaatimukset tulee täyttää siltä osin kuin mahdollista. Törmäysvaroitinta koskevassa E-säännössä vaatimuksena on, että järjestelmä kytkeytyy pois päältä, jos järjestelmä ei voi toimia asianmukaisesti, mikä tulee myös ilmaista varoitussignaalilla.</p> <p>Liitteen rivi B13: Määräyksellä ei ole tarkoitus helpottaa verotuksellisista syistä tehtäviä ajoneuvoluokan muutoksia nykyistä enempiä.</p> <p>Liitteen rivi C1: Jätetään vaatimus ehdotetun mukaiseksi. M1-, N1- ja N2-luokan autoa koskeva ohjauslaitevaatimus on perinteisten ohjausvoimaa ja ohjauksen palauttamista koskevilta osiltaan ollut pitkään ehdotetun kaltainen eikä siitä ole aiheutunut ongelmia. Muuttamattomat autot käytännössä täyttävät vaatimukset. Uusissa autoissa tulee useimmiten sovellettavaksi kompleksisia elektronisia järjestelmiä koskeva liite 6, missä edellytetään mm. valmistajan toimittamia asiakirjoja, joista käy ilmi järjestelmän perusrakenne ja se, millä tavoin se on yhteydessä ajoneuvon muihin järjestelmiin tai miten se suoraan valvoo lähtömuuttujia.</p>
---	---

Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa merkityksellistä on, että jos yksikin vaatimus ei täyty tai sen täyttymistä ei kyetä osoittamaan, ajoneuvoa ei voida hyväksyä lainkaan. Uusista vaatimuksista suuri osa on sisällöltään sellaisia, että niiden osoittaminen esimerkiksi Yhdysvaltain markkinoille valmistettujen ajoneuvojen osalta voi olla käytännössä mahdotonta. Liikenteen ympäristötavoitteiden osalta on huomattava, että myös Yhdysvaltain markkinat kehittyvät ja valmisteilla on merkittävä määrä Yhdysvaltain markkinoille tarkoitettuja sähkökäyttöisiä ajoneuvomalleja. Arviomme mukaan ei ole kovin hyödyllistä estää tällaisten ajoneuvojen rekisteröintiä Suomeen sulkemalla ne I-osoittamistavan ulkopuolelle.

D. YKSITYISKOHTAISIA KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Määräyksen kohdassa 3.3.1. määrätään, että N1-luokan perusajoneuvosta N2-luokan ajoneuvoksi muutettujen ajoneuvojen osalta saa soveltaa perusajoneuvon vaatimuksia valaisinlaitteiden asennuksen osalta. Käytännössä N2-luokan ajoneuvoiksi muutetaan myös joitakin M1-luokan perusajoneuvoja. Määräyksen kohdassa olisi syytä mainita N1-luokan lisäksi myös M1-luokka. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta M1 ja N1 ovat perusajoneuvoina rinnasteisia toisilleen.

Määräyksen kohdassa 3.6. määrätään nopeudenrajoittimen vaatimuksesta. Selvyyden vuoksi kohdassa olisi perusteltua viitata E-säännön 89 mukaisiin testitoleransseihin samaan tapaan kuin asiasta aikaisemman lainsäädännön voimassa ollessa annetussa tulkintaohjeessa: ”Nykyisiä säännöksiä voidaan tulkita siten että, asetusnopeus ei saa ylittää rajoitusnopeutta, jolloin asetusnopeus voi olla enintään sama kuin rajoitusnopeus eli esim. 90 km/h kuorma-autoilla (tämä koskee nykyaikaisilla elektronisesti ohjatuilla nopeudenrajoittimilla varustettuja autoja). Em. nopeuksien määritelmät löytyvät direktiivistä 92/24/ETY.” Direktiivin määritelmät ja testausmenetelmät vastaavat E-säännön mukaisia menetelmiä.

Määräyksen kohdassa 3.17.2. määrätään vaihtoehtoisesta vaatimuksesta taka-alleajosuojan korkeussuuntaiselle sijoitukselle. Osoittamistavaksi tähän määräyksen kohtaan on kirjattu B, mutta hyväksytyin komponentin asennuksen osalta osoittamistapa määräyksen liitteessä on H. Tästä seuraa, että H-taso vaaditaan joka tapauksessa, vaikka tämän määräyksen kohdan vaihtoehtoista

Liitteen rivi C14: Raskaiden hyötyajoneuvojen rengaspaineen seurantajärjestelmää koskevia osoitustapoja on muutettu lausuntopalautteen perusteella ja lisäksi N3-luokan ajoneuvon kohdalla olevaa loppuviitettä 66 on muutettu siten, että siinä mahdollistetaan useammassa vaiheessa valmistetun ajoneuvon hyväksyminen lisäakseleilla, joissa järjestelmää ei ole.

Liitteen rivi D4: Kyberturvallisuusvaatimuksen osoitustapaa on helpotettu lausuntopalautteen perusteella.

Liitteen rivi G2: Poikkeusta päästövaatimuksista ei ole järkevä sallia nykyistä laajemmin kaikille N2-luokan autoille vain sillä perusteella, että poikkeusta tarvitaan matalille hinausautoille. Yksittäisille ajoneuvoille voi hakea ajoneuvoteknistä poikkeuslupaa.

Liitteen rivi H2: E-sääntöä sovelletaan ajoneuvoihin, joihin voidaan tehdä ohjelmistopäivityksiä. Ohjelmistopäivityksiä koskevassa E-säännössä 156 säädetään prosesseista, joiden mukaisesti ohjelmistopäivityksiä on tehtävä, jos niitä tehdään. Jos myöhemässä valmistusvaiheessa lisätään ajoneuvon päivitettäviä ohjelmistoja, on syytä seurata, minkälaisia päivityksiä ohjelmistoihin tehdään, minkä vuoksi auditointivaatimuksesta luopumiselle ei ole perusteita. Lausunnossa ei ole ehdotusta vaihtoehtoiseksi vaatimukseksi, jolla varmistettaisiin se, että toisen vaiheen valmistaja arvioi, edellyttävätkö ohjelmistopäivitykset hyväksynnän päivittämistä.

vaatimusta sovellettaisiinkin. Tähän kohtaan osoittamistavaksi olisi syytä kirjata H. Hyväksytty asiantuntija voi valvoa valmistajan itse tekemän testin, jolloin kustannusvaikutus valmistajille ei ole merkittävä. Vastaava ongelma koskee myös määräyksen kohtaa 3.17.3.

Liitteen rivit B5 ja B6: erikoiskäyttöön tarkoitetuissa ajoneuvoissa (esimerkiksi lumiaura) tarvitaan mahdollisuus törmäysvaroittimen ja kuolleen kulman valvontajärjestelmän poiskytkentään. Tämä tulisi huomioida määräyksessä.

Liitteen rivi B13: M1- tai N1-luokan ajoneuvoista N2-luokan ajoneuvoiksi muutetuilta ajoneuvoilta edellytetään perusajoneuvosta poikkeavaa peililuokkaa. Muutoksessa ajoneuvon peilien näkyvyysalueisiin vaikuttavat ulkomitat eivät kuitenkaan muutu, jolloin vaatimus on liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarpeeton. Kohtaan tulisi lisätä määräys, jonka mukaan voidaan soveltaa perusajoneuvoa koskevia vaatimuksia.

Liitteen rivi C1: E-säännön 79 sisältöä silmällä pitäen osoittamistavan tulisi olla minimissään H kaikkien M- ja N-luokkien ajoneuvojen osalta. Ohjausvoima- ja kääntökulmavaatimusten osoittaminen C-osoittamistavalla ei todennäköisesti ole erityisen luotettavaa.

Liitteen rivi C14: TPMS-järjestelmälle osoittamistapa X on tarpeettoman tiukka vaatimus yksittäishyväksynnässä ja katsastuksissa. E-säännön 141 mukaan hyväksyntä voidaan myöntää vain ajoneuvotyypille, mikä todennäköisesti merkitsee sitä, että TPMS-järjestelmien valmistajat eivät voi hakea järjestelmähyväksyntöjä. Vaatimuksen soveltuvuutta yksittäishyväksyntään olisi harkittava ylipäättään uudelleen, vähintään osoittamistavan osalta.

Liitteen rivi D4: ajoneuvojen kyberturvallisuutta koskeva E-sääntö 155 edellyttää valmistajan toimintajärjestelmän auditointia ja on sellaisena käytännössä mahdoton sovellettava yksittäishyväksynnässä ja katsastuksissa. Vaatimuksen soveltuvuutta yksittäisille ajoneuvoille tulisi harkita kokonaan uudelleen. Vähintään osoittamistapavaatimusta tulisi keventää.

Liitteen rivi G2: N2-luokan dieselmoottorilla varustetun ajoneuvon

	<p>osalta I-osoittamistapaa ei määräysluonnoksen mukaan sovelleta. Tämä käytännössä estää joidenkin USA-markkinoille tarkoitettujen ajoneuvojen rekisteröinnin Suomeen. Eräisiin käyttötarkoituksiin ei kuitenkaan ole markkinoilla tarjolla muita kuin I-osoittamistavan mukaisia ajoneuvoja (esimerkiksi matalat hinausautot). Vuotuinen rekisteröintimäärä näissä ajoneuvoissa on joka tapauksessa marginaalinen, jolloin asian merkitys ympäristönäkökulmasta on niin ikään marginaalinen. I-osoittamistapa tulisi sallia myös dieselkäyttöisten N2-luokan ajoneuvojen osalta.</p> <p>Liitteen rivi H2: ohjelmistopäivityksiä koskeva E-sääntö 156 edellyttää valmistajan toimintajärjestelmän auditointia määräajoin. Vaatimuksen soveltaminen yksittäisiin ajoneuvoihin on käytännössä mahdotonta. Vaatimuksen soveltamista yksittäishyväksynnässä ja katsastuksessa tulisi harkita uudelleen vähintään osoittamistapavaatimuksen osalta ja auditointia koskevat säännön osat pois lukien.</p>	
<p>Sosiaali- ja terveysministeriö</p>	<p>Sosiaali- ja terveysministeriön työ- ja tasa-arvo-osasto on tutustunut lausuntopyynnössä esitettyyn määräysluonnokseen. Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, ettei esityksessä ole työsuojelun valvonnan näkökulmasta huomautettavaa. Sosiaali- ja terveysministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota kohtaan 3.22 Tarkastamaton ajopiirturi.</p> <p>Muutos saattaa aiheuttaa haasteita niille kuljettajille, jotka ajavat sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen ((EY) 561/2006) alaista että sen ulkopuolista ajoa. Valvonnassa on tähän asti ohjeistettu näitä kuljettajia käyttämään työvuorossa ajopiirturia ja asettamaan kuljettajakortti ajopiirturiin aina, kun ottavat haltuunsa ajopiirturilla varustetun ajoneuvon. Näin on voitu tehdä, koska ajopiirturi on tullut tarkastaa ja hyväksyä säädösten mukaisesti ja katsastusten arvosteluperusteiden mukaisesti. Kuljettajat ovat näin toimimalla välttyneet mm. asetuksen ulkopuolelle jäävän ajon manuaaliselta kirjaamiselta kuljettajakortille muuksi työksi (561/2006 artiklan 6 mukaisesti) käyttämällä ajopiirturia ja kuljettajakorttia. Tämä manuaalisesti tehtävä tietojen lisäys kuljettajakortille on osoittautunut kuljettajille erittäin haasteelliseksi ja on usein jäänyt tekemättä. Tästä on aiheutunut valvontaan haasteita ja lisätyötä todellisten työ- ja lepoaikojen selvittämisen osalta.</p> <p>Lisäksi työsuhteiset moottoriajoneuvon kuljettajat ovat voineet käyttää</p>	<p>Määräyksen 3.22 kohdassa tarkoitettu poikkeus ei koske ajoneuvoa, jota käytetään sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen ((EY) 561/2006) alaiseen että sen ulkopuoliseen ajoon. Poikkeus on tarkoitettu lähinnä ajoneuvoille, joita ajo- ja lepoaikasääntely ei koske, mutta joissa on ajopiirturi, jonka poistaminen on hankalaa, koska se on yhteydessä ajoneuvon muihin järjestelmiin ja laitteisiin. Poikkeuksen soveltaminen ei ole pakollista millekään ajoneuvolle.</p>

	<p>ajopiirturia vuorokautisen työajan seurantaan henkilökohtaisen ajopäiväkirjan sijaan työaikalain 31§:n mukaisesti. Tämä mahdollisuus poistuisi kuljettajilta muutoksen myötä.</p>	
<p>Sisäministeriö/ Rajavartiolaitoksen esikunta</p>	<p>Automääräysluonnoksessa on kirjattu kohdassa 3.23 ajoneuvojen päästövaatimuksista poikkeuksista seuraavasti</p> <p>3.23 Poikkeukset energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista vaatimuksista</p> <p>Liitteen 1 kohdista G2 - G12 poiketen panssaroidussa N2G- ja N3G-luokan ajoneuvossa sallitaan Euro III -päästötaso (direktiivin 1999/96/EY liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan taulukoiden rivi A) tai sitä myöhempi päästötaso, jos ajoneuvon panssaroinnin osoitetaan vastaavan vähintään NATO Standardization Agreement (STANAG) 4569 edition 2:ssa määriteltyä kineettisen energian suojaustasoa 1 tai miinansuojaustasoa 2 taikka muun standardin mukaista vastaavaa suojaustasoa. Vaatimustenmukaisuus osoitetaan käytetyn standardin määrittämän testausmenettelyn mukaisella testiraportilla.</p> <p>Edellisessä kohdassa tarkoitettuun autoon saa liitteen 1 kohdassa G1 tarkoitettujen vaatimusten sijasta soveltaa Esäännön n:o 51 muutossarjassa 02 tarkoitettuja mittausmenetelmiä ja raja-arvoja taikka asetuksessa (EU) N:o 540/2014 tarkoitettuja vaiheen 1 mittausmenetelmiä ja raja-arvoja.</p> <p>Rajavartiolaitoksen maastoliikkuvuuden sekä normaalioloista poikkeavien tilanteiden toimintavarmuuden turvaamiseksi ja samalla myös virkakuntien mahdolliset tarpeet huomioiden esitetään lisättäväksi kohtaan 3.23 Poikkeukset energia- ja ympäristövaikutusten rajoittamista koskevista vaatimuksista toinen kappale: "Edellisen kohdan lisäksi liitteen 1 kohdista G2 - G12 poiketen panssaroidussa M1G, N1G, N2G- ja N3G-luokan pelastusautossa, poliisiajoneuvossa, Tullin ajoneuvossa, Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa ja Puolustusvoimien ajoneuvossa sallitaan Euro III -päästötaso (direktiivin 1999/96/EY liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan taulukoiden rivi A) tai sitä myöhempi päästötaso." Perustelut: Rajavartiolaitos tarvitsee toimintaansa perinteisten partioautojen lisäksi myös maastopartioautoja. Käyttökelpoisten</p>	<p>Lausuntokierroksella ollutta ehdotusta lisätä panssaroiduille N₂G- ja N₃G-luokan ajoneuvolle päästöpoikkeus, joka vastaisi voimassa olevan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen (1270/2014) 15 §:n 5 momenttia, ei ole otettu mukaan määräykseen, koska Liikenne- ja viestintävirastolle ei ole säädetty määräyksenantovaltuutta poiketa ajoneuvolain 16 §:n 3 momentista. Näin ollen poikkeusta päästövaatimuksista ei voida määrätä muillekaan lausunnoissa esitetyille ajoneuvoille.</p>

	<p>maastopartioautojen moottorivaihtoehdot ovat pääosin Euro III luokassa.</p> <p>Pelastus- ja turvallisuusviranomaisten maastoautoja käytetään usein olosuhteissa, joissa ei välttämättä ole saatavilla uusimpien päästönormien mukaisten moottoreiden toiminnalle välttämätöntä polttoainetta. Vaadittava Euro III -päästö taso on myös käytännössä tiukin päästövaatimus, joka on mahdollista täyttää melko yksinkertaisilla ja siten esimerkiksi kriisiolosuhteissa toimintavarmilla teknisillä ratkaisuilla. Kyseiset ajoneuvot eivät kuitenkaan ole välttämättä STANAG 1 tai 2 suojaustason mukaisesti panssaroituja. Puolustusministeriön asetus sotilasajoneuvoista 14.3.2006/180 19 a § määrittää jo sotilasajoneuvojen osalta seuraavaa:</p> <p>”M1G-, N1G-, N2G- tai N3G-luokan sotilasajoneuvon pakokaasupäästöjen tulee täyttää direktiivin 1999/96/EY mukaiset EURO III -tason tai direktiivin 98/69/EY mukaiset Euro 3 -tason vaatimukset sen mukaan, mitä direktiiviä autoon sovelletaan. (19.2.2018/143)”</p>	
--	--	--