

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Trafi
1.3. Määritelmät Sivu ja takasuojat 3.16 ja 3.17	”valmistajalla sitä, joka vastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuudesta kyseisen valmistusvaiheen osalta; valmistajalla tarkoitetaan myös ajoneuvolain 3 §:ssä tarkoitettua valmistajan edustajaa.” Valmistajalla olisi hyvä tarkoittaa vain ajoneuvon alkupestä valmistajaa. Pääliikenteen valmistajalla tai muulla auton varustelijalla tulisi olla jokin toinen nimitys, koska eri valmistajat menevät muuten helposti sekaisin arki-käytössä eli ketä kulloinkin tarkoitetaan. Liittyy myös sivu- ja takasuojaukseen. Määräysluonnos tekstistä: ”Muu ajoneuvo silloin, kun ajoneuvon valmistaja osoittaa, että ajoneuvoon ei sen käyttötarkoituksen vuoksi ole mahdollista asentaa vaatimusten mukaisia sivusuojia; Kohta voisi olla kirjattu esim.: ”muu ajoneuvo silloin, kun osoitetaan....”(ilman viittausta valmistajaan). Osoittamisvelvollisuus voisi olla vaihtoehtoisesti hyväksynnän hakijalla eli taholla joka on tilannut ja valmistuttanut kyseisen ajoneuvon johonkin käyttötarkoitukseen. Joskus ajoneuvo voi olla myös ulkomailta hankittu uutena tai käytettynä ja silloin ei välttämättä edes löydy valmistajaa joka voisi/haluaisi osoittaa käyttötarkoitusta.	Test Center Tiililä Oy	Ajoneuvolain 32 a §:n mukaan muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen valmistaja vastaa 34 §:ssä mainitulle tyyppihyväksyntäviranomaiselle valmistamansa tuotteen tyyppihyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja osallistunut tuotteen kaikkiin valmistusvaiheisiin. Monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä kukin valmistaja vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon hyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu kyseisessä ajoneuvon valmistusvaiheessa. Määräyksen määritelmä on yhdenmukainen ajoneuvolain valmistajan vastuusäännösten kanssa. Määräyksen muotoilulla siitä, että valmistajan on osoitettava käyttötarkoituksen vuoksi olevan mahdotonta asentaa sivusuojia, tarkoitetaan sitä, miten asia voidaan osoittaa (valmistajan selvitys) ei poikkeusta siitä, että hakijan on osoitettava hakemuksensa perusteet. Asiaa voisi tämentää perusteluihin.
1.3. määritelmät, b-kohta	Olisiko mahdollista lisätä jo tässä vaiheessa myöhemmin tieliikennelakiin suunniteltu telin määritelmä? Kyse on samasta asiasta ja se olisi syytä saada voimaan mahdollisimman pian	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Telin määritelmä on jo määräyksessä.
1.3. määritelmät, g-kohta	Valmistajan määrittely ja monivaiheisen valmistuksen vastuiden määrittely on erittäin epäselvää, ja ellei vastuullinen viranomainen selkeästi viesti mikä tarkoitus on,	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Muun kuin EY- tai EU-tyyppihyväksytyn ajoneuvon, järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön ja varusteen valmistaja vastaa 34 §:ssä mainitulle tyyppihyväksyntäviranomaiselle valmistamansa tuotteen tyyppihyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukai-

	tulevat näiden säädösten pohjalta tehtävät päätökset olemaan erittäin kirjavia.		suudesta riippumatta siitä, onko valmistaja osallistunut tuotteen kaikkiin valmistusvaiheisiin. Monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä kukin valmistaja vastaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon hyväksynnästä ja tuotannon vaatimustenmukaisuudesta niiden järjestelmien, osien, erillisten teknisten yksiköiden ja varusteiden osalta, jotka on lisätty tai joita on muutettu kyseisessä ajoneuvon valmistusvaiheessa. Määräyksellä ei lisäsäännellä tämän osalta, mutta tarkoituksena on, että valmistusvaiheesta vastuussa oleva osoittaisi määritellyissä kohdissa myös vaatimustenmukaisuuden.
3.3.3 kohta B ja C	Laajennettava koskemaan kokonaismassaltaan yli 7,5 tonnin N2 ajoneuvoja.	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Kommentti huomioitu, sallitaan suurimmalta sallitulta massaltaan yli 7,5 tonnille N ₂ lle.
3.3.4 Taksivalaisin	SPT:n näkemyksen mukaan taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa tulee olla esitetyn kaltainen taksivalaisin pakollisena poislukien käytettäessä autoa tietyn toimeksiantajan ajossa tämän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti. SPT:n näkemyksen mukaan kuvun ”Taksi” tai ”Taxi” tekstin lisäksi tulee olla nähtävillä esteettömyydestä kertova tieliikenneasetuksen (182/82) merkin n:o 683 tai vastaava symboli.	Suomen Palvelutaksit ry	Trafilia ei ole valtuutta määrätä taksivalaisimen käytöstä. Esteettömyydestä kertova symboli saa olla taksivalaisimessa. Tieliikenneasetuksen 683 merkillä osoitetaan vammaisille tarkoitettu reitti. Tieliikenneasetuksen 836 merkki ilmaisee invalidin ajoneuvoa. Asetuksen mukaan invalidin ajoneuvona pidetään ajoneuvoa, joka on erityisesti varustettu invalidien käyttöön tai kuljetukseen taikka jossa on poliisin myöntämä liikuntavammaisen pysäköintilupa.
3.3.4 Taksivalaisin	Taksivalaisimen vilkkumisen tulee olla sallittu ainoastaan hätätilanteessa.	Suomen Palvelutaksit ry	Trafilia ei ole valtuutta määrätä taksivalaisimen käytöstä.
3.3.9 Pysäköidyn perävau- nun va- laisimet	Olisiko selkeämpi sanamuoto ”O-luokan ajoneuvon etu-, taka-, ja sivuvalaisimet saa kytkeä pysäköitäessä” Muutoin tulee helposti mielikuva, että ajoneuvoon tulee lisätä valaisimia.	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Tarkoituksena on sallia tällaiset valaisimet. Mikäli kommentti koskee käytön sääntelyä, ei Trafilla ole määräysvaltuutta.
3.3.9 Pysäköidyn perävau- nun va- laisimet	O-luokan ajoneuvoon saa asentaa eteen ja taakse vain pysäköidyssä ajoneuvossa käytettäväksi tarkoitetut valaisimet, jotka täyttävät etu- ja takavalaisimia koskevat tekniset vaatimukset sekä lukumäärä-, näkyvyys- ja sijoitus-	Test Center Tiililä Oy	Käytöstä säädetään tieliikennelaissa. Määräyksessä on tarkoitus sallia varusteena tieliikennelain käytettäväksi säädetyt valaisimet. E-säännöt eivät salli ruskeankeltaisia etu- ja takavalaisimia. Tieliikennelain 37 §:n 1 momentissa edellytetään etu- tai lähivalojen pitämistä sytytettynä, joten on perusteltua asettaa sellaiselle ajoneuvolle, jossa ei etuvaloja ole, tähän tarkoitukseen vastaavan kaltaiset valot sallituiksi. Lisäksi ruskeankeltaiset vilkkuvat valot on yleisesti tarkoitettu varoitusvaloiksi, ei osoittamaan ajoneuvon

	vaatimukset. Usein näkyy käytäntönä olevan ruskeankeltaiset vilkkuvat led valot tien sivuun tilapäisesti jätetyssä vaunussa. Käytännössä vaikuttavat toimivalta ratkaisulta, onko niiden käyttö sallittua pysäköidyssä ajoneuvossa?		pysäköitynä olemista.
3.3.9 Pysäköidyn perävau- nun va- laisimet	Eikö voida toteuttaa ajoneuvossa olevilla valaisimilla. Liikenteenvalvonnalle vaikeuksia tulkita valaisimen toiminta (rikki, palaa ei sallitusti, yms). Tarkoitetaanko takavalaisimilla myös takaaäärivalaisimia?	A-Katsastus Group Oy	Määräys koskee nimenomaan ajoneuvoon asennettavia valaisimia, mutta kohta ei koske takaaäärivalaisimia. Tieliikennelain valojen käyttöä koskevat vaatimukset voi kuitenkin toteuttaa ajoneuvossa olevilla valaisimilla.
3.4 Vetoajoneu- von ja hinatta- van ajo- neuvon väli- set kytken- nät	Standardit olisi saatava viranomaiselta. Ilmeisesti voidaan vastaisuudessa hyväksyä vaihtokorijärjestelmään kiinnitettävä vetolaite?	A-Katsastus Group Oy	Standardit ovat tekijänoikeuslain suojaamia teoksia eikä viranomainen siten voi tarjota standardeja. Kytkentälaite tulee kiinnittää luotettavasti vetoajoneuvon valmistajan ilmoittamiin kiinnityspisteisiin.
3.6 No- peuden- rajoitin	N2 ja N3 luokan ajoneuvojen massoja on nostettu, mutta ko. olevien ajoneuvojen rakenteellinen nopeus on 80 km/h . Olemme jo vuosia esittäneet näiden ajoneuvojen nopeudenrajoittimen säätämistä nykyistä pienempään nopeuteen lähemmäksi rakenteellista nopeutta kuitenkin esim. enintään 85 km/h. Ajoneuvojen enimmäispituuk- sien kasvaminen ja samalla ajaminen rajoitinta ”vasten” (n. 90 km/h) aiheuttavat vaaratilanteita nopeampien ajoneuvojen ohittaessa niitä muun liikenteen joukossa. Kasvaneet massat sekä pituudet yhdessä rakenteellisen nopeuden ylittämisen kanssa eivät paranna liikenneturvallisuu- tta. Jo nyt M2 ja M3 luokan ajoneuvojen nopeu-	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry	Tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaan nopeudenrajoittimen tulee estää N3 –luokan ajoneuvon nopeuden kohoamisen suuremaksi kuin 90 kilometriä tunnissa.

	denrajoittimet säädetään enintään 100 km/h.		
3.9 sähkökäyttöinen auto Sivu 10	Muun sähkökäyttöisen auton kuin sähköiseltä voimалаitteeltaan muuttamattoman EY-tyyppihyväksytyn auton tulee palo- ja pelastustilanteita varten olla varustettu ajoneuvosta ulospäin näkyvällä riittävän selkeällä sähkökäyttöä ilmaisevalla merkinnällä. Tämä merkintä ei kuitenkaan korvaa korkeajännitteisiä osia koskevia, E-säännön n:o 100 mukaisia jännitevaarasta kertovia merkintöjä. Tähän tulisi saada selkeä ohjeistus merkistä ja merkin mitoituksesta. Vähintään esimerkinmukaisesti jossa sijainti on myös mainittu	Autoalan Keskusliitto	Vaatus on ollut jo pitkään, mutta koska merkintää ei vaadita tyyppihyväksytyiltä ajoneuvoiltakaan, niin poistetaan vaatimus kokonaan.
3.9 sähkökäyttöinen auto Sivu 10	Osoituksena 3.9 kohdan vaatimusten täyttymisestä rekisteröinti- ja muutokatsastuksessa sekä yksittäishyväksynnässä hyväksytään vähintään nimetyn tutkimuslaitoksen, tai hyväksytyn asiantuntijan vaatimukset tai ilmoitetun laitoksen vaatimukset täyttävän testaajan selvitys. Muutokatsastuksessa osoituksena vaatimusten täyttymisestä hyväksytään myös Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valtuuttaman tarkastuslaitoksen tai tarkastajan lausunto taikka käyttöönottotarkastuspöytäkirja siltä, joka täyttää sähköturvallisuuslaissa (1135/2016) sähkötöiden tekemiseen säädetty vaatimukset ja joka itse on vastannut ajoneuvon muutosten tekemisestä tai Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valtuuttaman tarkastuslaitoksen tai TRAFIN valtuuttama tarkastajan lausunto. Koska nyky sähköturvallisuuslaki ei vaadi sähköajoneuvojen sähkötyöstä mitään virallista erillistä pätevyyttä vaan kuka tahansa joka on perehtynyt ”kyseisen ajoneuvon sähköjärjestelmään ja sähkön vaaroihin” on henkilö, joka täyttää sähkötöiden te-	Autoalan Keskusliitto	Hyväksytyksi asiantuntijaksi hyväksyy Tafi, jonka päätöksistä muodostuu samalla rekisteri. Määräyksessä ei määritellä sitä, kuka on kelpoinen tekemään sähköajoneuvojen sähkötöitä, vaan siitä, että e-säännön vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa tällaisen henkilön käyttöönottopöytäkirjalla. Määräyksellä ei voida poiketa sähköturvallisuuslain pätevyysvaatimuksista. Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa on yhtenä vaihtoehtona Tukes:n valtuuttaman tarkastuslaitoksen tai tarkastajan lausunto, mutta ei ainoana vaihtoehtona.

kemiseen säädetyt vaatimukset, ehdotettu sanamuoto mahdollistaa sen, että kuka tahansa voi laatia käyttöönottotarkastuspöytäkirjan ja vakuuttaa, että ajoneuvo täyttää vaatimukset sähköturvallisuuden osalta.

Tyypillisellä itserakentelijalla ei ole esimerkiksi käytössään mittalaitetta jolla pystyy tekemään vaadittavat eristysvastusmittaukset ja latausjärjestelmän suojajohdinsiirrin jatkuvuusmittauksen. Trafin tulisi tämän vuoksi vaatia aina lausunto ulkopuoliselta tarkastajalta. Tukesin rekisteröimillä sähkötarkastajilla ei tyypillisesti ole asiantuntemusta sähköajoneuvojen vaatimuksista ja niihin perehtyminen harvoja sähköautotarkastuksia ajatellen nostaa tarkastuksen hinnan kohtuuttoman korkeaksi.

Sähköajoneuvotarkastajien rekisteröinti erikseen Tukesin tarkastajarekisteriin ei ole kannatettavaa, koska Tukesin valtuuttamien tarkastajien Sähköturvallisuuslakiin pohjautuvat vaatimukset ovat erittäin tiukat. Tarkastajilta vaaditaan mm. vastuuvakuutus. Koska konversiosähköajoneuvojen määrä tulee liikumaan korkeintaan muutamassa kymmenessä, niiden tarkastamisesta ei synny kannattavaa liiketoimintaa joka kattaisi edes tämän vastuuvakuutuksen hinnan.

Tämän vuoksi Trafin tulisi erikseen pitää rekisteriä valtuutetuista sähköajoneuvotarkastajista, joilla on riittävä ammattitaito ajoneuvon tarkastamiseen aistinvaraisesti ja asianmukaisella mittalaitteella (asennustesteri).

Konvertoitujen ajoneuvojen lisäksi tämä koskee myös uudelleen rekisteröitäviä vaurioituneita ajo-

	neuvoja.		
3.10	f) sivuvalaisimia ei vaadita sellaiselta pelastusautolta, poliisiajoneuvolta, Tullin ajoneuvolta eikä rajavartiolaitoksen ajoneuvolta, jonka pituus on enintään 6,50 m. Perustelumuistiosta: Sivuväläisimien asentaminen <u>tehdasvalmistamiseen ajoneuvoon on suuri työ, eikä niiden asentamisella tällaisessa tapauksessa saavuteta kustannuksia vastaavaa liikenneturvallisuushyötyä.</u> Tarvitaanko sivuvaloja myöskään I symbolilla oleviin ajoneuvoihin (käytännössä yli 6m pitkät N2 luokan pick-upit yms.), ottaen huomioon yllämainitun perustelumuistion kohdan 3.10 f ?	Test Center Tiililä Oy	Määräyksen kohtaan 3.3.3 on lisätty, että autoon, joka muutetaan N1-luokan ajoneuvosta N2-luokan ajoneuvoksi voidaan valaisimia ja niiden sijoitusta koskevien vaatimusten osalta soveltaa perusajoneuvoa koskevia vaatimuksia, jos auton pituus ja leveys säilyvät samoina kuin perusajoneuvossa . Liitteen 1 I-kirjaimen mukaan ajoneuvolle, joka on valmistettu suurina sarjoina yhdysvaltalaisia, japanilaisia, eteläkorealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten, osoituksena vaatimusten täyttymisestä yksittäis-hyväksynnässä ja rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen selvitys siitä, että ajoneuvo täyttää mallivuotta koskevat kyseisen valtion vaatimukset tai tätä ilmaiseva hyväksymismerkintä. Osoittamistapaa voi soveltaa myös muutetun ajoneuvon muuttamattomiin osiin, järjestelmiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin. Eli I-kirjaimen mukaan, jos ”lähtömaan” vaatimusten mukaan sivuvaloja ei vaadita, ei niitä tarvitse asentaa I-kirjaimen edellytysten täyttyessä. Kohta 3.10 koskee pelastusautoa, poliisiajoneuvoa, Tullin ajoneuvoa ja rajavartiolaitoksen ajoneuvoa.
3.10 Pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen ajoneuvo	Kuinka tekninen toteutus? Saako ajoneuvon tilattua ilman varusteita (AEBS, ESC,CSF) vai poistetaanko jälkikäteen ja millä ehdoin (valmistajan ohjeistus)? Saako jäädä merkkivalot palamaan?	A-Katsastus Group Oy	Tarkoitus, että ei ilmaise kyseessä olevan vika, jos kyse sallitusta poikkeuksesta. Lisätty perusteluihin.
3.11 esteetön ajoneuvo	Esteetön ajoneuvo: ” Tässä kohdassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden voi todeta liitteessä 1 tarkoitettuna osoittamistapa B:n mukaisesti. ” Onko siis tarkoitus myös mitat tarkastaa B-tason mukaisesti?	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Myös mitat voi osoittaa valmistajan antamalla todistuksella.
3.11 esteetön ajoneuvo	Esteettömän auton korkeusvaatimus tuollaisenaan pudottaa pois lähes kaikki tehdasbussit joilla on pystytty tuottamaan edullisemmin esteetöntä palvelua siellä missä ao kyytejä on satunnaisemmin. Luonnoksen vaatimus pakottaa hinnaltaan noin	Palvelutaksi Veikko Ihanus Taksi Ihanus oy	Esteettömän ajoneuvon tekniset vaatimukset on annettu jo 21.3.2018 annetulla määräyksellä (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017). Mainitun määräyshankkeen aikana Trafille on tullut esteettömien ajoneuvojen matkustajia edustavilta tahoilta mm. invalidiliitolta päinvastoin vaatimus korkeusvaatimuksen korottamiseksi. Määräyksen valmistelun aikana oli esillä myös ainoastaan aikaisemman invataksin korkeuden mukainen vaatimus,

25000,00 euroa kalliimpiin ratkaisuihin, johtuen autovero edun menettämisestä (pakettiauto alusta) Ja auton erikoisuuden tuottaman jälleenmyyntiarvon romahduksen seurauksena. Nykyinen esteetön tehdasbussi mahtuu edes joihinkin parkkitaloihin. Esityksen mukainen ei. Jatkuvasti neljällä Ford tourneo custom bussilla (taksihinta noin 37-41 th euroa sis alv) liikennöivänä tiedän että vuosittain noin viisi -kymmenen kyytiä jää korkeusvaatimuksesta johtuen ajamatta. (Sähköpyörätuoli ja mopo) Tai jäykkä korkea tuoli jossa ei ole kallistusta selkänojassa. Valtaosin normaaleihin (85%) asiakkaista tuoleineen vaatii tilaa noin kaksikymmentä-25 cm vähemmän kuin nykyinen esteettömän korkeus on (135) ja ovikorkeus (130 cm). Tällaisenaan (esitys) tulee esteettömät palvelut karsiutumaan kokonaan pikkukyliltä joissa ei ole riittävästi liikevaihtoa ”isoille autoille” (Taksi hinta 67-95 th euroa sis alv) Lisäksi isojen autojen ja esteettömien autojen kannattavuutta syö kilpailutekninen epäkohta välityskeskuksissamme joissa asiakas saa valita kela ja myk ajoihin ns ”matalan auton” eli ha :n . Perusteena väittämä että ”ei pääse korkeaan autoon” Päivittäin näitä h-status kyytejä saattaa ohittaa useita isolla autolla liikennöivän ja kun tilalle ei ole niitä pyörätuolikyytejäkään kuin muutama kuukaudessa, on kalusto päivitettävä markkinoiden mukaan henkilöautoiksi. Näin esteetön palvelu loppuu paikkakunnalta. Mitä korkeamman näköinen taksi on sitä enemmän se aiheuttaa asiakkaissa tätä liikehdintää. Ja ”opastus” ha autoilijoiden puolelta toimii kiitettävästi! Tämä on faktinen arki jossa elämme inva- ja esteettömillä autoilla liikennöidessä.	mutta saatavuuden edistämiseksi päätettiin mahdollistaa myös pienempien ajoneuvojen määrittäminen esteettömiksi. Käyttäjien palautteen perusteella ei kuitenkaan haluttu sallia nykyisiä liian pieneksi koettuja ajoneuvoja esteettömiksi. Tässä hankkeessa ei ole tarkoitus muuttaa esteettömän ajoneuvon teknisiä vaatimuksia ennen kuin vaatimusten soveltamisesta saadaan kokemusta.
--	---

3.11 esteetön ajoneuvo	Muistiossa viitataan tieliikennelain 88 c §:n , jossa ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään asianmukaisesti. Tässä pykälässä ei erotella työsuhteista kuljettajaa omistajakuljettajasta. Työsuhteinen kuljettaja harvoin pysty vaikuttamaan ajoneuvon omistajan päätöksiin ajoneuvon varusteista sekä niiden toimivuudesta ja turvallisuudesta. Täten Trafin määräyksessä vastuuta pitää selventää esteettömissä ajoneuvoissa käytettävien kulkuluiskien, sähköisesti kelautuvien voiden ja nostimien tarkastuksista sekä kunnossa pidosta. Pelkkä omavalvonta ei riitä. Samoin kulkuluiskien ja nostimien enimmäiskantavuus pitää olla selvästi merkitty. Asiakas ja työturvallisuuden kannalta kulkuluiskien suuremmat kaltevuudet tuovat uusia riskejä. Pyörätuolipaikan pitää olla tasainen niin ettei irrotus-/ kiinnitys vaiheessa pääse tapahtumaan vaaratilanteita. Näin asiakas- ja työturvallisuus on taataan paremmin. Suuri haaste tulevaisuudessa tulee olemaan yrittäjät, jotka pääsevät nykyistä helpommin alalle.	Invalidiliitto ry	Trafilla ei ole valtuutta määrätä ajoneuvon kuntoa koskevista vastuista. Ajoneuvolain 9 §:n 2 momentin mukaan jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, työnantajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljetettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelppoisessa kunnossa. Kuljettajan on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi itse korjata.
3.11 Esteetön ajoneuvo	Esteettömässä suuressa ajoneuvossa tulee olla pyörätuolia varten standardin (SFS-EN 1756-2 Takalaitanostimet. Ajoneuvoihin asennettavat nostotasot. Turvallisuusvaatimukset. Osa 2: Henkilöiden nostoon käytettävät takalaitanostimet.) mukainen takalaitanostin, mikä on lisäksi kaksipylväinen ja nostimen takana pyörätuolin tarkoittamattomien liikukumisen estävä esim. kääntyvä /keinulevy. Tai vaihtoehtoisesti leveyssuunnassa yhtenäinen ja turvallinen kulkuluiska, jonka kaltevuus on enintään 8 prosenttia. Kulkuluiskan kaltevuus saa kuitenkin olla enintään 14 prosenttia, jos kulkuluiskalla liikumista varten on käytössä sähköisesti kelautuvat	Invalidiliitto ry	Esteettömän ajoneuvon tekniset vaatimukset on annettu jo 21.3.2018 annetulla määräyksellä (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017). Tässä hankkeessa ei ole tarkoitus muuttaa esteettömän ajoneuvon teknisii vaatimuksia ennen kuin vaatimusten soveltamisesta saadaan kokemusta. Ajoneuvoon kiinnitettävät henkilönostimet kuuluvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/42/EY (konedirektiivi) soveltamisalaan ja se on pantu täytäntöön koneiden turvallisuudesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (400/2008, koneasetus). Näin ollen nostinten tulee olla konedirektiivin ja koneasetuksen mukainen eikä Trafin määräyksellä voi poiketa mainituista säädöksistä. Perusteluita täsmennetty siten, että sinne on lisätty ajoneuvolain 27 §:n säännös, jonka mukaan vammaisen kuljettajan tai vammaisen matkustajan käyttöön tarkoitettu ajoneuvo voidaan hyväksyä liikennekäyttöön, vaikka erikoislaite ei olisi säännösten ja mää-

ja lukittuvat pyörätuolin kiinnitysvyöt. Kulku ajoneuvon on järjestettävä siten, että se on turvallinen. Esteettömässä suuressa ajoneuvossa on oltava vähintään 2 pyörätuolipaikkaa. Pyörätuolissa matkustavan henkilön kuljetukseen varatun tilan autossa on oltava kumpaakin pyörätuolipaikkaa varten: korkeus vähintään 1,45 metriä, lattiatilan leveys vähintään 0,75 metriä, pituus vähintään 1,1 metriä. Pyörätuolipaikan tilassa saa olla vaihtoehtoisia käyttöä varten helposti sivuun käännettävät istuimet, joiden tarvitsema tila ei vähennä pyörätuolien tilaa. Pyörätuolipaikan kohdalla sisätilan lattian tulee olla tasainen, ilman kaltevuutta. Pyörätuolin ja siinä matkustavan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvon standardin SFS 5912 tai standardin ISO 10542-1:2012 mukaisesti. Pyörätuolipaikalle johtavan kulkuaukon leveys on oltava vähintään 0,8 metriä enintään 30 millimetriä pyörätuolipaikan lattiatason yläpuolelta mitattuna ja korkeus vähintään 1,45 metriä. Esteetön pieni ajoneuvo: Esteettömässä pienessä ajoneuvossa tulee olla pyörätuolia varten leveyssuunnassa yhtenäinen ja turvallinen kulkuluiska, jonka kaltevuus on enintään 8 prosenttia. Kulkuluiskan kaltevuus saa kuitenkin olla	räysten mukainen, edellyttäen, että liikenneturvallisuus ei merkittävästi vaarannu.
--	--

enintään 14 prosenttia, jos kulkuluiskalla liikkumista varten on käytössä sähköisesti kelaautuvat ja lukittuvat pyörätuolin kiinnitysvyöt. Kulku ajoneuvoon on järjestettävä siten, että se on turvallinen.

Autossa on oltava vähintään 1 pyörätuolipaikka.

Pyörätuolissa matkustavan henkilön kuljetukseen varatun tilan korkeus on oltava vähintään 1,40 metriä, leveys vähintään 0,75 metriä, pituus vähintään 1,1 metriä.

Pyörätuolipaikan kohdalla lattian sisätilan kaltevuus saa olla korkeintaan 1 prosentti lukuun ottamatta pitkittäis-suuntaa, jossa kaltevuus voi olla eteenpäin nousevasti enintään 5 prosenttia. Pyörätuolipaikalla saa olla vaihtoehtoisia käyttöä varten helposti sivuun käännettävät istuimet, joiden tarvitsema tila sivuun käännettyinä ei rajoita edellä määrättyä pyörätuolipaikan tilaa. Pyörätuolin ja siinä matkustavan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon standardin SFS 5912 tai standardin ISO 10542-1:2012 mukaisesti. Ajoneuvossa on oltava tukikahvat matkustajan tarvitsemaa tukea varten.

Kulkuaukon korkeus oltava vähintään 1,35 metriä, leveys vähintään 0,8 metriä enintään 30 millimetriä pyörätuolipaikan lattiatason yläpuolelta mitattuna.

* * *

Edellisen lisäksi vaadimme täsmennettäväksi perustelumuistiossa luonnos 27.2.2018, sivulla 9 olevaa: ”Määräys ei kuitenkaan estäisi muidenkin kuin esteettömien ajoneuvojen vaatimukset täyttävien ajoneuvojen varustamista pyörätuolipaikalla.”

3.11 Esteetön ajoneuvo	Muistiossa viitataan tieliikennelain 88 c §:n , jossa ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään asianmukaisesti. Tässä pykälässä ei erotella työsuhteista kuljettajaa omistajakuljettajasta. Työsuhteinen kuljettaja harvoin pysty vaikuttamaan ajoneuvon omistajan päätöksiin ajoneuvon varusteista sekä niiden toimivuudesta ja turvallisuudesta. Täten Trafin määräyksessä vastuita pitää selventää esteettömissä ajoneuvoissa käytettävien kulkuluiskien, sähköisesti kelautuvien voiden ja nostimien tarkastuksista sekä kunnossa pidosta. Pelkkä omavalvonta ei riitä. Samoin kulkuluiskien ja nostimien enimmäiskantavuus pitää olla selvästi merkitty. Asiakas ja työturvallisuuden kannalta kulkuluiskien suuremmat kaltevuudet tuovat uusia riskejä. Pyörätuolipaikan pitää olla tasainen niin ettei irrotus-/ kiinnitys vaiheessa pääse tapahtumaan vaaratilanteita. Näin asiakas- ja työturvallisuus on taataan paremmin. Suuri haaste tulevaisuudessa tulee olemaan uudet yrittäjät, koska alalle pääsy on selvästi nykyistä helpompaa.	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry	Trafilla ei ole valtuutta määrätä ajoneuvon kuntoa koskevista vastuista. Ajoneuvolain 9 §:n 2 momentin mukaan jos ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, työnantajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljetettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelppoisessa kunnossa. Kuljettajan on viipymättä ilmoitettava työnantajalle ajoneuvon kunnossa havaitsemistaan puutteista, joita hän ei voi itse korjata.
3.11 Esteetön ajoneuvo	Määräysluonnoksessa esitetty ja 21.3.2018 annetussa määräyksessä vahvistettu esteettömän ajoneuvon määritelmä on näkemyksemme mukaan onnistunut, sillä jakamalla esteettömät ajoneuvot kahteen kokoluokkaan voidaan varmistaa, että myös pienikokoisia esteettömiä ajoneuvoja saadaan riittävästi markkinoille. Määräyksen muotoilu tukee myös autoverolain muutoksen yhteydessä linjattua tavoitetta esteettömien autojen saatavuuden turvaamisesta muuttavassa taksipalvelumarkkinassa.	Autotuoajat ja -teollisuus ry (AT)	-
3.11 Esteetön ajoneuvo,	Suomen Palvelutaksit ry haluaa kiinnittää huomioita siihen, että ajoneuvorekisteriin sisällyttää tiedot siitä, onko esteetön auto pieni vai suuri. Samoin	Suomen Palvelutaksit ry	Rekisteriin on tulossa kaksi esteettömän ajoneuvon ajoneuvoryhmää.

perustelumuistio	tiedot siitä, mikäli ajoneuvo on Trafin suositusten mukaisesti varustettu.		
3.11 Esteetön ajoneuvo, perustelumuistio	Perustelumuistio: Taksialan edustajat lausuivat, että he eivät ole nähneet ongelmia tällaisen kulkuluiskan turvallisuudessa. Kuten aiemmin annetuista lausunnoista on todettavissa, asiakasnäkökulma on eriävä. Palvelut tuotetaan asiakkaille, joten myös tämä näkökulma on huomioitava.	Suomen Palvelutaksit ry	Esteettömän ajoneuvon tekniset vaatimukset on annettu jo 21.3.2018 annetulla määräyksellä (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017). Tässä hankkeessa ei ole tarkoitus muuttaa esteettömän ajoneuvon teknisiä vaatimuksia ennen kuin vaatimusten soveltamisesta saadaan kokemusta.
3.11 Esteetön ajoneuvo	Asiakkaan kannalta matkustaminen normaali istuma-asennosta taaksepäin kallistetussa asennossa ei ole matkustusmukavuutta edistävää. Pyörätuolipaikan kallistuksen tulisi olla mahdollisimman vähäinen.	Suomen Palvelutaksit ry	Esteettömän ajoneuvon tekniset vaatimukset on annettu jo 21.3.2018 annetulla määräyksellä (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017). Tässä hankkeessa ei ole tarkoitus muuttaa esteettömän ajoneuvon teknisiä vaatimuksia ennen kuin vaatimusten soveltamisesta saadaan kokemusta.
3.12.1-3.12.3	Halutaanko kaikista todella B-tason selvitystä? Samanaikaisesti I-kirjaimen mukaisista M1- ja N2 ajoneuvoista ei tarvita mitään?	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	B osoittamistapa on kuitenkin yksiselitteisempi kuin aikaisemman autoasetuksen C osoittamistapa.
3.12.5 Nostettava tai kevennettävä akseli	Asetuksen (EU) N:o 1230/2012 liitteessä IV tarkoitettu nostettava tai kevennettävä (kuormitettava) akseli saa N- ja O-luokan ajoneuvossa olla sellainen, että akselin nostaminen tai keventäminen ajoneuvon käyttöä tiellä koskeissa säännöksissä tarkoitettulla tavalla on mahdollista myös silloin, kun ajoneuvon nopeus on yli 30 km/h. Tieto tällaisen akselin olemisesta nostettuna tai kevennettynä on ilmaistava kuljettajalle merkkivalolla tai jatkuvalla äänimerkillä. Vaatimustenmukaisuuden voi osoittaa liitteessä 1 tarkoitettuna osoittamistapa B:n mukaisesti. Ajoneuvoissa alkaa olla entistä enemmän erilaisia sähköisiä järjestelmiä ja ylös nostettu akseli ei saisi aiheuttaa vikaa esim. jarru- tai ohjaus- tai ajonvakautusjärjestelmään. Ajoneuvon ja sen sähköisten järjestelmien tulee toimia normaalisti sekä akseli nostettuna että laskettuna (mikäli akselin noston johdosta autossa syttyy varoitusvaloja, kuljettaja ei tiedä onko autolla siitä huolimatta turvallista ajaa eli toimiiko varoitusvalosta huolimatta järjestelmät oikein).	Test Center Tiililä Oy	Tarkoituksena ei ole, että varoitusvaloja syttyy, vaan, että akselin oleminen nostettuna tai kevennettynä ilmaistaan omalla merkkivalolla. Määräykseen otettu siirtymämääräys, jonka mukaan akselinnostimen tai -keventimen ilmaisinta koskevaa vaatimusta sovelletaan ajoneuvoon, joka otetaan käyttöön 1 päivänä tammikuuta 2019 tai sen jälkeen .

3.12.5 Nostetta- va tai keven- nettävä akseli	Tämän on oltava linjassa käyttöasetuksen 19 a § kanssa ja selvennettävä mistä vaaditaan B-tason selvitystä	Yksityisten Katsastus- toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 19 a §:n 2 momentin mukaan ajettaessa liukkaalla tien pinnalla auton vetäville akselille kohdistuva massa saa akselinnostolaitetta käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akselimassan jos tästä ei aiheudu vahinkoa tielle. Näin ollen määräyksen ei voida katsoa olevan ristiriidassa asetuksen säännöksen kanssa.
3.12.5 Nostet- tava tai keven- net- ta "va" akseli	Tieto nostettavan tai kevennettävän akselin olemisesta nostettuna tai kevennettynä on ilmaistava kuljettajalle merkkivalolla tai jatkuvalla äänimerkillä. Toivomme tälle vaatimukselle 6kk siirtymäaikaa jolloin vaatimus tulisi voimaan 1.1.2019. Olemme uudistamassa kuljettajan informaatioympäristöä eri toimintojen osalta ja muutokset tehtäisiin näillä näkymin syksyn 2018 aikana. Mikäli siirtymäaikaan ei suostuta, joudumme hake- maan häntälupia tietyille määrälle autoja. Siirtymäaika olisi nähdäksemme parempi ratkaisu.	Oy Sisu Auto Ab	Määräykseen otettu siirtymämääräys, jonka mukaan akselinnostimen tai -keventimen ilmaisinta koskevaa vaatimusta sovelletaan ajoneuvoon, joka otetaan käyttöön 1 päivä- nä tammikuuta 2019 tai sen jälkeen.
3.12.6 Massan jakautu- minen	Massan jakautuminen ja vaatimus kuormatilaan tehtävistä merkinnöistä. Näkemyksemme on, että tämä vaatimus on hel- pommin sanottu kuin tehty. Tunnustamme tarpeen ajoneuvon oikeasta kuormaamisesta siten ettei tie- liikenteessä sallittavia massoja ylitetä, mutta tämä vaatimus olettaa että ajoneuvon valmistaja tai kuormatilan asennuksesta vastaava pystyy arvaa- maan millaista tavaraa ajoneuvolla tullaan kuljet- tamaan (tilavuus, tiheys, sijainti kuormatilassa). Samoin tulisi pystyä ennakoimaan erilaisten materi- aalien kuljettaminen samalla ajoneuvolla. Tehdään- kö tällöin useita merkintöjä? Miten tämä huomioi- daan pankoilla varustetussa puuautossa tai vaihto- lavalaitteautossa? Tiettyjen materiaalien paino vaih- telee esimerkiksi kosteuden perusteella: märkä puu/turve esimerkiksi.	Oy Sisu Auto Ab	Valmistajan pitää määräyksen mukaan kertoa, missä kohtaa kuorman pituussuuntainen painopiste tulee täydellä kuormalla sijaita ilman, että sallitut akseli- tai telimassat ylitty- vät

3.12. – 3.13	Pitääkö vaatia yksittäistä ajoneuvoa koskien vähintään B-tason selvitys jokaisesta kohdasta erikseen?	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Jos kysymys koskee sitä, pitääkö jokaisesta kohdasta olla oma todistusasiakirjansa, niin ei tarvitse.
Kohdat 3.12.1 - 3.12.6. vs 3.13	Toisessa kohdassa sanotaan ”voi osoittaa B-tason..” ja toisessa sanotaan tämän lisäksi ” Vaatimusten- mukaisuuden osoittamisessa voidaan valmistajan antaman todistuksen sijasta tai lisäksi käyttää hyväksytyn asiantuntijan taikka ETA-valtion tai E-sääntöä soveltavan valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluettaan vastaavaa selvitystä.” Eikö tämä jälkempänä oleva ole itsestäänselvyys; aina voi käyttää korkeampaa osoittamistapaa? Mitä tällä halutaan viestiä?	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Kohdassa 3.12 kohdassa on jaettu omiin kohtiinsa eri vaatimuksia. Sen sijaan 3.13 kohta koskee useita vaatimuksia. Tarkoituksena on ollut ilmaista, että kaikkia vaatimuksia ei tarvitse osoittaa samalla tavalla. Tämä voi kuitenkin olla tarpeetonta, koska määräyksen 3 kohdassa jo määrätään: ” Jäljempänä viitattujen liitteen 1 osoittamistapojen osalta käy määrätylle vaatimustasolle liitteessä 1 määritelty ylempitasoinen osoittamistapa (järjestyksessä X, A, H, B, C, E).”
3.12.6 Massan jakautu- minen	Merkintä tulee olla nähtävissä myös kuormattuna	A-Katsastus Group Oy	Ei voida vaatia. Hyväksyntään ei tulla ajoneuvo kuormattuna ja tällainen vaatimus voisi koskea ajoneuvon käyttöä, jota koskien Trafilla ei ole määräyksenantovaltuutta.
3.14.	1 kappale: Olisiko mahdollista muotoilla vähän yksinkertaisemmin? Aika pitkä virke, ja sisältö aukeaa vasta aika monennella lukukerralla (ja silloinkin todennäköisesti se ymmärretään väärin).	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Kommentissa ei ole muutosehdotusta.
3.15 Poikkeukset etual- leajosu- jausta koskevista vaatimuk- sista Ohjaamon	Voisi olla hyvä mainita poikkeuksena vielä nosturiauto, jos autossa on sitä varten tukijalat edessä. Myös kohdan 2 mukaan sallitaan poikkeus jos autossa on kiinnityslaitte lumiauraa yms. varten eli nosturiauto on sitä vastaava. E-Sääntö ohjaamon ulkonevista osista ei varsinaisesti tunne lisävaloteline, auraus- tai nosturivarustusta yms. Olisi hyvä olla näihin kanta eli sallitaan sen tyypiset varustelut mutta E-Säännön vaatimukset otettava huomioon soveltuvien osien, vähintään esim. minimi pyörityssäteiden osalta.	Test Center Tiililä Oy	Kyseisen kaltainen auto, jossa tukijalat ovat edessä, voi olla vapautettu määräysluonnoksen 3.15 kohdan 6 kohdan ehdoin. Täydennetty perustelumuiiota tältä osin.

ulkonevat osat			
3.15 Poikkeukset etualleajosuosta koskevista vaatimuksista	Alakohtaan 5) lisäyksenä myös muut raakapuun kuljetamiseen tarkoitetut ajoneuvot, kuten bioenergian kuljetusajoneuvot	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Kohdassa on tarkoitus vapauttaa etualleajosuojista sellaiset puunkuljetusautot, joilla on haettava puutavara sellaisesta maastosta, jossa etualleajosuojista on haittaa. Kaikki raakapuukuljetus ei Trafin käsityksen mukaan kulje tällaisessa maastossa. Kommentissa ei ole esitetty perusteluja vapautukselle.
3.16 Poikkeukset sivusuosta koskevista vaatimuksista	Millä vaatimuksilla ja mitoilla voidaan hyväksyä vaihtoehtoiset suojaukset. Ja minkä tasoinen hyväksyntä tarvitaan H, E?	A-Katsastus Group Oy	Muutettu sanamuotoa passiiviin, eli riittää että osoitetaan käyttötarkoituksen edellyttämän rakenteen olevan sellainen, ettei suojia ole mahdollista asentaa. Tieto siitä, että ajoneuvo on hyväksytty liikenteeseen ilman E-säännön n:o 73 vaatimusten mukaisia sivusuojia ja peruste poikkeamiselle merkitään rekisteriin. Liitteen 1 42 kohdan mukaan edellytetään hyväksytyn asiantuntijan selvitystä. Selvityksen antaja arvioi, onko rakenne ajoneuvon käyttötarkoitukseen nähden asianmukainen.
3.16 Poikkeukset sivusuosta koskevista vaatimuksista	4) Muu ajoneuvo silloin, kun ajoneuvon valmistaja osoittaa, että ajoneuvon ei sen käyttötarkoituksen vuoksi ole mahdollista asentaa vaatimusten mukaisia sivusuojia; ajoneuvon on tällöin asennettava sivuille sen käyttötarkoituksen mahdollistamat suojarakenteet kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Osoittamisvelvollisuus voisi olla vaihtoehtoisesti myös hyväksynnän hakijalla eli taholla joka on tilannut ja valmistuttanut kyseisen ajoneuvon johonkin käyttötarkoi-	Test Center Tiililä Oy	Muutettu sanamuotoa passiiviin, eli riittää että osoitetaan käyttötarkoituksen edellyttämän rakenteen olevan sellainen, ettei suojia ole mahdollista asentaa. Tieto siitä, että ajoneuvo on hyväksytty liikenteeseen mukaisesti ilman E-säännön n:o 73 vaatimusten mukaisia sivusuojia ja peruste poikkeamiselle merkitään rekisteriin.

	tukseen. Joskus ajoneuvo voi olla myös ulkomailta hankittu uutena tai käytettynä ja silloin ei välttämättä löydy valmistajaa joka voisi/haluaisi osoittaa käyttötarkoitusta. Usein autossa on tehtaan jäljiltä varsin tiivis ”paketti” eli äänenvaimennin, ureasäiliö ja polttoainesäiliö. Kyseiset komponentit toimivat käytännössä sivusuojana täyttäen suurimmalta osin vaatimukset, mutta niillä on haasteita täyttää esim. rakovaatimus (25mm) osien välillä (säiliöiden päädyt ”pyöreitä”; komponentteja ei voida tuoda täysin kiinni toisiinsa). Aina ei tällaiseen rakenteeseen ole tarkoituksenmukaista tai edes tilaa asentaa erillistä sivusuojasta, alla esimerkki. Tässä kyse ei olisi käyttötarkoituksesta ja sen sallimasta helpotuksesta vaan siitä, että tämän tyyppisen rakenteen voitaisiin katsoa täyttävän vaatimukset (eli rakovaatimuksesta voisi poiketa). Tämän voisi huomioida esim. alleajosuojahjeissa. 		
3.16 Poikkeukset sivusuojasta koskevista vaatimuksista	Poikkeukset sivusuojaa koskevista vaatimuksesta. Valmistajan on nyt todistettava hyväksytylle asiantuntijalle käyttötarkoituksen tai rakenteen olevan sellainen, että ei ole mahdollista asentaa vaatimuksen mukaisia sivusuoja. Tällöin on käytettävä sellaisia rakenteita, jotka käyttötarkoitus tai rakenne mahdollistaa. Tämä tulee aiheuttamaan erilaisia tulkintoja ja erilaisia ratkaisuja. Tällaista tulkinnanvaraa ei mielestämme tulisi jättää, vaan vapautetut ajoneuvotyyppit tulisi, mikäli mahdollista, kirjata	Jyky Oy	Poikkeuksia ei ole haluttu luetella tyhjentävästi, jotta poikkeuksen ulkopuolelle ei jäisi sellaisia ajoneuvoja, jotka E-säännön mukaan ovat vapautettuja. Puutavaraperävaunut ja autonkuljetusperävaunut on arvioitava määräyksen 4 kohdan mukaisen ”kaatoluokan” mukaan.

mahdolliseen määräyksen tulkintaohjeeseen:

Autonkuljetusperävaunut:

1. normaali korkea rakenne estää kuljetettaviin ajoneuvoihin kulkemisen ja toisaalta

2. autonkuljetusperävaunujen rakenne on etu- ja taka-akseliston välissä niin matala, että se jo sellaisenaan estää/vähentää tehokkaasti riskiä siitä, että taka-akseliston alle kukaan tai mikään ajaisi/ajautuisi.

Puutavaraperävaunut:

Puutavaraperävaunut ovat olleet tähän saakka vapautettuja sivusuojasta Trafin ohjeen (TRA-FI/198962/03.04.03.03/2017) kohdan 5. nojalla, eikä tiedossamme ole syytä, miksi tätä tarvitsi muuttaa. Kilpailuneutraliteetti puoltaa sitä, että kaikkia puutavaraperävaunuja koskevat samat määräykset, eikä sivusuojan vapautus ole ”valmistajan perustelun ja/tai hyväksyntöjä suorittavien harkinnan varassa”.

1. Lähes kaikilla puutavaraperävaunuilla ajetaan säännöllisesti joko maasto-olosuhteissa tai maasto-olosuhteisiin rinnastettavissa hyvin huonoissa tieolosuhteissa. Puutavaraperävaunujen normaalissa käytössä sivusuojat tulisivat vaurioitumaan usein ja jatkuvasti joko maasto- ja tieolosuhteista (ml. metsäautoteiden kääntöpaikat) ja/tai perävaunujen kuormaamisen ja/tai purkamisen yhteydessä. Rikkoontuneet/vaurioituneet sivusuojat ovat arviomme mukaan vaarallisempia kuin puutavaraperä-

	vaunu ilman sivusuojia. 2. Puutavaraperävaunuilla ei pääsääntöisesti liikennöidä merkittävässä määrin isoissa taajamissa ja/tai kaupunkien keskustoissa, joissa on paljon kevyttä liikennettä ja jalankulkijoita, joiden suojaaminen sivusuojavaatimus tarkoitus. 3. Pidämme tarkoituksenmukaisena nykyisen Trafín ohjeen mukaisen poikkeuksen jatkamista puutavaraperävaunuille.		
3.17 Poikkeukset taka-alaleajosuojausta koskevista vaatimuksista	2) Muu ajoneuvo silloin, kun ajoneuvon valmistaja osoittaa, että ajoneuvoon ei sen käyttötarkoituksen vuoksi ole mahdollista asentaa vaatimusten mukaista taka-alaleajosuojaa; ajoneuvon takaosaan on tällöin asennettava ajoneuvon käyttötarkoituksen mahdollistamat suojarakenteet henkilö- ja pakettiautossa olevien henkilöiden suojaamiseksi peräänajotilanteessa. Valmistajan osalta samat kommentit kuin edellä.	Test Center Tiililä Oy	Muutettu sanamuotoa passiiviin, eli riittää, että osoitetaan käyttötarkoituksen edellyttämän rakenteen olevan sellainen, ettei suojia ole mahdollista asentaa.
3.17 Poikkeukset taka-alaleajosuojausta koskevista vaatimuksista	Millä vaatimuksilla ja mitoilla voidaan hyväksyä vaihtoehdotiset suojaukset. Ja minkä tasoinen hyväksyntä tarvitaan H, E?	A-Katsastus Group Oy	Määräyksen 3 kohdan mukaan 3.2-3.18 kohdassa ei ole mainittu osoittamistapaa, noudatetaan liitteen 1 asianomaisen kohdan mukaista osoittamistapaa. Liitteen 1 taulukon 2 kohdan mukaan vaaditaan H –tason osoitus.

3.18 Poikkeukset roiskeenestolaitteen asennusta koskevista vaatimuksista	Lisäyksen luetteloon puutavarankuljetukseen tarkoitetut pankoilla varustetut ajoneuvot sekä maidon keräilyyn tarkoitetut ajoneuvot	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Kommentissa ei ole perusteltu, miksi maidon keräilyyn tarkoitettussa ajoneuvossa ei vaadittaisi roiskeenestolaitetta. Jos käyttötarkoitus estää asentamisen, voi ajoneuvo olla luettelon 1 kohdan mukaan olla vapautettu.
Liite 1 kohta 2	Päästötodistusten vaatimisesta tulisi luopua kaikkien I-autojen osalta. Koska CARB-hyväksytyt autot hyväksytään jo nykyisellään rekisteriin sellaisenaan, ei todistusten vaatiminen jäljelle jäävältä murto-osalta ole ympäristönsuojelutavoitteen osalta merkityksellistä. Saatavilla olevat lähteet viittaavat johdonmukaisesti siihen, että ainakin USA- ja Japanin vaatimukset ovat tiukemmalla tasolla kuin EU-vaatimukset. Todistusten saatavuus on epävarmaa, ne ovat kalliita ja niiden luotettavuudesta ei aina ole takeita. Suomessa ei myöskään pystytä testaamaan kuin osa autoista ja VTT:n pussitestien kustannukset ovat yksityishenkilöiden saavuttamattomissa. I-autojen määrät ovat lisäksi niin pieniä, että testauksia ei kannata tehdä edes kaupallisten toimijoiden toimesta. Trafi on jo myöntänyt poikkeuslupia päästöjen osoittamisesta I-autoille sillä perusteella, että mittauksia ei voida tehdä Suomessa. Jos todistuksista luovuttaisiin, voitaisiin samalla ottaa kaikille muillekin I-autoille käyttöön CARB-hyväksytyille autoille käytössä oleva CO₂-päästöjen laskukaava. Tämä kannustaisi tuomaan vähäpäästöisempiä	Autoharrastajat ry	Lisätty I muille kuin diesel –käyttöisille M₁, N₁ ja N₂ –luokan ajoneuvoille. Jos ajoneuvon sovelletaan asetusta (EU) N:o 183/2011, yksittäishyväksynnän tai katsastuksen suorittajan laatima CO₂-laskelma katsotaan riittäväksi.

	autoja, jotka ovat tähän saakka olleet korkeamman massan johdosta verotuksellisesti epäedullisessa asemassa. Todistuksista luopuminen poistaisi myös niiden saatavuuteen liittyvän epävarmuuden, joka puolestaan kannustaisi tuomaan uudempia autoja. Nettovaikutus ympäristölle ja liikenneturvallisuudelle olisi hyvin todennäköisesti positiivinen. Kaikissa I-autoissa OBD-järjestelmä ei ole yhteensopiva kaikkien katsastusasemilla käytössä olevien laitteiden kanssa. Vikakoodeista ja päästöistä tulisi hyväksyä rekisteröinti- ja määräaikaikatsastuksissa myös esim. korjaamon allekirjoittama todistus tai muu luotettavaksi arvioitu selvitys. Katsastusasemien tulee voida käyttää halutessaan myös muita kuin virallisesti hyväksyttyjä merkkikohtaisia testereitä, vikakoodinlukulaitteita yms., jotka katsastajan arvion mukaan antavat luotettavia tuloksia. OBD-järjestelmä tulee olla ja sen pitää toimia. Sen sijaan tavoitteen (päästöihin vaikuttavat viat tulee esille) suhteen oleellista ei ole se, miten tiedot saadaan selville. Toimiva auton ajokielto yhteysohjelmien takia on kohutuuton seuraus.		
5 Siirtymämääräykset	Olisiko mahdollista asettaa siirtymäsäännön ehdoksi sen, ettei ajoneuvon tilaaminen vanhoilla vaatimuksilla voimaantulon jälkeen olisi mahdollista?	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Siirtymän sitominen käyttöönottoon on yhdenvertaista ja helppoa valvoa.
Liite 1 4 kappale	Milloin ajoneuvo on monivaiheisesti valmistettu? Erityisesti silloin kun perusajoneuvo ensimmäinen vaihe ei ole EU-lainsäädännön mukainen?	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Ajoneuvo on monivaiheisesti valmistettu ainakin silloin jos eri valmistusvaiheet on hyväksytty.

Liite 1 kohta 1	US markkinoille on tehty sarjavalmistaisia urheiluautoja, joiden melutasot ovat paljon korkeampia kuin eurooppalaiset. Koska kaupunkiympäristössä on melujen suhteen muutenkin ongelmaa, olisi tältä osin syytä säilyttää nykyinen taso eikä pelkästään hyväksyä ulkolaisia vaatimuksia.	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Pitäisi kysyä (Tuomakselta) pitääkö paikkansa. Määräysehdotuksen mukaan I-autolta ei edellytettäisi lainkaan melunmittaamista Kumotun autoasetuksen mukaan osoittamistapa H ja ”ohiajotesti ja staattinen testi edellytetään. Testit voidaan tehdä EU-asetuksessa 183/2011 mainituin poikkeuksin. Testausradan korrelaatiotestiä ei edellytetä, jos rata ei vaimenna melua vaatimukset täyttävään testausrataan verrattuna. Ajo-neuvoa koskevaan melun raja-arvoon lisätään sovellettavaan testausmenettelyyn sisältyvän toleranssin lisäksi 2 dBA. Rekisteröinti- tai muutuskatsastuksen tai yksittäishyväksynnän suorittaja kirjaa staattisen testin tuloksen rekisteritietoihin.” Ei ole taidettu käytännössä noudattaa autoasetuksenkaan mukaista vaatimusta, koska ei ole tiedossa, että olisi melujen vuoksi hylätty. Voisi jättää siten, ettei melunmittaamista vaadita.
Liite 1 kohta 2	Euroautot: jos on selvitty, että tarvitsee päästötaso tiedon, on käytännössä jo selvitetty myös päästötaso. Eikö yläviite 6 voisi muuttaa siten, että autojen päästöistä vaadittaisiin selvitys 2001 tai sen jälkeen käyttöönottetuista.	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Kommentista ei ilmene, mitä selvitystä vaadittaisiin ja mitä autoja tarkoitetaan.
Liite 1 kohta 2	Olisi hyvä, jos tästä (tai jostain muualta) kävisi selvästi ilmi milloin edellytetään päästötiedot, ja milloin kulutus-tiedot (sis CO2)	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Jos kommentissa tarkoitetaan sitä, että kohdassa mainittaisiin milloin mikäkin vaatimus on tullut voimaan, ei määräyksessä ole mahdollista sitä määrätä.
Liite 1 kohta 8	Käytännöt peilien asennuksen ja itse peilien hyväksyntöjen suhteen ovat varsin kirjavia. Yläviitteellä voisi yrittää selventää erityisesti asennuksen vaatimuksia täsmällisemmin (I kirjain on selvä ja X-kirjain itse peilin osalta on samoin selvä)	Yksityisten Katsastus-toimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Vaatimuksiin sovelletaan E-sääntöä. Jos kommentissa tarkoitetaan sitä, että mitkä vaatimukset ovat tulleet voimaan milloinkin, ei siitä ole mahdollista määrätä.
Liite 1, kohta 44	Kannatan muutosta, että istumapaikkamäärään sovelletaan aikaisemman rekisteröintivaltion vaatimuksia eikä tarvitse alkaa usein hyvin hankaliin ja epätarkoituksenmukaisiin istumapaikkojen vähenyksiin. Tähän kohtaan tulisi lisätä tai vaihtoehtoisesti ohjeistaa erikseen akselimassojen määrittely esim. laskennallisesti siinä tapauksessa, että muuta hyväksyttävää (eli valmistajan/valmistajan edusta-	A-Katsastus Helsinki-Aleksis Kiven katu	Ongelma koskee myös kohtaa 18 ja valmistajan kilpeä, koska siinä tulisi ilmoittaa akselimassat.

jan todistus ja/tai valmistajan kilpi) selvitystä akselimassoista ei ole saatavilla. Käytäntö on osoittanut, että jotkut valmistajat ovat erittäin vastahakoisia kirjoittamaan massatodistuksia suurimmista sallituista akselimassoista. Ongelma koskee eritoten alun perin Japanin markkinoille alun perin valmistettuja autoja, Japanin vientitodistus (Export Certificate) ei ole avuksi tässä, sillä siihen on kirjattu ainoastaan omamassa, kullekin akselille kohdistuva omamassa sekä kokonaismassa. Myöskään valmistajan kilpi ei yllä mainituissa autoissa auto, sillä siihen ei ole yleensä merkitty massoja. Ja kuitenkin edellytetään suurimpien sallittujen akselimassojen merkitsemistä rekisteritietoihin.

Katson, että massatodistuksen vaatiminen saavutettavaan hyötyyn nähden on perusteetonta sekä aiheuttaa turhia kustannuksia. Toisinaan ko. todistusta ei saa valmistajalta lainkaan ilmeisesti markkina-aluepolitiikasta johtuen ja tämä aiheuttaa kohtuuttoman vaikean tilanteen, eritoten asiakkaalle.

Akselimassat voitaisiin tarvittaessa selvittää laskennallisesti (kuten esim. 1980-luvulla tieliikenteessä sallitut massat laskettiin). Kuitenkin edelleenkin vaadittaisiin EU:n vaatimusten mukainen valmistajan kilpi, mutta se voitaisiin tehdä itse ja todeta katsuksessa, että siihen on merkitty tarpeelliset tiedot ja että se muutoinkin on määräysten mukainen. Kilpi pitäisi kiinnittää alkuperäisen valmistajan kilven viereen eikä alkuperäistä saisi poistaa. Asian voisi hoitaa helposti ilman kohtuuttomia kustannuksia esim. tarralla. Tätä menettelyä sovellettaisiin ainoastaan M1(G)-luokan autoihin, mutta suurin osa Japanista käytettynä tuotavista autoista lienee

	M1-luokan autoja. Toissijaisesti jos akselimassojen määrittelyä em. tavalla ei pidetä mahdollisena, tulisi hyväksyä ilmoitettujen tutkimuslaitosten todistukset akselimassoista, tutkimuslaitoksella tulisi olla luonnollisesti oikeus kirjoittaa todistuksia ko. kohteesta (akreditointi). Ongelmaksi tässä saattaa muodostua, että kaikkiin automalleihin ei välttämättä ole saatavilla tutkimuslaitoksen todistusta, jolloin asiakkaat joutuvat tässä eriarvoiseen asemaan.		
Liite 1 kohta 44	Yläviitteessä olisi syytä selvittää kuinka kokonaismassa määritellään esimerkiksi Japanista tuotavien ajoneuvojen osalta.	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)	Yleensä kokonaismassa löytyy vientitodistuksesta.
Liite 1 alaviite 48	Valmistaja voi tehdä ajoneuvon <u>ulkoiseen</u> latausjärjestelmään muutoksia, joilla saadaan ajoneuvo Suomessa yleisesti käytettävien latausjärjestelmien kanssa yhteensopivaksi. Pyydämme poistamaan sanan ulkoiseen. Kyseiset muutokset tehdään auton kiinteisiin järjestelmiin. Ulkoinen latausjärjestelmä viittaa ajoneuvon latauskaapeliin ja kiinteistöihin kiinteästi asennettuihin latauslaitteisiin, jotka ovat pienjännitdirektiivin alaisia laitteita.	Autoalan Keskusliitto	Kommentti huomioitu.
Liite 1 Kohta 65 ja 66	Kehittyneet hätäjarrutusjärjestelmät ja kaistavahti. Pitäisi sallia H/B tason osoitus silloin kun valmistajalla on johonkin vastaavaan ajoneuvoon olemassa hyväksyntä tai testausseleste eli kyse on siitä, että toiminta tarkastetaan esim. lisäakselin asennuksen jälkeen jos vaatimustenmukaisuus ei selviä olemassa olevasta hyväksynnästä suoraan. Lisäakseli autossa sallitaan ajonvakautusjärjestelmä liitteen 2 mukaan tietyin osoittamistavoin. ESP ja muut sähköiset järjestelmät kulkevat monesti pakettina eli ovat autossa ESP:n mukana. Kun hyväksytty asian- tuntija voi tarkastaa ESP:n toiminnan lisäakseliautossa, olisi loogista sallia lausunto myös näille muille	Test Center Tiililä Oy	Muutetaan N3 osoittamistapa A:sta B:ksi, jolloin voisi esim. akselin lisäyksen osalta osoittaa ko. valmistajan selvityksellä.

	järjestelmille.		
Liite 1 kohta 69	Sähköturvallisuustodistuksesta tulisi luopua I- autojen osalta. Todistus maksaa satoja euroja, eikä sellaista pysty teettämään Suomessa ollenkaan. Tiedossa ei ole yhtään sähkö- tai hybridautoa (I- statuksella), joka ei olisi testausta läpäissyt. Todis- tusvaatimuksen poistaminen kannustaisi tuomaan enemmän vähäpäästöisiä autoja.	Autoharrastajat ry	Lisätty yläviitteen 48 selitteeseen, että kohdan 3.9 vaatimuksia ei sovelleta.