

30.1.2023

Organisaatio	Lausunto	Kommentin huomioiminen jatkovalmistelussa
Suomen Taksiliitto ry	Suomen Taksiliitolla ei ole lausuttavaa määräysluonnokseen.	
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	SKAL pitää tärkeänä, että määräykseen lisätään maininnat ajoneuvoluokkien T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b traktoreista katsastusdirektiivin muutosta vastaavasti, kuten luonnoksen perusteluissa on todettu. SKAL toteaa, että tieliikennekäytössä olevilta traktoreilta olisi myös edellytettävä määräaikaikatsastusta direktiivin mukaisesti. SKAL myös kiinnittää huomiota siihen, että tiloilta ja laitteilta ei tule tarpeettomasti edellyttää vaatimuksia, joilla olisi vaikutuksia raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen riittävään saatavuuteen. SKAL pitää erittäin hyvänä, että määräysluonnoksessa näkyy ehdotetut muutokset ja myös nykyään voimassaoleva versio. Tämä nopeuttaa ehdotettujen muutosten arviointia. SKAL kuitenkin toteaa, että perustelumuistion osa ”Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista” tulisi jakaa alaotsikoihin määräyksen lukuja noudattavalla tavalla lukemisen ja jäsentämisen entisestään helpottamiseksi.	Katsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolaissa, eikä siihen ole määräyksenantovaltuutta Huomioidaan perustelumuistiossa.

30.1.2023

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry	YKL pitää tärkeänä, että Katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita koskevia vaatimuksia kehitetään ajoneuvojen teknisen kehityksen mukana. Lisäksi YKL arvostaa Liikenne- ja viestintäviraston vuorovaikutteista toimintamallia tila- ja laitemääräyksen kehittämisessä. Yleisellä tasolla YKL haluaa huomauttaa, että määräys ei ole täysin linjassa Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 957/2013 2019 voimaantulleisiin muutoksiin nähden. Hallituksen esitys HE 86/2018:n perustelumuistion (https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_86+2018.aspx) 23 § todetaan "Jatkossa katsastusluvan haltija voisi vapaasti päättää tarjottavista katsastuspalveluista jopa ajoneuvon merkin perusteella". Koska lain tavoitteena on mahdollistaa kustannustehokkaat toimipaikkakohtaiset katsastuspalvelut, ei kaikkien mittalaitteiden edellyttäminen kaikilta toimipaikoilta ole lain tavoitteiden mukaista. Näkisimme siksi, että ensisijainen ratkaisu ongelmaan olisi siirtymäajan kirjaaminen lausuttavana olevaan tila- ja laitemääräykseen koskien OBD-mittalaitteen ominaisuuksia, jotka on mainittu kohdan 5.1 alakohdassa 14 b. Nähdäksemme tällöin katsastustoimipaikka voisi rajata katsastuspalvelua siten, että käytettävä OBD-mittalaite täyttää ne vaatimukset, joita katsastettavien ajoneuvojen tarkastus edellyttää. Koska yllä mainituissa kohdassa mainittujen yksityiskäytössä olevien henkilöautojen määräaikaikatsastukset alkavat vasta vuonna 2025, esitämme määräykseen kirjatun siirtymämääräyksen muokkaamista muotoon: "..... Edellä määrätystä poiketen OBD-testauslaitteen tulee täyttää määräyksen 5.1 kohdan 14 b alakohdan vaatimukset tietojen lukemisesta 20.4.2025 lukien. Mikäli katsastustoimipaikka tarjoaa katsastuspalvelua ajoneuvoille, joiden katsastamisessa tulee tarkastaa lausuttavana olevan määräyksen 5.1 kohdan 14 b alakohdassa mainittuja ominaisuuksia, tulee OBD-testauslaitteen täyttää määräyksen 5.1 kohdan 14 b alakohdan vaatimukset tietojen lukemisesta määräyksen voimaantulosta lukien." Yleisellä tasolla YKL haluaa myös huomauttaa, että katsastuksessa käytettäviä vaakoja koskevat vaatimukset ovat edelleen säädösten ristiriidassa Traficomin julkisuudessa esittämien tavoitteiden kanssa. Tällä hetkellä yleislainsäädännön vaatimus vaakojen varmentamismenettelystä ei ole erityislainsäädännöllä korjattu, mutta yleislainsäädännön	Määräykseen lisätty, että OBD-laitteelta edellytetään vaatimusta kulutustietojen lukemista, mikäli tällaisia ajoneuvoja katsastetaan. Kuitenkaan kulutustietojen keräämisen osalta ei ole mahdollista siirtymäaikaa määräyksellä antaa, koska asetuksen (EU) 2021/394 mukaan 1 päivänä tammikuuta 2021 tai sen jälkeen rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja uusista kevyistä hyötyajoneuvoista, jotka on varustettu polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteilla asetuksen (EU) 2017/1151 4 a artiklan mukaisesti tulee katsastuksen yhteydessä kerätä kulutustiedot ja valmistenumerot 20 päivästä toukokuuta 2023 alkaen. Autokiinnitys on olemassa, mutta ei kiinnityskatsastusta, vaan juridisesti kyse on ajoneuvolain mukaan rekisteröintikatsastuksesta. Määräyksen kohdassa oleva maininta rekisteröintikatsastuksesta kyseisille ajoneuvoille kattaa siten myös autokiinnitystä varten suoritettavan rekisteröintikatsastuksen. Vaaoista säädetään EU-tasolla ns. vaakadirektiivissä 2014/45/EU, joka on kansallisesti pantu täytäntöön mittauslaitelilla (707/2011). Kuten lausunnossakin todetaan, ei direktiivistä poikkeaminen vaakojen varmentamisen osalta ole määräyksen asiaa. Huomioidaan valojen suuntauslaitteen kalibroinnin aikavälin muutosehdotus. OBD-laitevaatimus L-luokkia katsastettaessa aiheutuu katsastusdirektiivi. Direktiivi ei tällaista jakoa hidastuvuusmittarin osalta tee, vaan edellytetään sekä laitevaatimuksissa että myös tarkastusmenetelmissä. Myös arvosteluperustemääräyksessä edellytetään käytettävän hidastuvuusmittaria, jos dynamometrilaitteen käyttö ei ole mahdollista.
--	--	---

	varmennusvaatimusta ei valvota. Vaikka asiaa ei tässä katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita koskevassa määräyksessä pystytäkään korjaamaan, toivoisi YKL että erityislainsäädäntöön lisättäisiin ensi tilassa vaatimukset katsastuksessa käytettäviä vaakoja koskien. Näin saataisiin yleislainsäädännössä säädetty kustannustasoltaan liian korkeat vaakoja koskevat vaatimukset järjestettyä. Edellä mainittujen lisäksi näkisimme tärkeänä, että • Valojen suuntauslaitteen kalibrointia ei edellytettäisi jatkossa vuosittain, koska nähdäksemme kahden vuoden aikaväli on täysin riittävä • OBD-mittalaitetta ei tulisi vaatia L-luokan ajoneuvoja katsastettaessa • Hidastuvuusmittaria ei nähdäksemme tulisi edellyttää sellaisilta toimipaikoilta, joissa ei katsasteta muita kuin nestejarrullisia ajoneuvoja. • Kohdan 7.1 alakohtaa 1) ei muutettaisi. Muutoksen osalta perustelumuistioon on kirjattu, ettei kiinnityskatsastusta lainsäädännössä enää olisi olemassa. Nähdäksemme autojen kiinnitystä koskeva laki 810/1972 on edelleen voimassa. Kiinnitystarkastusten tekeminen katsastustoimipaikoilla on edelleen arkipäivää, ja Traficomien tietojärjestelmästä (ATJ) löytyy tämän tekemistä varten oma toimintonsa. • Kohdan 3.1 alakohdassa 1 käytettyä termiä ”akselimassa” selvennettäisiin. Vaikkei tätä kohtaa tässä yhteydessä ole esitetty muutettavan, on tilanne ollut epäselvä. YKL toivoo, että mainituksa kohdassa selvennettäisiin, tarkoitetaanko massalla akselilta mitattavaa massaa, suurinta tieliikenteessä sallittua massaa vai valmistajan teknisesti sallimaa massaa.	
--	---	--

30.1.2023

K1 Katsastajat oy	Ehdotamme, että vetopöydän tarkastusta varten edellytettäisiin tarkastukseen sopivaa työkalua, mikäli tällaisia ajoneuvoja katsastetaan. Tällä hetkellä vetopöydän tarkastaminen monesti suoritetaan vain silmämääräisesti, joten sopivan työkalun käyttäminen olisi perusteltua. Työkalu tulisi olla sellainen, jolla pystyy tarkastamaan vetopöydän lukituksen toiminnan. 5.1 Määräyksessä edellytetään OBD-testauslaitteistoa L-luokan ajoneuvojen katsastamiseen. Tämä on ristiriidassa Katsastuksen arvosteluperusteet - määräyksen kanssa, koska siinä ei edellytetä OBD-testin tekemistä L-luokissa. Näissä ajoneuvoissa ei pääsääntöisesti ole kyseistä järjestelmää. Ehdotamme, ettei OBD-laitteistoa vaadita, kun katsastetaan L-luokkien ajoneuvoja. 6 Ehdotamme, että valojensuuntauslaitteen kalibroinnin aikaväli olisi kaksi vuotta. Tämä on perusteltua, koska käytännössä valojensuuntauslaitteen näyttämä ei muutu vuodessa niin, että sitä tarvitsisi vuoden välein kalibroida. Valojensuuntauslaitteen näyttämään vaikuttaa eniten lattiapinta, jossa laitetta käytetään, joten tämä tulisi aina huomioida ko. laitteen kalibroinnissa.	Voisi olla perusteltua olla työkalut vetopöydän tarkastukseen, mutta vaatisi täsmennystä myös tarkastusmenetelmiin arvosteluperustemääräykseen, jos tällaisen käyttöä edellytettäisiin aina. Määräys ei kiellä käsityökalujen käyttöä. Katsastusdirektiivi edellyttää OBD- testauslaitetta myös L-luokan ajoneuvojen tarkastamista varten. Direktiivi on minimitaso joten tästä ei ole syytä poiketa. Valojen suuntauslaitteen kalibrointiväliä koskeva muutosehdotus huomioidaan.
-------------------	--	---

30.1.2023

Tattarisuon Autokatsastus Oy	2.1 On tiedossa että suurikokoisia pakettiautoja tai matkailuautoja katsastetaan toimipaikoilla joihin autoa ei saada ajettua nosturille tai muulle keventimelle. Pitäisi olla minimivaatimukset myös ajosiltanostimen pituudelle ja sen käyttöasennossa yläpuolelle jäävälle korkeudelle. Auton korkeus ja akseliväli kun ei selviä katsastukseen ilmoittautuessa, joten ylikokoisuus selviää vasta kesken katsastuksen ja silloin kynnys keskeyttää se sen vuoksi/palauttaa rahat/pahoitella tilannetta kun ei se kunnolla nosturille sopinutkaan on varmastikin korkea. Työntöjarrun tarkastamiseen Sama koskee perävaunuja, ei niitä saada edes sisälle monessa kevyen kaluston paikassa, mutta silti vaan on katsastettu pihalla akseleita keventämättä ja jarruja sen tarkemmin tarkastamatta. 3.1 b) Transporterin raudat koskevat T4-korimallia. d) Peugeotin taka-akselin tarkastamiseen tarkoitettu apupala on turhan laaja käsite. Peugeotissa on monta kymmentä erilaista taka-akseliratkaisua vuosikymmenten saatossa. Toki käytännössä tiedetään mitä sillä haetaan, mutta määräyksessä nämä pitäisi olla selvennetty tarkemmin. Haetaan siis vääntösauvajousitteisen akselin nostamiseen tarkoitettua apupalaa keventimen päälle. e) Ylläoleva koskee myös Fiatin apurautaa. Itse en edes muista mihin malliin ko. apurauta on suunniteltu. Näihin kaikkiin olisi syytä saada jotkin määreet; mittakuvat tai muuta vastaavaa. f) IVECO:n voisi kirjoittaa normaalisti Iveco, kuten muutkin ylläolevat merkit. g) Työntöjarrujen perävaunujen jarrujen testaamiseen käytettävä rauta? Tällä haettaneen ketjulla varustettua koukkupäistä väännintä. Tämän käyttöä ei tosin määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet tunne. 3.2 ja 4.21) Vaakoilta ei tulisi edellyttää direktiivin 2014/31/EU, joka on pantu täytäntöön mittauslaitelailla, liitteen I kohdassa 2.1 tarkoitettun tarkkuusluokan IV mukaisia vaatimuksia. Direktiivi ei toisaalta tunne koko 3.2 kohdassa mainittua tarkkuusluokkaa IV, tarkoitettaneenkohan tällä 4.2 kohdassakin mainittua tarkkuusluokkaa IIII?Katsastusasemilla on paljon käytössä III-luokan vaakoja (esim. EVOCAR 2100), jotka Teknoscalen mukaan täyttävät vaatimukset, mutta niitä ei ole ensivarmennettu. Tämän tulisi riittää, vaa'at täyttävät tarkkuusvaatimukset ja ne kalibroidaan säännöllisesti.	Määräyksen ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain mukaan katsastukseen käytettävien tilojen on oltava mitoiltaan sellaiset, että ne soveltuvat katsastettavien ajoneuvojen tarkastamiseen. Ei pidetä perusteltuna antaa minimimittoja ajosiltanostimen pituudelle ja sen käyttöasennossa yläpuolelle jäävälle korkeudelle. Katsastustoimipaikat voivat itse päättää, mitä ajoneuvoja katsastavat, joten toimipaikan tulee itse huolehtia asiakkaiden informoinnista tilojen mahdollistamasta tarkastettavien ajoneuvojen koosta. Mittojen asettaminen voisi käytännössä kieltää joidenkin käytössä olevien toimipaikkojen käytön. 3.1 kohdan laitteet vaaditaan vain tarkastettaessa sellaisia asioita, joiden tarkastaminen edellyttää kyseisiä tarkastusvälineitä ja laitteita. Työntöjarrujen tarkastaminen raudalla tulisi lisätä arvosteluperustemääräykseen. Pyritään huomioimaan tämä seuraavassa määräyksen päivityksessä. Vaaoilta on vaadittu III luokan tarkkuusluokkaan määräyksessä jo alusta alkaen. Varmennusvaatimus tulee mittauslaitelaista ja -direktiivistä, josta poikkeamiseen ei ole tässä määräyksessä valtuutta. Korjattu virheellinen tarkkuusluokanmerkintä IV direktiivin ja määräyksessä aikaisemmin olleen mukaiseksi IIII. Iveco on kirjoitettu yhtiön omilla verkkosivuilla sekä isoilla kirjaimilla, että pienillä. Ei muuteta, koska ei ole tullut laajemmin palautetta asiasta. Määräykseen lisätty, että OBD-laitteelta edellytetään vaatimusta kulutustietojen lukemista, jota sanamuotoa käytetään laitteesta asetuksen (EU) 2021/392 10 artiklan 1 kohdan viimeisessä kappaleessa. Kuitenkaan kulutustietojen keräämisen osalta ei ole mahdollista siirtymäaikaa määräyksellä antaa, koska asetuksen (EU) 2021/394 mukaan 1 päivänä tammikuuta 2021 tai sen jälkeen
-------------------------------------	---	---

30.1.2023

	Vaakojen uusiminen ei toisi mitään lisäarvoa eikä tarkkuutta punnitukseen, ainoastaan suuren turhan kuluerän. Katsastuksessa vaakatatut omamassat ovat varmasti enemmän kuin tarpeeksi tarkat vaakojen suhteen, mittauksissa tulee virheitä ihan muista syistä kuin viimeisimpien vaakojen hyväksyntämerkintöjen puutteesta, esim. vajaa polttoainesäiliö/puuttuvan polttoaineen painon määrittäminen 90%:iin tilavuudesta, lunta/jää auton rakenteissa, lisävarusteita joita ei pitäisi laskea kuuluvaksi omamassaan jne. 5.1.14) b) EU-asetus edellyttää tietojen keräämistä, ei vain lukemista. Onko tähän laitteita olemassa/saatavissa? Tietääkseni ei ainakaan yleisessä myynnissä, eikä nykyisten päivityksestä tätä vastaavaksi ole mitään tietoa. Toisaalta määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet ei edellytä em. tietojen keräämistä/laitteen käyttämistä. Ei toki ole vielä voimassakaan tuo vaatimus kerätä niitä, mutta muutetaanko arvosteluperusteita taas kohta? Miten tietojen keräämisen valvonta aiotaan toteuttaa? Autoja esitetään katsastukseen paljon myös muunkin kuin itse omistajan toimesta, joten aina ei ole omistaja paikalla kieltämässä tietojen keräämistä. Ensimmäisenähän tämä koskee pääosin takseja. Tähän saatava pitkä siirtymäaika, tämä ei voi olla mitenkään valmiina ensi toukokuussa. 7.1 2) Voisiko tätä kohtaa muuttaa muodosta "alle 40 km/h" muotoon "enintään 40 km/h"? Moni moottorityökone kulkee myyntiesitteen mukaan tasan 40 km/h, mutta näitä ei ole yleensä tarkoituksenmukaista tuoda lavettikyydillä katsastusasemalle tarkastettavaksi. Toisinaan rakenteellista nopeutta/huippunopeutta ei saada selvitettyä, eikä sitä mikään laki/asetus/määräys vaadikaan moottorityökoneen kyseessä ollessa.	rekisteröidyistä uusista henkilöautoista ja uusista kevyistä hyötyajoneuvoista, jotka on varustettu polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteilla asetuksen (EU) 2017/1151 4 a artiklan mukaisesti tulee katsastuksen yhteydessä kerätä kulutustiedot ja valmistenumerot 20 päivästä toukokuuta 2023 alkaen. Otetaan huomioon 7.1 kohdan alakohtaan 2 esitetty muutos. Sanamuoto enintään 40 km/h vastaa paremmin määräyksen tarkoitusta. Rakenteellista nopeutta koskeva määräys on muutettu alle 30 km/h alle 40 km/h määräykseksi edellisessä määräysmuutoksessa tarkoituksena mahdollistaa esimerkiksi pyöräkuormaajien katsastaminen ilman velvoitetta siirtää niitä katsastustoimipaikalle (TRAFICOM/94445/03.04.03.00/2019).
--	--	--

30.1.2023

A-Katsastus Oy	A-Katsastus huomauttaa, että kulutustietojen lukemiseen tarkoitettuja OBD-laitteita on tällä hetkellä huonosti saatavilla markkinoilla. Varmuutta siitä, paraneeko saatavuus vuoden 2023 toukokuuhun mennessä ei tällä hetkellä ole. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että alan toimijoiden on varauduttava siihen, että vuonna 2021 ja sen jälkeen käyttöön otettuja henkilö- ja pakettiautoja ei kyetä kulutustietojen lukemisen liittyvän pakollisen vaatimuksen johdosta katsastamaan ollenkaan. A-Katsastus ehdottaa, että tila- ja laitemääräyksessä mainittaisiin erikseen, että ko. laite vaaditaan vain, kun katsastetaan tällaisia ajoneuvoja. Tämä mahdollistaisi toimijoille sen, että vuonna 2021 ja sen jälkeen käyttöön otetut henkilö- ja pakettiautot rajattaisiin katsastettavien ajoneuvojen ulkopuolelle. A-Katsastuksella on ollut ajovalojen suuntauksen tarkastuslaitteen osalta käytössä 24 kuukauden kalibrointiväli. Käytännön työssä tämä kalibrointiväli on osoittautunut täysin riittäväksi. A-Katsastus ehdottaa, että ko. laitteen kalibrointiväli olisi jatkossakin 24 kuukautta.	Kummatkin muutosehdotukset huomioidaan.
Poliisihallitus	Poliisin suorittaessa teknisiä tienvarsitarkastuksia joko itsenäisesti tai yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän teknisen asiantuntijan kanssa (tällä hetkellä A-katsastuksen katsastaja) on sovittu myös kiinteiden katsastusasemien käyttämisestä (tällä hetkellä A-katsastuksen ja poliisin yhteistyössä valitsemat vaatimukset täyttävät katsastusasemat), erityisesti jarrujen kunnon jarrudynamometrillä todentamiseksi, olisi syytä määritellä katsastustilojen mitat sellaiseksi, että tila myös todellisesti riittäisi raskaan ajoneuvon tarkastamiseen. Valvonnasta tulleen palautteen mukaan ainakin osassa katsastusasemia on ongelmia tilojen riittämättömän korkeuden osalta. Osa tarkastuksista on jouduttu keskeyttämään, koska ajoneuvo ei korkeutensa puolesta ole sopinut katsastushalliin.	Määräyksen ja ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain mukaan katsastukseen käytettävien tilojen on oltava mitoiltaan sellaiset, että ne soveltuvat katsastettavien ajoneuvojen tarkastamiseen. Ei pidetä perusteltuna antaa minimimittoja ajosiltanostimen pituudelle ja sen käyttöasennossa yläpuolelle jäävälle korkeudelle. Katsastustoimipaikat voivat itse päättää, mitä ajoneuvoja katsastavat, joten toimipaikan tulee itse huolehtia asiakkaiden informoinnista tilojen mahdollistamasta tarkastettavien ajoneuvojen koosta
Sisäministeriö	Sisäministeriö ilmoittaa, ettei sillä ole lausuttavaa asiassa.	