

Lausunnonantaja	Lausuntotiivistelmä	Liikenne- ja viestintävirasto
A-Katsastus Oy	A-Katsastus Oy nosti lausunnossaan esiin täsmennystarpeen määrätä soveltamisalassa selkeämmin, että rengasmuutokset koskisivat vain rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 kilometriä tunnissa olevia ajoneuvoja. Lisäksi A-Katsastus Oy nosti esiin, että kohdan 9.1.2 alakohdat 9 ja 14 koskevat samaa asiaa.	Liikenne- ja viestintävirasto on korjannut määräysluonnosta ehdotusten mukaisesti, huomioiden kohdassa 9.1.2 tarkoitetut ajoneuvot.
Autonren- gasliitto ry	Autonrengasliitto ry otti lausunnossaan kantaa autonrenkaiden asentamiseen mönkijöihin toteamalla olevan liikenneturvallisuuden ja ympäristön kannalta tärkeää, että mönkijöissä käytetään tarkoituksenmukaisia renkaita, ja että talvirenkaita on helposti saatavilla. Lisäksi Autonrengasliitto nosti esiin autonrenkaiden kattavamman tuotekehityksen ja tutkimuksen sekä talviolosuhteiden kannalta. Autonrengasliitto ry esitti vastaavin perustein, että ajoneuvon vannekokoa tulisi kyetä kasvattamaan enemmän kuin ehdotettu 51 millimetriä, eli 12 tuumasta 15 tuumaan. Autonrengasliitto suositteli myös, että vannekokoa saisi muuttaa siten, että rengas vastaisi alkuperäistä halkaisijaa. Autonrengasliitto totesi katso- vansa, että myös tanko-ohjattaviin ajoneuvoihin tulisi sallia kyseiset muutokset.	Liikenne- ja viestintävirasto nosti määräyksessä muutostarkastuksen yhteydessä sallitun vanteen halkaisijamuutoksen mitta-arvoa 77 millimetriin, joka sallii 3 tuuman suuruisen muutoksen. Kuten tässä ja muissa lausunnoissa tuotiin esiin, on nimellishalkaisijaltaan 15 tuuman vanne- ja rengaskoko yleisin saatavilla oleva, ja 12" vannekokoa on hyvin yleinen mönkijöissä. Autoihin ja niiden perävaunuihin tarkoitettujen renkaiden käytön yhteydessä tulee huomata 9.1.1 kohdassa annettu vaatimus renkaan poikkileikkauksen korkeuden suhteesta, joka voi rajata vanteen nimellishalkaisijan muutosta. Lausunnossa ehdotettiin, että auton renkaat tulisi sallia myös tanko-ohjattaviin ajoneuvoihin. Perusteluna oli auton renkaiden parempi saatavuus ja kattava tuotekehitys etenkin talviolosuhteissa. Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan muuta määräystä tämän rajoituksen osalta, koska ohjaustangolla ohjattavien traktoreiden muuttamiseen liittyvät riskit on nähty suuremmaksi kuin saavutettavissa olevat hyödyt. Autojen renkaiden käyttöä ohjaustangolla ohjattavissa traktori-mönkijöissä ei ole laajamittaisesti tutkittu.
BRP Finland Oy (BRP)	BRP esitti lausunnossaan, että lukkiutumattomin jarruin varustetun ohjaustangolla ohjattavan traktorimönkijän varustaminen auton renkailla olisi perusteltavissa, koska sellaiset traktorit on suunniteltu tieliikennekäyttöä ajatellen. BRP toi myös esiin traktorimönkijöiden renkaiden suunnittelun vastaavan niiden päämarkkina-alueen tarpeita, jolloin renkaat on suunniteltu maasto-	Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että lukkiutumattomat jarrut ovat traktoreiden puiteasetuksen mukaan vaatimuksena traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 60 km/h. Hitaammille ne ovat vapaaehtoinen varuste. Määräyksen soveltamisalaan eivät pääasiassa kuulu yli 60 km/h nopeammat traktorit. Hitaammissa traktoreissa lukkiutumattomat jarrut ovat harvinaisia. Yli 60 km/h tunnissa

	käyttöä ja päällystämättömiä tiealueilla käyttöä varten. BRP ehdotti, että auton renkaat hyväksyttäisiin tiettyihin sellaisiin ajoneuvoihin, joissa on jo suunnitteluvaiheessa huomioitu enemmän tieliikennekäyttö ja kestopäällysteisillä teillä ajaminen. Lisäksi BRP totesi katsovansa, että talvisissa olosuhteissa autoissa käytettäväksi suunniteltu nastarengas toimii paremmin, eivätkä pakkasolosuhteet vaikuta niin paljon rengaspaineisiin, koska renkaan runko on jäykempi.	kulkevia traktoreita tiedetään ajoneuvorekisterin perusteella muutettavan ja muutokatsastettavan kuuluvaksi alempiin nopeusluokkiin. Tällaiseen muutettuun ohjaustangolla ohjattavaan traktoriin olisi siten ehdotuksen mukaan mahdollisuus asentaa ja katsastaa myös autojen renkaita. Ehdotuksen mukaista muutosta määräykseen ei Liikenne- ja viestintävirasto nähnyt mahdolliseksi edistää, koska mönkijöitä myyvillä toimijoilla on hyvin erilaiset mahdollisuudet toimittaa markkinoille vastaavalla tavalla muutettuja traktoreita, ja ehdotettu säädösmuutos voisi johtaa markkinahäiriöön. "Koppimönkijöissä", eli ohjauspyörällä ohjattavien ja kaatumisen varalta suojattujen traktoreiden osalta autojen renkaiden asennus olisi esityksen mukaisesti sallittua, kunhan määräyksessä annetut edellytykset täyttyvät ja ne varmistetaan muutokatsastuksessa. Näihinkin ajoneuvoihin liittyy samankaltaisia haasteita kuin ohjaustangolla ohjattavissa on tunnistettu. Niiden suojarakenteet, matalampi painopiste ja se, että kuljettaja ja matkustaja ovat turvavöissä, pienentävät riskit kuitenkin jo niin alas, että auton renkaista saadut hyödyt ylittävät riskitekijät.
Kalajoen Kumikorjaamo Oy	Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi lausunnossaan mönkijän rengas- ja vannemuutosten jakavan mielipiteitä. Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi, että vannekoon kasvattaminen ei tarkoita, että renkaan halkaisijan tai vierintäkehän tulisi muuttua. Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi empiirisen tiedon perusteella katsovansa, että vannehalkaisijan muutoksia ei tulisi rajata liian tiukaksi, koska oikein toteutetut muutokset voivat olla hyvinkin toimivia ja tulevaisuudessa isommille vanteille saattaa olla todellista käytännön tarvetta. Matalampien rengasprofiilien salliminen tarjoaisi erityisesti suurempiin koppimönkijöihin entistä paremman rengasvalikoiman, joka vastaisi paremmin mönkijän alkupe räisiä rengaskorkeuksia. Vanteiden osalta Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi, että mönkijän vanteita ei valmisteta 13" vannehalkaisijalla ja 14" vannehalkaisijoille ei useinkaan löydetä vierintäkehältään ja halkaisijaltaan	Liikenne- ja viestintävirasto on korottanut määräyksen sallittuja millimetrimääräisiä raja-arvoja mahdollistamaan laajemmin renkaiden ja vanteiden muutoksia, jotta rengasmuutokset olisivat käytännössä toteutettavissa sääntelyn tavoite huomioiden. Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa, että tietyt merkittävät muutokset saattavat kuitenkin jatkossakin edellyttää ajoneuvolain (82/2021) 17 §:ssä tarkoitettua poikkeusluvan myöntämistä. Määräysvalmistelun tiedottamisen yhteydessä muistutetaan toimijoita oikeiden rengaspaineiden selvittämisestä.

	riittävän kokoisia renkaita, vaan ne jäävät reilusti alamittaisiksi. 14" osalta myös saatavuus on heikkoa, ja niiden hinta voi olla korkea. Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi, että liian pienellä vannekoolla talvirenkaita ei käytännössä ole juurikaan saatavilla. Lisäksi Kalajoen Kumikorjaamo Oy toi esiin auton renkaiden alhaisemman hankintahinnan ja pidemmän käyttöiän sekä auton renkaiden käytön myönteiset ympäristö- ja turvallisuusvaikutukset. Laajempi vannekoon muutosten salliminen mahdollistaisi ajoneuvo kohtaisesti oikean kokoisten autonrenkaiden käytön myös tulevaisuudessa. Raidevälin ja kokonaisleveyden kasvun osalta Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi, että useimmissa tapauksissa mönkijän alkupe- räiset renkaat ovat leveämmät kuin niihin jälkikäteen isommalle vanteelle asennettavat auton renkaat, joka kompensoi melko hyvin laitteen leveyden liiallista kasvua. Kalajoen Kumikorjaamo Oy katsoi, että ajoneuvoja, joiden ajo-ominaisuuksia saadaan tieliikenteessä parannettua leveämmällä raidevälillä, löytyy runsaasti niin koppimönkijöistä kuin ohjaustankomönkijöistäkin. Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi myös katsovansa auton renkaiden tarjoavan myös ohjaustangolla ohjattavissa traktorimönkijöissä taloudellisen edun ja saatavuuden ohella myös erityisesti talviolosuhteissa paremman pidon ja turvallisuuden, ottaen huomioon kyseisten auton renkailla varustettujen ajoneuvojen kokonaismäärän tieliikenteessä ja niille nimenomaisesti renkaista aiheutuneiden onnettomuuksien vähäisen määrän. Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi katsovansa, että auton renkaiden käyttö myös ohjaustangollisissa traktorimönkijöissä on vuoden 2016 jälkeisenä aikana tilastojen perusteella todennäköisesti ehkäissyt huomattavan paljon onnettomuuksia, eikä ainakaan kasvattanut mönkijöillä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien määrää. Rengaspaineiden osalta Kalajoen Kumikorjaamo Oy totesi, että erityisesti korkea tilannenopeus ja liian matala rengaspaine saat-	
--	--	--

	tavat olla osatekijä aiheuttamassa onnettomuuksia, ja korosti myyjän vastuuta tiedottaa asiakasta oikeista rengaspainesuosituksista sekä asiakkaan vastuusta tarkistaa ja säätää tarvittaessa rengaspaine sopivaksi. Kalajoen Kumikorjaamo Oy ehdotti valvontaa suoritettavaksi muutostarkastuksen kautta, joka yksinkertaistaisi myös tien päällä tehtävää liikennevalvontaa.	
Liikenneturva	Liikenneturva katsoi olevan erittäin hyvä, että Liikenne- ja viestintävirasto on antamassa määräyksen, jolla pyritään selkeyttämään traktorimönkijöiden renkaisiin liittyviä säädöksiä. Liikenneturva toi esiin, että käyttäjäkuntaan kuuluu paljon nuoria, joka heijastuu myös onnettomuustilastoihin. Liikenneturva myös totesi traktorimönkijöiden liikennekäytön kaksinkertaistuneen neljässä vuodessa, ja niitä olevan liikennekäytössä jo lähes 60 000 kappaletta. Liikenneturva totesi nk. kopimönkijöiden osuuden olevan toistaiseksi varsin pieni, suuri osa liikennekäytössä olevista traktorimönkijöistä on ohjaustangolla varustettuja. Liikenneturva oli lausunnossaan samaa mieltä Liikenne- ja viestintäviraston ehdotuksen kanssa siitä, että ohjaustangolla ohjattaviin traktorimönkijöihin ei lähtökohtaisesti tulisi sallia autonrenkaita liikenneturvallisuusperustein. Liikenneturva kuitenkin ehdotti harkittavaksi autonrenkaiden sallimisen kokeilua sellaisia ohjaustangolla ohjattavia traktorimönkijöitä koskien, joissa on mukana ohjaustehostimen lisäksi erilaisia ajovakauden hallintaan liittyviä järjestelmiä. Liikenneturvan mukaan kyseisiä ajoneuvoja on myös viranomaiskäytössä. Liikenneturva lausui kannattavansa ehdotusta siitä, että nk. kopimönkijöihin sallittaisiin autonrenkaiden käyttö nykyistä kattavammin.	Liikenne- ja viestintävirasto toteaa seuraavansa määräyksen vaikutuksia, mutta ei katso tässä vaiheessa olevan tarkoituksenmukaista sallia autonrenkaiden käyttöä ohjaustangolla ohjattavissa traktorimönkijöissä minkäänlaisin erityisrajauksin. Ajon vakauden hallintaan vaikuttavat järjestelmät ovat harvinaisia etenkin määräyksen soveltamisalaan pääasiassa kuuluvissa alle 60 km/h kulkevissa traktoreissa ja niiden suorituskky rengasmuutosten jälkeen on tuntematon ja vaikea todentaa muutostarkastuksen yhteydessä. Autoihin tarkoitettujen renkaiden käytön salliminen yleisemmin ohjaustangolla ohjattaviin ajoneuvoihin on näistä lähtökohdista ongelmallista. Auton renkaat muuttavat ajoneuvon hallittavuuden erilaiseksi, kuin mihin ajoneuvon valmistaja on sen tarkoittanut. Muutetun ajoneuvon ominaisuudet eroavat myös tyyppihyväksynnän vaatimusten mukaisuuden arvioinnin yhteydessä varmistetusta. Vaikka voidaan tunnistaa ilmeisiä etuja selkeästi tieliikenteeseen tarkoitettujen renkaiden käytössä maastokäyttöön tarkoitettujen sijaan, on maastokäyttöön tarkoitettujen ja suunnitellun ajoneuvon varustaminen poikkeavalla rengastuksella turvallisuusnäkökulmasta yhdistelmänä epäselvä. On hyvin hankala ilman jokaisen ajoneuvomallin erillistä arviointia sanoa, onko jossain tietyssä traktorissa auton renkaat kokonaisturvallisuusnäkökulmaa lisäävä vai haittaava tekijä. Ohjaustangolla ohjattavien traktoreiden tiedetään muuttuneen kaatumisherkiksi jopa ihan tavallisissa liikennetilanteissa, kun niihin on asennettu auton renkaat.

	Lisäksi Liikenneturva esitti, että määräyksen vaikutuksia tulee seurata tarkkaan ja jatkossa myös harkita autonrenkaiden soveltuvuutta myös ohjaustangolla varustettuihin avomallin mönkijöihin.	
Onnettomuustietoinstituutti OTI	Onnettomuustietoinstituutti OTI esitti ehdotukseen selkeän kielteen kannan. OTI totesi näkevänsä autonrenkaiden sallimisessa vaaran, että suuremmassa mittakaavassa traktorimönkijöiden onnettomuusmäärä kasvaa ja turvallisuustilanne siten heikkenee. OTI perusti kantansa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimiin tapauksiin vuosien 2013-2023 välillä. OTI nosti lausunnossa esiin, nimenomaisesti traktorimönkijöiden renkaisiin liittyen, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkineen viimeisen viiden vuoden aikana kaksi sellaista vakavaan vammautumiseen johtanutta onnettomuutta, joissa oli osallisena autonrenkailla varustettu traktorimönkijä. Toiseen mönkijään oli asennettu auton nastarenkaat ja toiseen kesärenkaat. Ensin mainittu mönkijä oli avomallinen ja ohjaustangolla ohjattava, kun taas toinen oli umpiohjaamoinen ja ohjauspyörällä ohjattava. Molemissa tapauksissa oli kyse mönkijän hallinnan menettämisestä. Tutkijalautakunta mainitsi jälkimmäisen tapauksen yhteydessä rengastyypin ja liian alhaisten rengaspaineiden myötävaikuttaneen ajoneuvon hallinnan menettämiseen. OTI nosti myös esiin, että liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet myös joitakin sellaisia talvikeleillä traktorimönkijöille tapahtuneita onnettomuuksia, joihin osallisissa traktorimönkijöissä oli ajoneuvoille tyypilliset maasto- ja työkäyttöön tarkoitetut renkaat. Näiden onnettomuuksien yhteydessä tutkijalautakunnat olivat esittäneet mainintoja renkaiden liukuesteiden puuttumisen vaikutuksesta onnettomuuden syntyyn. Tietyissä tilanteissa renkaiden liukuesteet olisivat voineet auttaa onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä. OTI totesi suhtautuvansa suurella varauksella ehdotukseen sallia autonrenkaiden asentaminen traktorimönkijöihin, vaikkakin asentaminen edellyttäisi hyväksyttyä muutoksastusta.	Liikenne- ja viestintävirasto tunnistaa monia OTI:n lausunnossa esitettyjä elementtejä ja niihin liittyviä haasteita. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo kuitenkin, että ajoneuvojen ollessa tosiasiaa jo hyvin laajalti tieliikennekäytössä ja määrien lisääntyessä, on keskeistä selkeyttää vallitsevaa oikeustilaa. Riskialttiimmiksi tunnistettuihin ajoneuvoratkaisuihin, jossa käyttäjäkunta koostuu suurelta osin nuorista, ja joissa ei ole kuljettajaa ja matkustajia suojaavia turvarakenteita, ei nykytiedon valossa sallita jatkossakaan autonrenkaiden käyttöä. Erityisesti talviolosuhteissa autonrenkaat voivat kuitenkin olla laajemman tuotekehityksen ja ensisijaisen käyttötarkoituksen mukaisesti tuoda mukanaan myös myönteisiä turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia, kun ne on asennettu ajoneuvoon, jonka rakenne on lähellä niiden alkuperäistä käyttökohdetta, eli autoa. Osaltaan on kuitenkin ongelmallista, että rengaspaineiden merkinnät ilmoitetaan ajoneuvossa traktorin renkaiden mukaan. Autonrenkaiden käyttö vaatiikin käyttäjäkunnalta korostunutta valvettuneisuutta siitä, että liian merkinnän mukaiset matalammat ilmoitetut rengaspainearvot eivät ole suoraan sovellettavissa autonrenkaisiin, vaan oikean paineen löytäminen vaatii käytännössä ajoneuvoyksilön testaamista.

	OTI katsoi, että traktorimönkijöiden suunnittelussa ei ole huomioitu autonrenkaita ja niiden pitkäaikaista käyttöä liikenteessä, jolloin ajoneuvon tekniset ratkaisut eivät ole suunniteltuja tavanomaiselle rengastukselle, jolloin ei ole olemassa tutkittua tietoa siitä, miten ajoneuvo tosiasiaassa käyttäytyy tai miten ajoneuvo kestää autonrenkailla ajamisesta syntyvää rasitusta. OTI nosti esiin traktorimönkijän olevan kapean raideleveytensä ja korkean painopisteensä vuoksi jo lähtökohtaisesti kaatumaherkkä ajoneuvo, jossa ei ole kuljettajaa avustavia ajonvakaussjärjestelmiä. Lisäksi OTI totesi katsovansa, että asiassa tulisi huomioida myös traktorimönkijöiden käyttöön liittyviä riskitekijöitä, kuten kuljettajan ikä, ajoneuvon mahdollinen virittäminen, matkustajamäärä sekä se, että traktorimönkijöitä kuljetetaan myös päihtyneenä. OTI nosti esiin myös liikennevalvonnan rajallisuuden puuttua säännösten vastaiseen rengastukseen käytännössä. Traktorimönkijät eivät myöskään kuulu määräaikaikatsastuksen piiriin, jolloin niiden teknisen kunnon valvonta jää poliisin tien päällä suoritettavan valvonnan varaan. OTI näki lisäksi riskin siinä, että autonrenkaiden asentaminen madaltaa kynnystä käyttää ajoneuvoa suuremmilla tilannopeuksilla, jolloin ajoneuvon käyttäytyminen ääritilanteissa voi alkuperäinen suunniteltu käyttötarkoitus huomioiden olla hyvin hallitsematonta.	
Teknisen Kaupan Liitto ry	Teknisen Kaupan Liitto ry nosti lausunnossaan esiin nuorista koostuvan käyttäjäkunnan ja käyttötarkoituksen laajenemisen taajamiin ja tielle. Teknisen Kaupan Liitto ry katsoi, että mönkijöihin sallitun rengastuksen nykytila ei ole liikenneturvallisuuden kannalta paras mahdollinen, eivätkä karkeakuviolliset maastorenkaat sovellu par-	Nuori käyttäjäkunta ja käyttö tieliikenteessä on ollut määräysvalmistelussa erityisessä huomiassa. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että nuoren, ensimmäistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa tieliikenteessä käyttävän kuljettajan ei tulisi joutua arvioimaan käyttämänsä muutetun ajoneuvon turvallisuutta oman terveytensä kustannuksella. Kiistatonta on, että autojen renkai-

	haalla mahdollisella tavalla tieliikennekäyttöön. Teknisen Kaupan Liitto ry nosti esiin myös ehdotetun sääntelyn tukevan ajoneuvon katsastusta, kun jatkossa katsastajalla olisi selkeä ohje tarkastuksen tekoon. Lisäksi selkeämpi sääntely tukisi viranomaisen tarkastuksia tien päällä sekä selkeyttäisi käyttäjän mahdollisuuksia tehdä ajoneuvon rengasmuutoksia. Teknisen Kaupan Liitto ry totesi, että olisi suotavaa, jos myös ohjaustangolla ohjattaviin traktorimönkijöihin olisi mahdollista asentaa liikenneturvallisuutta parantavia autonrenkaita, kuten nastoitettuja talvirenkaita. Teknisen Kaupan Liitto ry nosti esiin, että esityksen mukaan vapaasti pyörivillä akseleilla saisi käyttää auton renkaita myös ilman muutoskatsastusta mutta vetävillä akseleilla ei. Tämä aiheuttaa joissain takavetoisissa malleissa tilanteen, että paremmin pitävät, vaihdetut renkaat ovat etuakselilla ja huonommin pitävät, karkeakuvioiset maastoon tarkoitetut renkaat ovat vetävällä taka-akselilla.	siin kohdistuu moninkertaisesti tuotekehitystä verrattuna maastokäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, mutta valmistelun yhteydessä ja lausuntokierroksella ei kuitenkaan tullut esiin taustatietoa tai muuta todistusta siitä, että autojen renkaat olisivat mönkijään asennettuna turvallisia. Siten ohjaustangolla ohjattaviin traktoreihin ei ole määräyksessä sallittu asennettavaksi autojen renkaita. Traktorimönkijöihin on saatavilla niiden alkuperäisissä rengaskoissa renkaita, joiden kuvioinnissa ja kulutuskestävyydessä on huomioitu päälylystetyillä teillä ajaminen. Mönkijässä voidaan talviolosuhteissa käyttää mönkijäkäyttöön tarkoitettuja karkeakuvioisia renkaita sellaisenaan tai nastoitettuna. Lisäksi niissä voidaan käyttää lumiketjuja. Talviolosuhteissa on ajoneuvon nopeus asetettava matalammaksi kuin kesäolosuhteissa. Määräys mahdollistaa rengaskoon muuttamisen rekisteriin merkitystä, eli jos rekisteriin merkityssä mönkijän rengaskoossa ei ole saatavilla omaan käyttöön sopivia renkaita, voidaan rengaskokoa määräyksen rajaamin ehdoin muuttaa. Vapaasti pyörivällä akselilla on sallittu käyttää auton renkaita ilman muutoskatsastusta, koska tällä on haluttu mahdollistaa, että ns. tavanomaisessa traktorissa voitaisiin halutessa käyttää auton rengasta etuakselilla. Samaa vaatimusta voi hyödyntää muutkin traktorit, mutta liikenne- ja viestintävirasto näkee mahdollisen riskin epäsopivasta rengastuksesta hyvin pienenä. Kohtaa muutettiin kuitenkin siten, että ohjaustangolla ohjattavaan traktoriin ei auton rengasta saa asentaa edes vetämättömälle akselille, sillä lausunnossa esitetty riski siinä ajoneuvoryhmässä olisi riskitasoa nostava seikka.
Yksityishenkilö	Yksi lausunnonantaja totesi olevansa samaa mieltä ehdotuksesta olla sallimatta ohjaustangolla ohjattaviin traktorimönkijöihin auton renkaiden vaihtamista. Autoihin tarkoitetut renkaat voivat merkittävästi muuttaa ajoneuvon ajo-ominaisuuksia, mikä voi erityisesti lisätä kaatumisris-	Liikenne- ja viestintävirasto seuraa määräyksen vaikutuksia ja tiedottaa määräyksen voimaantulosta. Lisäksi määräyksen perusteluissa on pyritty selkeyttämään määräykseen liittyviä erinäisiä kysymyksiä.

	kiä. Lisäksi lausunnonantaja nosti esiin Liikenne- ja viestintäviraston tiedotus- ja ohjeistustarpeen sekä ajoneuvojen eri käyttötarkoitusten huomioimisen määräyksessä.	
Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL)	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL) esitti korjaus-ehdotuksen täsmentämään määräyksen soveltamisalaa koskemaan myös rengasmuutosten ohella enintään 60 kilometriä tunnissa oleviin ajoneuvoihin. YKL ehdotti, että kohdan 9.1.1 ja 9.1.2 otsikoihin kirjattaisiin pelkät ajoneuvoluokat, koska katsastuksessa ei voida selvittää onko traktori maa- ja metsätaloudessa käytettävä. Lisäksi YKL esitti, että 9.1.1 ja 9.1.2 kohdassa kirjattua ”rekisteriin merkittyä” tulisi täsmentää siten, että se koskee ainoastaan alkuperäistä valmistajan sallimaa rengaskokoa. Esimerkiksi kolmen tuuman vannemuutos verrattuna alkuperäiseen mahdollistaa liian korkean renkaan asentamisen, joka lisää kaatumisherkkeyttä. YKL huomautti, että jos myös katsastajan hyväksymää rengaskokoa voidaan pitää seuraavissa rengasmuutoksissa vertailurenkana, voidaan rengaskokoa kasvattaa rajattomasti suhteessa alkuperäiseen, jolloin määräykseen kirjattu raja-arvo menettää merkityksensä.	Liikenne- ja viestintävirasto on täsmentänyt määräystä esitetyllä tavoin, huomioiden, että kohta 9.1.2 koskee myös vähintään 60 km/h olevia ajoneuvoja. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on täsmentänyt kohdan 9.1.1 ja 9.1.2 rekisteriin merkityn määritelmää. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa maa- ja metsätaloudessa käytettävän traktorin määritelmän tarkoittavan polttoainemaksuista annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettua ajoneuvoa, jonka määritelmä perustuu ajoneuvon käyttötarkoituksen mukaiseen arvioon.