

## **Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyöräisten, niiden perävaunujen sekä kevyiden sähköajoneuvojen rakenne ja varusteet TRAFI/20118/03.04.03.00/2016**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Muutetaan 1.10.2015 voimaan tullutta Trafian määräystä TRAFI/32281/03.04.03.00/2014 kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyöräisten sekä niiden perävaunujen rakenteesta ja varusteista.

Määräys annetaan ajoneuvolain (1090/2002) 13 a, 17, 27 a, 29, 36, 60 a ja 61 a §:n nojalla.

Määräyksellä helpotetaan yksilöllisesti valmistettujen moottoripyöräisten (ajoneuvoluokat L3e ja L4e) ja kolmipyöräisten (ajoneuvoluokka L5e) rakentamista antamalla niille muutamia lisähelpotuksia teknisistä vaatimuksista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta. Näiden ajoneuvojen me- luun ja pakokaasupäästöihin liittyviin vaatimuksiin sallittiin poikkeuksia 1.1.2016 voimaan tulles- sa ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen 15 §:n 3 momentin (1613/2015) muutoksessa.

Määräyksellä sallitaan muutamissa uusissa teknisissä kohteissa piensarjatyypin hyväksytyille sekä yksittäiskappaleena valmistetuille tai maahantuoduille ajoneuvoille, että ajoneuvo täyttää Yhdys- valtain, Kanadan, Japanin tai Etelä-Korean vaatimukset.

Määräyksellä annetaan lisävapauksia polkupyöräisten ja niiden perävaunujen valaisinten ja heijastin- ten vaatimuksiin. Vaihtoehtoina sallitaan esimerkiksi EU-asetusten mukaiset mopojen ja mootto- rilla varustettujen polkupyöräisten vaatimukset.

Asetuksen (EU) N:o 168/2013 mukaisen L1e-A -luokan moottorilla varustetun polkupyörän raken- tamiseen ja rakenteen muuttamiseen saa soveltaa polkupyörän vaatimuksia.

Vuoden 2016 alusta tieliikenteessä sallittujen kevyiden sähköajoneuvojen valaisin- ja heijastin- vaatimukset lisätään määräykseen. Määräyksen vaatimukset täsmentävät ajoneuvolain yleisluon- toisia vaatimuksia, joten ne vähentävät tulkintaepäselvyyksiä. Vaatimukset pidetään mahdolli- simman yksinkertaisina.

### **Määräyksen valmistelu**

Määräys on valmisteltu virkatyönä Trafissa. Moottoripyöräisten harrasterakentajien etujärjestöjen näkemyksiä on kuultu jo ennen virallista lausuntokierrosta. Lisäksi sidosryhmiä on kuultu nor- maaliin tapaan lausuntokierroksella. Määräysluonnosta ovat kommentoineet AEL, Liikenneturva, Modified Motorcycle Association of Finland Ry, Poliisiammattikorkeakoulu, Pyöräliitto ja Teknisen Kaupan ja Palveluiden yhdistys. Saatujen lausuntojen perusteella määräyksen vaatimuksia on tietyiltä osin tarkennettu ja yksinkertaistettu. Muutoksilla on pyritty selkeyttämään ja keventä- mään voimassa olevaa sääntelyä. Lausunnot ja Trafian kommentit ovat koottuina perustelumuu- stiin liitteenä.

Määräys on ilmoitettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2015/1535 vahviste- tun ilmoitusmenettelyn mukaisesti. Euroopan komissio antoi luonnoksesta 3.6.2016 päivätyn huomautuksen, joka on otettu valmistelussa huomioon täsmentämällä kohdan 5.1 tarkoitusta pe- rustelumuu- stiossa.

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksellä pidetään liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun taso pääosin ennallaan. Määräyksessä sallitaan joitakin lisävaihtoehtoja polkupyörän sekä L-luokan ajoneuvon ja polkupyörän perävaunun valaisin- ja heijastinvaatimuksiin. Sallittujen lisävalaisinten ja -heijastinten käytön myötä kyseisten ajoneuvojen näkyvyyttä liikenteessä voidaan parantaa. Pakollisten valaisinten ja heijastinten määrä pysyy pääosin ennallaan, joten liikenneturvallisuuden tason ei arvioida ainaakaan huonontuvan. Polkupyörän poljinheijastinten pakollisuuden poistamisella ei arvioida olevan olennaista vaikutusta polkupyörän näkyvyyteen liikenteessä.

Liitteen 3 muutoksilla helpotetaan yksilöllisesti valmistettujen L-luokan ajoneuvojen käyttöönottoa ja parannetaan harrastajien mahdollisuuksia tienkäyttäjinä. Yksittäiskappaleena valmistetun tai maahantuodun L1e-A -luokan moottorilla varustetun polkupyörän käyttöönotossa ja muun ajoneuvon muuttamisessa L1e-A luokan ajoneuvoksi riittää polkupyörän vaatimusten täyttyminen, mikä vähentää hallinnollista taakkaa ja helpottaa kyseisten ajoneuvojen käyttöä. Polkupyörän vaatimuksista poiketen sähkömoottori saa olla L1e-A -luokan tapaan teholtaan enintään 1 kW ja se saa toimia myös muulloin kuin poljettaessa. Polkupyörän vaatimusten mukaisen L1e-A:n on oltava sähköavusteinen, joten kyseisten ajoneuvojen mahdollinen yleistymisen liikenteessä ei lisäisi pakokaasupäästöjä. Apukäyttövoimalaitteen tehonsyötön on katkettava enintään 25 km/h nopeudella, joten tehokkaamman sähkömoottorin käyttäminen parantaisi vain ajoneuvon kiihtyvyyttä. Muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Määräyksellä ei ole välittömiä vaikutuksia esteettömyyteen.

Muutosten vaikutuksia arvioidaan tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

## Yksityiskohtaiset perustelut

### Määräyksen tekstin muutokset

Määräyksen otsikossa, kohdan 1.1 määräyksen tarkoituksessa sekä kohdan 1.2 määräyksen soveltamisalassa mainitaan kevyt sähköajoneuvo.

Kohdassa 5.1 lisätään polkupyöriä koskevan standardin SFS-EN 14764 rinnalle vaihtoehdoksi sen korvaava standardi EN ISO 4210:2014. Trafi katsoo, että vastaavuus vanhaan standardiin SFS-EN 14764 on turvallisuuden kannalta edelleen riittävä taso, mutta selvyiden vuoksi on syytä mainita myös uudempi standardi EN ISO 4210:2014.

Kohdan 5.1 toisen alakohdan mukaan standardien mukainen kahden erillisen jarrulaiteen vaatimus koskee vain sellaista polkupyörää, joka on tarkoitettu tavaran taikka yhden tai useamman matkustajan kuljettamiseen, joka on varustettu perävaunulla, tai jossa on enemmän kuin kaksi vaihdetta. Muissa polkupyörissä riittää yksi käyttöjarru. Kohdassa mainitulla matkustajalla tarkoitetaan sellaista polkupyörällä kuljetettavaa henkilöä, joka ei ole itse polkupyöräilijä.

Kohdassa 5.2 annetaan helpotuksia polkupyörän heijastinvaatimuksissa. Poljinheijastimen pakollisuudesta ja lukumäärävaatimuksesta luovutaan. Poljinheijastimia ei ole aiemminkaan vaadittu urheilu- ja kilpakäyttöön tarkoitetuissa polkupyörissä valoisaan aikaan ajettaessa. Vapaaehtoisten poljinheijastimien ei tarvitse enää täyttää direktiivin 76/767/ETY tai E-säännön 3 vaatimuksia. Trafien tietoon on tullut, että poljinheijastimia on hankalaa asentaa moniin lukkopolkimiin. Lisäksi poljinheijastinvaatimus ei sovellu käsikammin varustetuille polkupyörille eikä sellaisille polkupyörille, joissa polkimet ovat katteen alla. Trafien arvion mukaan vapautuksella ei ole merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Kohdassa 5.2 lisätään pakollisten sivuheijastimien väri vaihtoehdoksi ruskeankeltaisen rinnalle valkoinen. Sivuheijastimien vaihtoehtona sallitaan jo nykyisin myös valkoista heijastavat E-säännön 88 mukaiset renkaat. Tämän vuoksi Trafi ei näe syytä kieltää myöskään valkoisia sivuheijastimia.

Kohdassa 5.2 väljennetään polkupyörien pakollisten heijastinten lisäksi asennettavien vapaaehtoisten heijastimien vaatimuksia. Asetuksen (EU) N:o 168/2013 mukaiseen L1e-A -luokan moot-

torilla varustettuun polkupyörään voidaan asentaa lisää taka- ja sivuheijastimia ja heijastavaa materiaalia, kunhan ne eivät heikennä pakollisten valaisimien ja merkkivalolaitteiden tehokkuutta. Muidenkaan polkupyörien lisäheijastinten asennusta ei ole tarpeen rajoittaa L1e-A -luokkaa tiukemmin, joten vaatimus muokataan yhteneväksi asetuksen (EU) N:o 168/2013 kanssa. Muutoksen johdosta määräyksestä voidaan poistaa erilliset turvaviirin heijastimia koskevat säännökset.

Kohtaan 5.2 lisätään yleisluontoisesti, että polkupyörän heijastimissa ja niiden asennuksessa sallitaan vaihtoehtoisina mopon tai L1e-A -luokan moottorilla varustetun polkupyörän käyttöönotto-ajankohdan vaatimukset. Yleisperiaatteena vaihtoehtoisten vaatimusten soveltamisessa on, että polkupyörään voi asentaa myös yksittäisiä valaisimia esimerkiksi mopojen vaatimusten mukaisesti ja muut valaisimet asennettaisiin polkupyörien omien vaatimusten mukaan. Vaihtoehtoisia vaatimuksia ei siis tarvitse noudattaa kokonaisena pakettina, mikä antaa vapauksia valaisinten asennukseen. Samaa periaatetta sovelletaan myös määräyksen kohdissa 5.3 ja 6.3, joissa sallitaan valaisimissa muiden ajoneuvoluokkien ratkaisuja. Muutos mahdollistaa esimerkiksi heijastimissa luokan IV A lisäksi myös himmeämmin heijastavien luokkien I A ja I B heijastimien käytön. Luokan I B heijastimet ovat muihin merkkivalaisimiin yhdistettyjä laitteita. Luokan I A ja IV A heijastimet ovat erillisiä heijastimia. Heijastimien sallitut luokat kirjataan selvyyden vuoksi myös suoraan määräyksen kohtaan 5.2. Luokan IV nimi täsmennetään direktiivin 76/757/ETY ja E-säännön 3 mukaiseen muotoon IV A.

Kohdasta 5.3 poistetaan polkupyörään kiinnitetyn ajovalaisimen 0,30 metrin vähimmäiskorkeuden ja 1,30 metrin enimmäiskorkeuden vaatimukset. Enimmäiskorkeuden vaatimusta ei ole polkupyöräilijään kiinnitettyillä ajovalaisimilla, kuten otsalampuilla. Myöskään vähimmäiskorkeuden määrittelyä ei nähdä enää liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömänä.

Kohtaan 5.3 lisätään, että polkupyörän valaisimissa ja niiden asennuksessa sallitaan vaihtoehtoisina mopon tai L1e-A -luokan moottorilla varustetun polkupyörän vaatimukset. Tämä mahdollistaa EU-säädöksiin tulevat uuden valaisintekniikan ratkaisut myös polkupyörissä ilman erillistä muutosta määräykseen.

Kohta 5.4, jossa vaaditaan polkupyörän äänimerkinantolaitteen olevan soittokello, poistetaan kokonaan. Polkupyörässä vaaditaan edelleen äänimerkinantolaitte ajoneuvolain 25 §:n perusteella, mutta määräyksen muutoksen jälkeen laitteen tekniikkaa ei enää rajoiteta. Perinteisen soittokellon vaihtoehdoksi tulevat siis esimerkiksi torvet.

Kohdassa 6.3 sallitaan sivuvalaisimet L-luokan ja polkupyörän perävaunussa. Trafi arvioi, että sivuvalaisimet parantavat perävaunun näkyvyyttä liikenteessä, eikä näe niiden kieltämiselle erityisiä syitä.

Kohtaan 6.3 lisätään, että L-luokan ja polkupyörän perävaunun valaisimissa ja heijastimissa sekä niiden asennuksessa sallitaan vaihtoehtoisina O-luokkaan kuuluvan auton perävaunun vaatimukset. Tämä mahdollistaa O-luokkien EU-säädösten ratkaisut myös L-luokan ja polkupyörän perävaunuissa ilman erillistä muutosta määräykseen.

Kohdasta 6.3.2 poistetaan tekninen vaatimus, että jarruvalaisimien lampun tulee vastata valoteknisiltä ominaisuuksiltaan vähintään 5 watin hehkulamppua. Vaatimus korvataan lauseella, että jarruvalon voimakkuuden tulee olla huomattavasti suurempi kuin takavalon. Uusi sanamuoto on sama kuin Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehdyssä tieliikennettä koskevassa yleissopimuksessa.

Kohdasta 6.3.3 poistetaan tekninen vaatimus, että moottoripyörän perävaunussa takavalaisimien lampun tulee vastata valoteknisiltä ominaisuuksiltaan vähintään 2 watin hehkulamppua. Trafi ei enää näe asiassa tarvetta näin yksityiskohtaiselle sääntelylle. Lisäksi kohdan 6.3.2 muutos varmistaa, että jarruvalot erottuvat selkeästi takavaloista.

Kohdassa 6.3.4 sallitaan L-luokan ajoneuvon ja polkupyörän perävaunun sivuheijastimien väriksi ruskeankeltaisen vaihtoehtona myös valkoinen. Tämä vastaa polkupyörän vaatimuksia kohdassa 5.2.

Määräyksen kohdaksi 7 lisätään kevyen sähköajoneuvon vaatimukset, jotka koskevat vain valaisimia ja heijastimia. Kevyessä sähköajoneuvossa vaaditaan ajovalaisin pimeällä ja hämärässä

ajettaessa samoin ehdoin kuin polkupyörissä. Heijastin vaaditaan samoissa olosuhteissa kuin ajovalaisin. Heijastimen väristä tai ominaisuuksista ei määrätä tarkemmin. Trafi on tähän asti tulkinut ajoneuvolain 25 §:n yleisvaatimusta niin, että kevyessä sähköajoneuvossa on oltava taaksepäin suunnattu punainen heijastin. Trafi arvioi, ettei heijastimen värillä ole kuitenkaan merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Ajovalaisimen ja heijastimen saa kiinnittää myös ajoneuvon kuljettajaan, joten myös jalankulkijan heijastimen käyttäminen on mahdollista. Vaatimukset tarkoittavat käytännössä sitä, että valoisaan aikaan käytettävässä kevyessä sähköajoneuvossa ei tarvita kiinteitä valaisimia tai heijastimia. Polkupyörissä ja L-luokan ajoneuvoissa sallitut valaisimet ja heijastimet voidaan asentaa vapaaehtoisesti myös kevyisiin sähköajoneuvoihin. Kevyiden sähköajoneuvojen sääntely määräyksessä on siis mahdollisimman kevyttä. Ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1270/2014) säädetään jo kevyiden sähköajoneuvojen melusta, päästöistä, jarrulaitteesta, ohjauslaitteesta ja äänimerkinantolaitteesta.

Aiemman määräyksen kohdat 7 ja 8 muutetaan kohdan 7 lisäyksen takia kohdiksi 8 ja 9.

### **Litteen 3 muutokset**

Litteen 3 alusta poistetaan maininta piensarjatyyppihyväksynnässä sallitusta ajoneuvojen enimmäismäärästä. Direktiivin 2002/24/EY mukainen 25 kappaleen enimmäismäärä on säädetty ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1244/2002). Lisäksi asetuksen (EU) N:o 168/2013 pienten sarjojen enimmäismäärät ovat direktiiviä 2002/24/EY suuremmat.

Litteen 3 alkuun lisätään maininta yksittäiskappaleena valmistetun tai maahantuodun L1e-A -luokan moottorilla varustetun polkupyörän käyttöönotosta ja muun ajoneuvon muuttamisesta L1e-A luokan ajoneuvoksi. Koska L1e-A luokan ajoneuvoja ei Suomessa rekisteröidä, eivät litteen 3 taulukon vaatimukset rekisteröinti- ja muutostarkastuksesta sovellu niille. Luokassa L1e-A sallitaan vaihtoehtoksi, että ajoneuvo täyttää polkupyörän vaatimukset. Tämä mahdollistaa yksittäiskappaleena valmistetun tai maahantuodun L1e-A -luokan ajoneuvon käyttöönoton ilman samankaltaisia testejä ja tarkastuksia kuin rekisteröitävissä L-luokan ajoneuvoissa. Myös enintään 250 W:n tehoinen sähköavusteisen polkupyörän muuttaminen 1 kW:n tehoiseksi L1e-A:ksi onnistuu ilman hallinnollisia prosesseja. L1e-A:n apukäyttövoimalaitteen tekniikkaa ei ole rajattu, joten tyyppihyväksytyssä L1e-A:ssa voi olla myös polttomoottori. Polkupyörän määritelmä ajoneuvolaissa sallii kuitenkin vain sähkömoottorin, joten polkupyörän vaatimusten mukainen L1e-A on aina sähköavusteinen. Muutos ei siis lisää lainkaan pakokaasupäästöjä. Polkupyörän vaatimusten mukaisen L1e-A:n sähkömoottorin sallittaisiin toimivan polkupyörästä poiketen myös muulloin kuin poljettaessa, kuten tyyppihyväksytyssä L1e-A:ssa. Tämä sallisi käytännössä "kaasukahvan" myös polkupyörään. Sekä polkupyörässä että L1e-A:ssa apukäyttövoimalaitteen tehonsyötön tulee katketa enintään 25 km/h nopeudella, joten tehokkaampi sähkömoottori parantaa vain ajoneuvon kiihtyvyyttä eikä suurinta nopeutta. Tämän perusteella Trafi arvioi, että polkupyörän vaatimusten mukainen L1e-A ei heikennä ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden tasoa. Polkupyörän vaatimusten täytyminen on mahdollista todeta riittävän tarkasti myös liikennevalvonnassa.

Litteen 3 taulukkoon lisätään muutamia helpotuksia osoittamistavoista piensarjatyyppihyväksytyille sekä yksittäiskappaleena valmistetuille tai maahantuoduille ajoneuvoille. Osoittamistapaa I, eli vastaavuutta Yhdysvaltain, Kanadan, Japanin ja Etelä-Korean vaatimuksiin, voidaan soveltaa kytkentälaitteiden ja kiinnityslaitteiden, pakokaasupäästöjen, melun, turvavöiden ja niiden kiinnityspisteiden sekä hybridi- ja sähköajoneuvojen sähköturvallisuuden osalta. Muutosten ansiosta erityisesti joidenkin yksittäisten ajoneuvojen maahantuonti helpottuu hieman, mikä vähentää hieman poikkeuslupien tarvetta. Helpotuksia hyödyntävien ajoneuvojen määrä on Trafin arvion mukaan kuitenkin pieni, joten muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun. Yhdysvaltain, Kanadan, Japanin ja Etelä-Korean teknisissä vaatimuksissa on pieniä eroja EU-vaatimukseen verrattuna, mutta vaatimuksia voidaan pitää samantasoisina. Pakokaasupäästöjen ja melun vaatimusten todentamiseen sallitaan myös osoittamistapa B (valmistajan testiraportti), jos ajoneuvo on muutettu vastaamaan EU- tai EY-tyyppihyväksytyä ajoneuvoa. Meluvaatimuksissa sallitaan myös osoittamistapa E (katsastuksessa tehtävä ajoneuvon tarkastus), kunhan noudatetaan L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta an-

netun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1078/2009) vaatimuksia. Tämä mahdollistaa, että myös muuttamattoman ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa voidaan soveltaa samoja meluvaatimuksia kuin muutoskatsastuksessa.

Liitteen 3 taulukkoon lisätään uusi sarake, jossa ovat osoittamistavat ja poikkeukset yksilöllisesti valmistettujen L3e-, L4e- ja L5e-luokan ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksessa. Yksilöllisesti valmistetuille ajoneuvoille annetaan muutamia kevennyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoista piensarjatyyppiä hyväksytyihin sekä yksittäiskappaleena valmistettuihin tai maahantuotuihin ajoneuvoihin verrattuna. Kytkeäntälaitteissa ja kiinnityslaitteissa riittää osoittamistapa C (säädöksen keskeisten vaatimusten täyttymisen osoittaminen katsastajalle), jolloin vältetään kytkentälaitteiden kallis lujustestaus. Hybridi- ja sähköajoneuvojen sähköturvallisuuden osoittamiseen kelpaa samanlainen menettely kuin autojen ja niiden perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1248/2002).

Yksilöllisesti valmistettujen ajoneuvojen melua ja pakokaasupäästöjä koskevat poikkeusvaatimukset säädetään ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun valtioneuvoston asetuksen 15 §:ssä. Maininta asiasta lisätään selvyyden vuoksi taulukon loppuviitteeksi. Asetus mahdollistaa käytännössä 1990-luvun lopulla voimaan tulleen Euro 1 -päästötason mukaisen moottorin asentamisen uuteen yksilöllisesti valmistettuun ajoneuvoon. Yksilöllisesti valmistetuille ajoneuvoille sallitaan myös muutamia teknisiä poikkeuksia EU-säädöksiin verrattuna. Valaisinten ja heijastinten asennuksessa pääsääntö on, että vaatimuksia pitää noudattaa mahdollisimman tarkasti. Poikkeuksia sallitaan, kunhan kaikki pakolliset valaisinlaitteet on asennettu eikä geometriseen näkyvyyteen vaikuteta. Tämä poikkeusehto on samanlainen, kuin puitedirektiivissä 2007/46/EY erikoiskäyttöön tarkoitetuille ajoneuvoille. Satulat sallitaan istuinten sijasta istuinpaikoiksi myös korilliseksi määritellyissä kolmipyörissä. Koska yksilöllisesti valmistettujen ajoneuvojen moottorit voivat olla vanhaa tekniikkaa, niin ajoneuvon sisäinen valvontajärjestelmän (OBD) vaatimuksia ei sovelleta niille. Hallintalaitteiden, ilmaisimien ja osoittimien vaatimuksia ei sovelleta, mikä antaa vapauksia niiden toteuttamiseen.

Taulukon riviltä 38 (taustapeilit) poistetaan virheellinen loppuviite.

Taulukon loppuviitteessä iii täsmennetään termi "maksiminopeus" viralliseen muotoon "suurin rakenteellinen nopeus".

Loppuviitteessä v täsmennetään, että siinä selostettu kevennetty osoittamistapa koskee vain direktiivin 97/24/EY mukaisia päästövaatimuksia eikä enää uuden päästöasetuksen (EU) N:o 134/2014 mukaisia vaatimuksia. Päästöjen osoittamistapa on yksilöllisesti valmistetuille ajoneuvoille sama kuin muillekin vastaavalla moottorilla varustetuille ajoneuvoille.

Loppuviitteessä xiii laajennetaan vain L3e-luokan moottoripyöriä koskenut helpotus sähkömagneettisen yhteensopivuuden toteutamisesta kaikkiin ajoneuvoluokkiin. Voimassa olevalle rajaukselle ei nähdä erityisiä perusteita. Lisäksi täsmennetään, että helpotusta sovelletaan vain polttomoottorikäyttöisiin ajoneuvoihin.

## **Määräyksen aikataulu**

Määräys tulee voimaan 1.7.2016.

## **Määräyksestä viestiminen**

Lausuntokierroksesta tiedotettiin sidosryhmille. Lisäksi lausuntopyyntö julkaistiin Trafifin verkkosivuilla. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Trafifin verkkosivuilla ja myös erikseen sidosryhmille.

## **LIITTEET:**

Taulukko sidosryhmiltä saaduista kommentteista