

Tervetuloa tieliikenteen säädosinfoon!

13.3.2024



Tervetuloa tieliikenteen säädösinfoon!

► Klo 10.15

- Tilaisuuden avauspuheenvuorot – Traficomin pääjohtaja Jarkko Saarimäki ja autoilijan palvelut - palvelukokonaisuuden ylijohdaja Kimmo Pylväs
 - Missä mennään juuri nyt EUn puolella? – johtava asiantuntija Kari Hakuli (Traficom)
 - Tieturvallisuuspaketti – ajokortti-, ajokielto- ja CBE-direktiivi - erityisasiantuntija Marjo Immonen (Traficom)
- Klo 11.30 -12.30 Lounas tarjolla ravintola Vireessä
- Klo 12.30 tilaisuus jatkuu
- Mitta ja massadirektiivi – erityisasiantuntija Elisa Vornanen (LVM)
 - GSR 2 Yleinen turvallisuusasetus - Vaatimukset uusille ajoneuvoille – erityisasiantuntija Jukka Juhola (Traficom)

- Automääräys – lakimies Aino Still (Traficom)
- Autojen rakennemuutosmääräys – ylitarkastaja Tatu Siivonen (Traficom)

► Klo 13.40 kahvitauko 30 min.

► Tilaisuus jatkuu klo 14.10

- Ajoneuvojen päästösäätely EUssa - Euro7 ja raskaan kaluston CO2 – johtava asiantuntija Esa Aaltonen (LVM)
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriasetus – johtava asiantuntija Aki Tilli (Traficom)
- Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta – johtava asiantuntija Anu Häkkinen (Traficom)

► Klo 15.15 Tilaisuus päättyy

Jarkko Saarimäki

Traficomın pääjohtaja



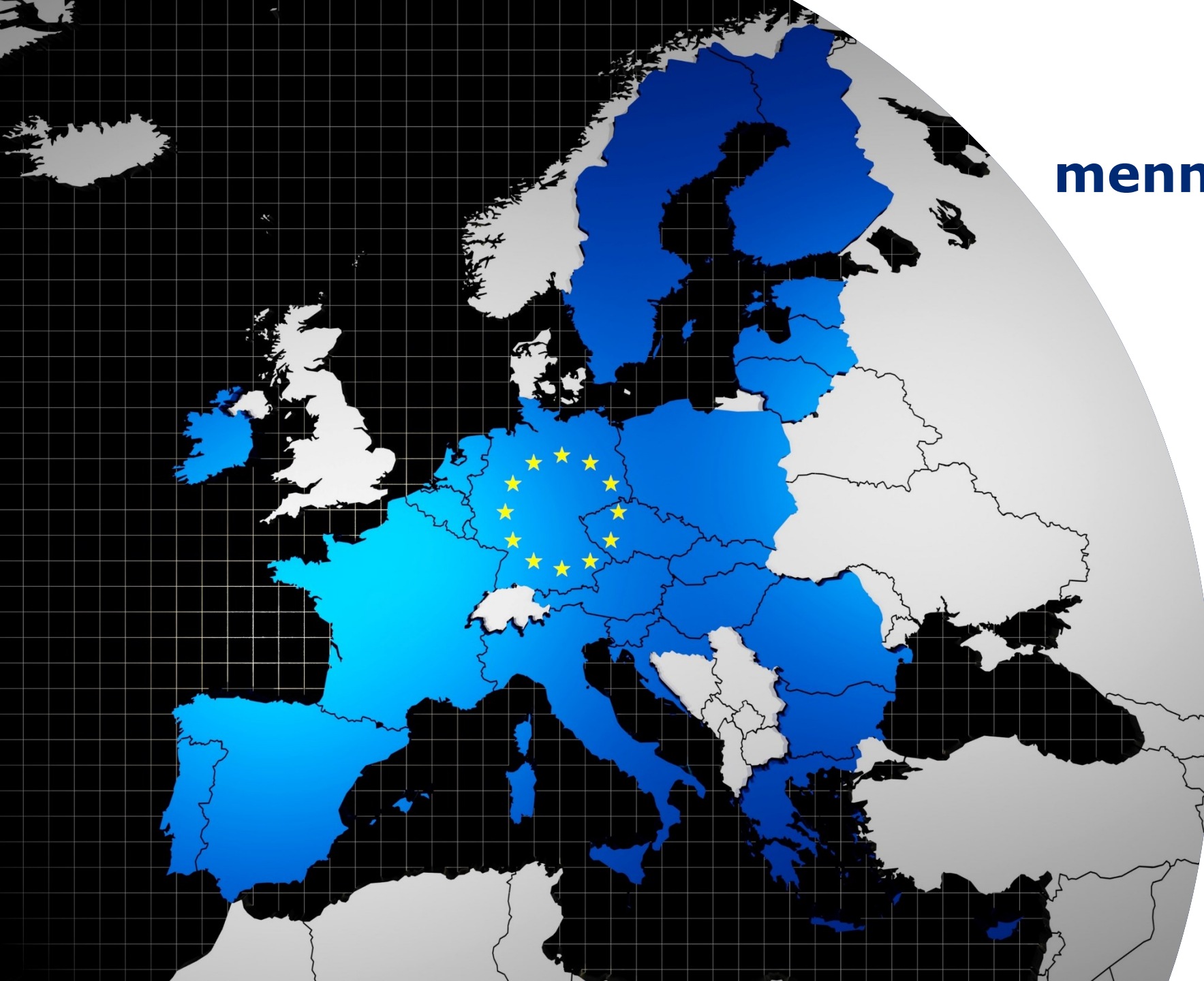


Kimmo Pylväs

Ylijohtaja
Autoilijan palvelut

EU – missä mennään juuri nyt?

Kari Hakuli



Esityksen tavoite ja sisältö

- ▶ Tavoitteena on antaa yleiskuva:
 - ▶ Traficom ja APO:n roolista EU ja KV -vaikuttamistyössä
 - ▶ EU:n päätöksenteon dynamiikasta ja instituutioiden roolista
 - ▶ Miten EP:n vaalit v. 2024 vaikuttavat?
 - ▶ APO:n toiminnan kannalta keskeisistä EU -aloitteista
 - ▶ Tulossa olevat
 - ▶ Käsittelyssä olevat
 - ▶ Valmiit
 - ▶ Konkreettisesti: miksi vaikuttaminen EU-foorumeilla on tärkeää?

Traficom ja APO KV/EU -vaikuttajana

- ▶ Traficomilla on valtionhallinnon virastojen laajin ja monialaisin vaikuttamisen tehtäväkenttä.
- ▶ Toimimme:
 - ▶ 1. asiantuntijaroolissa ministeriön tekemässä vaikuttamistyössä, esim. EU-säädöshankkeissa;
 - ▶ 2. aktiivisina vaikuttajina meidän vastuullemme kuuluvissa KV/EU-tehtävissä.
- ▶ Sääntelyn EU foorumeita, joissa APO on edustettuna on yhteensä **39** kpl.
- ▶ Vaikuttamistyötä koordinoidaan sekä koko Traficomin tasolla että APO –tasolla.
 - ▶ APO:n KV –tiimi, johon osallistuvat kaikki APO:n KV –työn asiantuntijat
 - ▶ Traficom KV-tiimi, jossa edustus kaikista viraston toimialoista (osaamisalueet)

EU toimitielimet



Euroopan komissio

EU:n toimeenpaneva toimielin, joka on vastuussa EU-lakialoitteista ja lakien toimeenpanosta, perussopimusten kunnioittamisen seurannasta ja EU:n päivittäisestä hallinnosta.



Euroopan parlamentti

Ainut suorilla vaaleilla valittu EU:n toimielin. Edustaa unionin 510 miljoonaa kansalaista.
Avainrooli Euroopan komission puheenjohtajan valinnassa.
Jakaa budjetti- ja lainsäädäntövallan Euroopan unionin neuvoston kanssa.



Euroopan unionin neuvosto

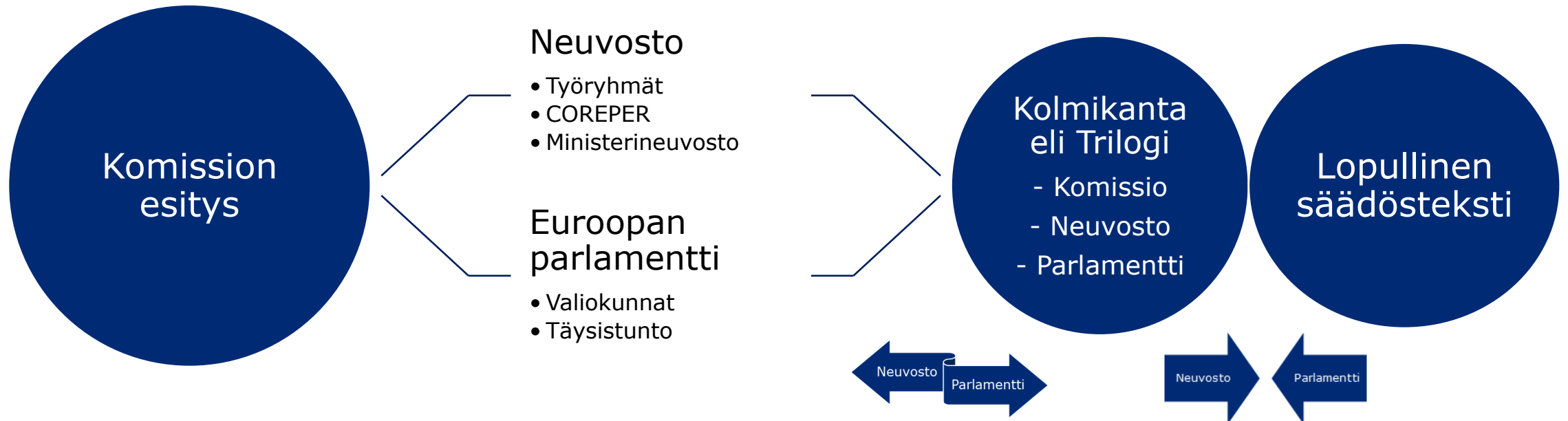
Hallitusten ministerit, jotka jakavat budjetti- ja lainsäädäntövallan yhdessä Euroopan parlamentin kanssa.



Eurooppa-neuvosto

EU:n jäsenmaiden päämiehet.
Strateginen toimielin, joka päättää EU:n suurista poliittisista linjoista.

Prosessi; Parlamentin ja Neuvoston antama säädös



Vuosikello 2024



Tulossa (valmisteilla komissiossa)

► Liikennekelpoisuuspaketti

- Määräaikaikatsastukset (2014/45), Rekisteröintidokumentit (2014/46), Tienvarsikatsastukset (2014/47)

► Ajoneuvodatan jakaminen

- Periaatteet, jotka koskevat käyttäjien ja kolmansien osapuolten oikeuksia saada käyttöönsä ajoneuvojen tuottamaa dataa; ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaa puiteasetusta muutettaneen.

► "Greening corporate fleets"

- Yritysten hallinnassa olevien ajoneuvokantojen viherryttäminen; julkinen kuuleminen avoimna; säädösaloite vuonna 2025

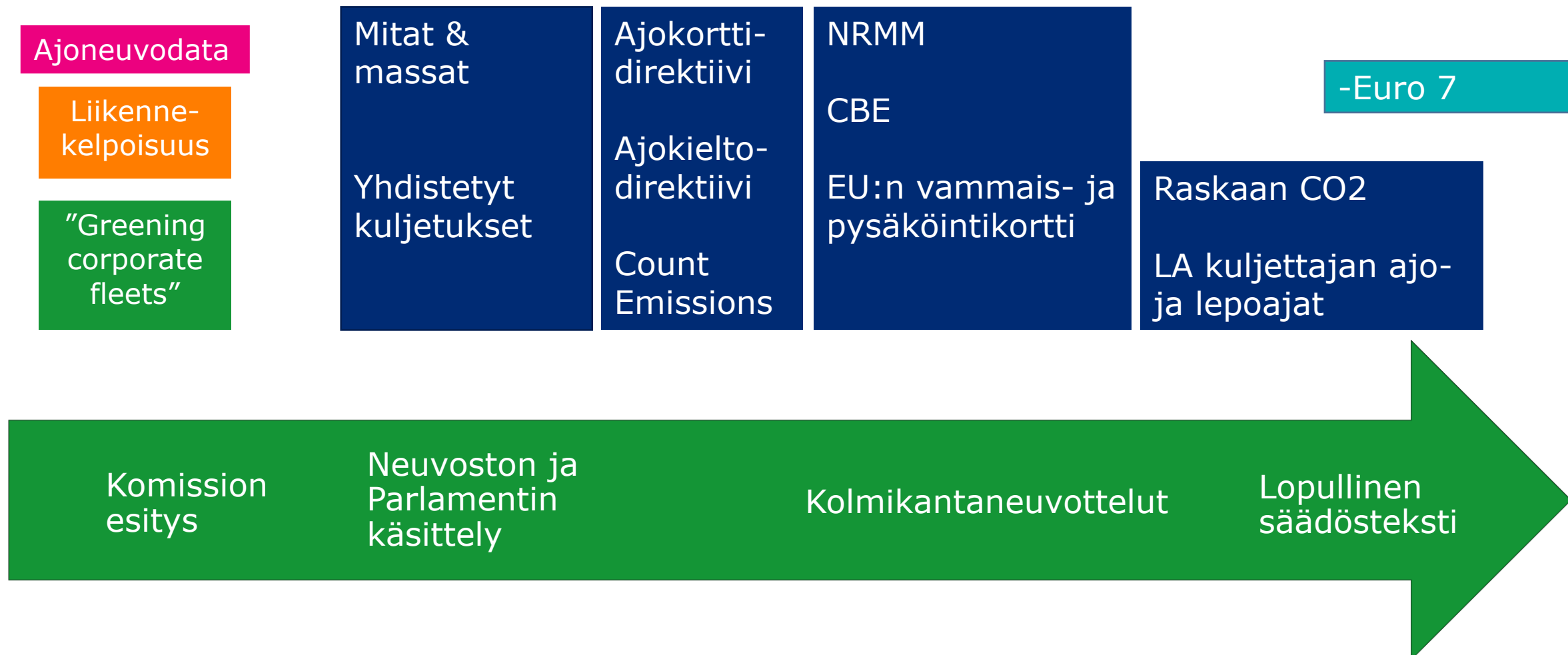
Käsittelyssä

- ▶ Ajokorttidirektiivi
- ▶ Ajokieltodirektiivi
- ▶ CBE = tietojenvaihto liikenne rikkomuksista
- ▶ EU:n vammaiskortti ja pysäköintikortti
- ▶ Raskaan kaluston mitat ja massat
- ▶ Yhdistetyt kuljetukset
- ▶ "Count Emissions EU"
- ▶ Liikkuvat työkoneet (NRMM)
- ▶ Ajoneuvojen kiertotalousasetus eli romuajoneuvot (ELV)

Valmiit

- ▶ Raskaan kaluston CO2 raja-arvot
- ▶ Linja-autonkuljettajan ajo- ja lepoajat
- ▶ EURO 7
- ▶ Prüm II (Asetus automaattisesta tietojenvaihdosta poliisiyhteistyössä)
- ▶ ITS –direktiivi
- ▶ AFIR

Säädösaloitteet prosessijana



Miten EU –säädökset ja vaikuttamistyö näkyvät arjessa?

- ▶ Tuotteiden hinnat kaupan hyllyllä nousevat, jos kuljetuskustannukset Suomessa kasvavat (mitat&massat direktiivi, raskaan kaluston CO2).
- ▶ Jos törttöilen liikenteessä toisessa EU-maassa, joudun aiempaa todennäköisemmin vastuuseen tästä (CBE ja EU-ajokielto).
- ▶ Ajokortti kulkee kätevästi mukana puhelimessa (ajokorttidirektiivi, mobiiliajaokortti).
- ▶ Uudet kaupunkiliikenteen bussit eivät enää paljon tupruttele päästöjä v. 2030 ja muutoinkin raskaat ajoneuvot päästelevät vähemmän (Euro7; HDV CO2).
- ▶ Autoni liikennekelpoisuutta voidaan arvioida etänä ja saatan joutua katsastamaan myös moottoripyöräni (liikennekelpoisuuspaketti).
- ▶ Uudehko autoni hälyttää jatkossakin automaattisesti apua hätäkeskuksen kautta, jos joudun onnettomuuteen; (ITS - eCall).
- ▶ Vanhasta autonromustani menee entistä enemmän tavaraa kiertoon (ELV).
- ▶ Voin edelleen ajaa pohjoismaisilla kitkarenkailla (Euro7).



Tieturvallisuuspaketti – ajokortti-, ajokielto- ja CBE-direktiivi

Marjo Immonen

Komission ehdotus

Euroopan komissio antoi 1.3.2023 nk. Tieturvallisuuspaketin, joka sisälsi ehdotukset kolmeen eri direktiiviin: ajokorttidirektiivi, ajokieltodirektiivi ja CBE-direktiivi.

Neuvoston ja parlamentin käsittelyt

- ▶ 4.12.2023 ministerineuvosto hyväksyi ajokorttidirektiivin ja CBE-direktiivin yleisnäkemykset.
- ▶ Helmikuussa 2024 parlamentti äänesti kannastaan ajokorttidirektiivin ja ajokieltodirektiivin osalta.
- ▶ Trilogit CBE:n osalta käynnissä, ajokorttidirektiivin ja ajokieltodirektiivin osalta odotettavissa loppuvuodesta.
- ▶ Parlamentti äänestäne CBE:n osalta keväällä.
- ▶ Neuvosto käsittelee ajokieltodirektiiviä parhaillaan.



Ajokieltoedirektiivi

- ▶ Otetaan käyttöön uusi järjestelmä, joka mahdollistaa koko EU:n laajuisen ajokiellon asettamisen tapauksissa, joissa EU-maa määrää kuljettajan ajokieltoon alueellaan tapahtuvan rikkomuksen vuoksi.
- ▶ Liikenneturvallisuuden takaamiseksi on tärkeää saattaa liikennesrikkomuksiin syyllistyneet kuljettajat vastuuseen kaikissa EU-maissa. Nykyisten sääntöjen mukaan vakavien rikkomusten vuoksi määrättyjä ajokieltoja ei voida panna täytäntöön EU:n laajuisesti, jos rikkomus on tapahtunut muussa kuin ajokortin myöntäneessä EU-maassa.
- ▶ Ehdotus kattaa vakavat liikennesrikkomukset, kuten suuren ylinopeuden, alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen sekä kuoleman tai vakavan ruumiinvamman aiheuttavat liikennesrikkomukset.

CBE - Cross border exchange

- ▶ Nykyinen säädös kattaa joitakin yleisimpiä ja räikeimpiä rikkomuksia, kuten ylinopeuden ja rattijuopumuksen. Komissio ehdottaa, että soveltamisalaa laajennetaan kattamaan myös seuraavat liikennერიkkomukset:
 - ▶ riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon, vaarallinen ohitus, vaarallinen pysäköinti, yhden tai useamman yhtenäisen valkoisen viivan ylittäminen, kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen, hälytysajoneuvoille avattavien ns. "pelastuskujien" käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen, ylikuormitetulla ajoneuvolla ajaminen, ajoneuvokohtaisten kieltojen huomiotta jättäminen, liikennepako ja raitioteiden ylittämissääntöjen rikkominen.
- ▶ Yhteistyö ei jää vain rekisteritietojen vaihtoon, vaan jatkossa Suomen viranomaiset voivat joutua selvittämään toisessa EU-maassa tapahtuneen liikennერიkkomuksen kuljettajaa tms.
- ▶ Toisen EU-maan liikennevirhemaksut voivat tulla perittäviksi viranomaiselta Suomessa

Ajokorttidirektiivi

- ▶ Mobiiliajokortti tulossa pakolliseksi
 - ▶ Trilogeissa ratkaistaan onko se ensisijainen kortti vai ei
- ▶ B1-luokan nopeusrajoitetut autot
 - ▶ Ikä 16-20 vuotta ja nopeus max. 45 km/h.
- ▶ Ryhmän 2 perävaunuluokkien saamiseksi erillistä vetoauton tutkintoa ei tarvitsisi suorittaa.
 - ▶ Kuorma- ja linja-autoluokkien ikärajat jäävät trilogeissa ratkaistavaksi.
- ▶ Kaksi vuotta B-luokan ajo-oikeuden saamisen jälkeen saisi kuljettaa vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevia ajoneuvoja 4 250 kg saakka.
 - ▶ Jatkokeskusteluissa ratkaistava muut laajennukset



Ajokorttidirektiivi

- ▶ AD-malli eli ns. apukuljettajamalli
 - ▶ Apukuljettajan vaatimukset lähellä nykyisen opetuslupaopettajan vaatimuksia, mutta tarkemmasta sisällöstä keskustellaan vielä.
- ▶ Uusien kuljettajien koeaika
 - ▶ Koeaika kaksi vuotta, mutta muista sisällöistä vielä keskusteltava.
- ▶ Kuljettajantutkinnon sisältöjen laajentaminen
 - ▶ Uusi ajoneuvotekniikka ja sen tuomat muutokset
- ▶ Automaattiehtoa ei merkittäisi ajokorttiin, jos henkilö on suorittanut 7 tunnin manuaalikoulutuksen.
 - ▶ Koulutus voidaan suorittaa myös jälkikäteen.



Kiitos

Marjo Immonen

Marjo.immonen@traficom.fi

p. 029 534 5588

Lounastauko klo 11.30-12.30

- ▶ Mitta ja massadirektiivi – erityisasiantuntija Elisa Vornanen (LVM)
- ▶ GSR 2 Yleinen turvallisuusasetus - Vaatimukset uusille ajoneuvoille – erityisasiantuntija Jukka Juhola (Traficom)
- ▶ Automääräys – lakimies Aino Still (Traficom)
- ▶ Autojen rakennemuutosmääräys – ylitarkastaja Tatu Siivonen (Traficom)
- ▶ Klo 13.40 kahvitauko 30 min.
- ▶ Ajoneuvojen päästösäätely EUssa - Euro7 ja raskaan kaluston CO2 – johtava asiantuntija Esa Aaltonen (LVM)
- ▶ Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriasetus – johtava asiantuntija Aki Tilli (Traficom)
- ▶ Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta – johtava asiantuntija Anu Häkkinen (Traficom)
- ▶ Klo 15.15 Tilaisuus päättyy





LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Mitta-ja massadirektiivin tilannekatsaus

Erityisasiantuntija Elisa Vornanen

Komission esitys

Tavoite:

Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton esteiden poistaminen ja intermodaalikuljetusten edistäminen. Lisäksi pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä koskevien sääntöjen selkeyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä sekä valvonnan tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantaminen.

Pääasiallinen sisältö:

- ▶ Jäsenmaa saisi edelleen päättää vapaasti kansallisessa liikenteessä direktiivin mitta- ja massamääräyksiä suuremman kaluston käytöstä
- ▶ Rajat ylittävää liikennettä on pyritty selkiyttämään
- ▶ Määritelmiä tarkennettaisiin ja lisättäisiin (EMS, eFTI etc.)
- ▶ Nollapäästöisille ajoneuvoille sekä intermodaalikuljetuksia suorittaville lisäkannustimia
- ▶ One-stop-shop lupien myöntämismenettely jakamattomille kuormille
- ▶ Kokeilut rajataan 5 vuoteen
- ▶ Valvontamääriä sekä WIM-punnitusjärjestelmien määrävaatimuksia tarkennetaan
- ▶ Kriisilauseke uusi elementti
- ▶ Jäsenmaiden raportointivelvollisuuksia laajennetaan
- ▶ Liite 1 päivitetty kokonaan

Päänostot:

- ▶ Kansallinen poikkeusmahdollisuus säilyisi
- ▶ Rajat ylittävän liikenteen ratkaisu pohjoismaiden toivomalla tavalla
- ▶ **Muut**
 - ▶ Ennen EMS:n hyväksymistä jäsenvaltioiden tulisi tehdä uusien reittien osalta ennakoarviointi
 - ▶ Jäsenmaan perustettava kansallinen sähköinen tieto- ja viestintäjärjestelmä sisältäen sallittu tiestö, painot, mitat ja rajoitukset
 - ▶ Komission on perustettava eurooppalainen verkkoportaali, joka on saatavilla kaikilla unionin virallisilla kielillä ja joka yhdistää kansalliset järjestelmät selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla.
 - ▶ EMS tai standardimitoista poikkeavien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituutta ilmaiseva standardoitu EU-merkki
 - ▶ eFTI-kirjaus jätettiin KOM esittämällä tavalla
 - ▶ Valvontamäärät jätettiin KOM esittämällä tavalla



- ▶ Jakamattomille kuormille standardisoitu EU-hakemuslomake ja luvat tai vastaavat järjestelyt myönnettävä sähköisessä muodossa.
 - ▶ Lisäksi tehtävä yhteistyötä lupien myöntämisen määräaikojen sekä näiden kuljetusten saattamista koskevien asiaankuuluvien sääntöjen, kuten saattoajoneuvojen määrättyä käyttöä, merkintöjä ja merkkejä koskevien sääntöjen, yhdenmukaistamiseksi.
- ▶ Jäsenmaiden olisi varmistettava automaattisten sertifioitujen punnitusjärjestelmien käyttöönotto vähintään TEN-T-runkoverkossa.
 - ▶ Järjestelmän tulisi tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot, mutta joihin sovelletaan voimassa olevaan erityislupaan tai vastaavaan järjestelyyn perustuvaa poikkeusta. Järjestelmien olisi myös voitava havaita, täyttyvätkö erityislupia koskevat ehdot.
- ▶ IAP- järjestelmät (älykäs pääsynohjausjärjestelmä) tulisivat pakolliseksi ja oltava yhdistetty kansalliseen erityislupientai vastaavan järjestelyn

▶ Liite 1:

- ▶ nollapäästöisille ajoneuvoille vetävän akselin sallitun massan nostaminen 11,5tonnista 12,5tonniin jätetty KOM esittämällä tavalla
- ▶ Nollapäästöiselle ajoneuville akselipainojen yhteenlaskettua enimmäismäärää kaksiakselista teliä kohti nostetaan yhdellä tonnilla
- ▶ Moottoriajoneuvojen kolmiakselisien telien akselipainot
- ▶ Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino myös viisiakseliselle moottoriajoneuville

Päänostot:

- ▶ Kansallinen poikkeusmahdollisuus säilyisi
- ▶ Rajat ylittävän liikenteen ratkaisu pohjoismaiden toivomalla tavalla
- ▶ Erityisesti huolena 4 tonnin lisäpainon salliminen 2034 asti ja sen vaikutukset infran kestävyys ja liikennemuotosiirtymään
- ▶ **Muut:**
 - ▶ korkeus ei muuttuisi KOM esittämällä tavalla
 - ▶ eFTI-kirjaus poistettu
 - ▶ kokeilujen rajaus
 - ▶ tarkastusmäärät
 - ▶ one-stop-shop jakamattomille kuormille
- ▶ **Liite 1:**
 - ▶ nollapäästöisille vetävän akselin sallitun massan jättäminen 11,5tonniin
 - ▶ Moottoriajoneuvojen kolmiakselisien telien akselipainot



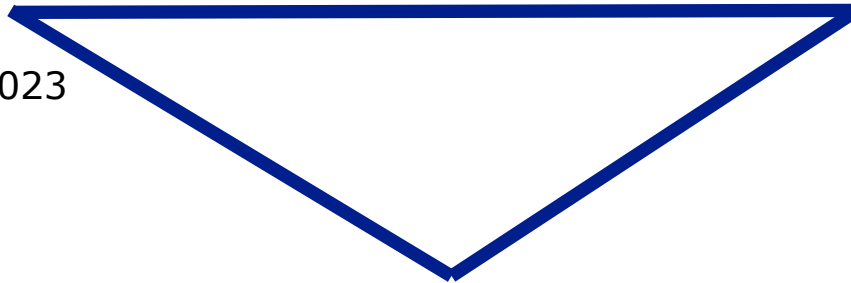
Käsittelytilanne

Komissio

Antoi esityksen 11.7.2023

Euroopan parlamentti

Äänesti kannastaan 12.3.2024



Neuvosto

Liikenneneuvostossa 4.12.2023 esiteltiin edistymisraportti

Tavoitteena yleisnäkemys 18.6.2024

Käsittely instituutioiden välillä jatkunee EU-vaalien jälkeen syksyllä 2024

→ lopullinen direktiivimuutos valmis oletettavasti vuodenvaihteessa 2024/ 2025



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!



Kohti nollavisiota - GSR II Yleinen turvallisuuasetus - Vaatimukset uusille ajoneuvoille

Jukka Juhola

Yleinen turvallisuusasetus I (EY) N:o 661/2009

- ▶ 31.7.2009 voimaantullut asetus toi mm. seuraavia pakollisia vaatimuksia
 - ▶ Ajonvakautus henkilö- ja pakettiautoihin, sekä osaan raskaampaa kalustoa
 - ▶ Rengaspaineen seurantajärjestelmä henkilöautoihin
 - ▶ Vaihtamisopastin käsikäyttöisten vaihteistojen yhteyteen
 - ▶ Renkaisiin märkäpitovaatimukset
 - ▶ Raskaaseen kalustoon hätäjarrutus- ja kaistavahtivaatimuksia

Yleinen turvallisuusasetus II

- ▶ Tavoitteena varmistaa, että autot ovat varustettu turvajärjestelmillä, jotka tarjoavat hyvät mahdollisuudet vähentää huomattavasti onnettomuuksien uhrien määrää
- ▶ Taustana onnettomuustilastot, joissa korostuvat kuljettajan tekemät virheet kuten ylinopeus, keskittyminen muuhun kuin ajamiseen ja alkoholin käyttö
- ▶ Vaaditut järjestelmät pääosin pitkään jo vakiintunutta tekniikkaa jotka nyt säädetään pakollisiksi varusteiksi niiden yleistymisen varmistamiseksi
- ▶ Euro NCAP tähtien saaminen on jo muutaman vuoden edellyttänyt samoja toimintoja
- ▶ Mukana vaatimuksia myös automaattisen ajamisen järjestelmille

Yleinen turvallisuusasetus II

1. Vaihe 1/2 (Henkilö- ja pakettiautot)

- ▶ Voimaan uusissa tyyppihyväksynnöissä 1.7.2022 ja käyttöönotossa 7.7.2024 alkaen
- ▶ Uusina vaatimuksina:
 - ▶ Älykäs nopeusavustin (ISA)*
 - ▶ Häätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä (ELKS)*
 - ▶ Väsymyksen ja tarkkaavaisuuden tunnistus (DDAW)*
 - ▶ Hätäjarrujärjestelmä, joka tunnistaa (isommat) esteet ja liikkuvat ajoneuvot (AEB/AEBS)
 - ▶ Hätäjarrutuksen merkkivalo
 - ▶ Onnettomuustietotallennin (EDR)*

*merkityistä oma kalvo

Yleinen turvallisuusasetus II

1. Vaihe 2/2

Vaatimukset jatkuu:

- ▶ Alkolukon asennuksen helpottaminen (standardin mukainen asennus)
- ▶ Ajoneuvon suojaus kyberhyökkäyksiltä
- ▶ Peruutustunnistin (tutka/kamera)
- ▶ Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suojeluun lisävaatimuksia (päähän kohdistuvien iskujen alue oltava suurempi)
- ▶ Pylvässivutörmäystesti

Älykäs nopeusavustin (ISA)

- ▶ Järjestelmän tehtävänä on viestiä kuljettajalle nopeusrajoituksen ylittymisestä
 - ▶ Käytännössä äänimerkki ja ilmoitus mittaristossa
 - ▶ Voi olla myös kytköksissä vakionopeudensäätimeen, jolloin nopeus säätyy itse kohdalleen
 - ▶ Ei voi asettaa ylitys/alitus toleransseja nopeuksiin. Nopeusrajoitus = Järjestelmän sallima ajonopeus
- ▶ Järjestelmän voi kytkeä pois toiminnasta, mutta se kytkeytyy takaisin päälle aina seuraavan käynnistytksen yhteydessä
- ▶ Järjestelmä ei estä kuljettajaa ajamasta ylinopeutta

Kaistavahti/pitojärjestelmät

Hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä (ELKS)

- ▶ Kaistavahti/pitojärjestelmiä markkinoilla jo useita
 - ▶ Kaistalta poistumisen varoitusjärjestelmät (LDWS)
 - ▶ Ohjaukseen/jarrutukseen vaikuttava kaistallapitoavustin (LKA)
 - ▶ Kaistan keskitysavustin (LCA)
- ▶ ELKS
 - ▶ Vaikuttaa auton ohjaukseen, kun törmäys kaistaa vaihtaessa on ilmeinen tai kaistalta poistuminen havaitaan kriittiseksi
- ▶ Kaistavahti/pitotoiminnot autoissa yleensä yhdistelmä yllämainittuja
 - ▶ Ensimmäisenä voi vaikuttaa mukavuutta edistävä logiikka, jota kuljettava voi usein säätää
 - ▶ Tilanteen muuttuessa kriittisemmäksi tilanteeseen puuttuu turvallisuuslogiikat

Onnettomuustietotallennin (EDR)

- ▶ Tallentaa EU:n tietosuojalakien rajaamana tietoa onnettomuustilanteista
- ▶ Ennen törmäystä tallennetaan:
 - ▶ Nopeustieto
 - ▶ Jarrujen toiminta
 - ▶ Auton asento ja kallistuskulma
 - ▶ Turvalaitteiden aktivoituminen
 - ▶ eCall-yhteydenotto
- ▶ Tiedot saatavissa standardoidun käyttöliittymän kautta viranomaisille onnettomuuksien tutkimista ja analysointia varten

Yleinen turvallisuusasetus II

2. vaihe

- ▶ Hätäjarrutusjärjestelmä, joka tunnistaa jalankulkijat ja pyöräilijät
- ▶ Kehittynyt kuljettajan tarkkaamattomuuden varoitusjärjestelmä (ADDW)*
- ▶ Näille voimaantulo uusissa tyyppihyväksynnöissä 7.7.2024 ja käyttöönotossa 7.7.2026

Väsymyksen tunnistus / Kehittynyt kulj. tarkkaamattomuuden varoitusjärjestelmä

- ▶ Kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden tunnistin on järjestelmä (DDAW), joka arvioi kuljettajan vireystilaa analysoimalla ajoneuvon järjestelmiä ja antaa kuljettajalle tarvittaessa varoituksen
 - ▶ Ei välttämättä vaadi kuljettajan valvontaa esim. kameran avulla, vaan päättely kuljettajan väsymystilasta voidaan tehdä ajotapaa tarkkailemalla
 - ▶ Nopeuden vaihtelu ja poukkoilevat ohjausliikkeet
- ▶ Kehittyneempi järjestelmä (ADDW) valvoo aina kuljettajan katseen kohdistusta esimerkiksi kameran avulla
 - ▶ Vaatimuksessa on määritelty alueet, joihin kuljettajan katseen tulee olla kohdistettuna
 - ▶ Lyhyet muutaman sekunnin poikkeamat ovat sallittuja

Raskas kalusto ja GSR II

Edellä mainittujen lisäksi tai poiketen:

- ▶ Rengaspaineiden seurantajärjestelmä
- ▶ Kuollessa kulmassa olevien pyöräilijöiden valvontajärjestelmä (BSIS)
 - ▶ Toimii 0-30 km/h nopeuksissa ja myös hämärissä olosuhteissa
- ▶ Törmäysvaroitin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden varalta (MOIS)
 - ▶ Tunnistaa auton edessä poikittain kulkevan kevyen liikenteen ja varoittaa siitä
- ▶ Molemmissa ym. optisen ilmoituksen lisäksi akustinen tai haptinen varoitussignaali
- ▶ Lisäksi kuljettajan näkyvyyttä parannetaan perinteisin menetelmin
 - ▶ Vaatimukset kuljettajan näkemästä alueesta tiukemmat
 - ▶ Uusille tyypeille 7.7.2026 ja käyttöönotossa 7.7.2029

Raskas kalusto ja GSR II

Edellä mainittujen lisäksi tai poiketen:

- ▶ Ei ELKS:iä, tilalla omat kaistavahtivaatimukset
- ▶ Onnettomuustietotallentimelle pidempi siirtymäaika 2026/2029
- ▶ Listattu mahdollisuuksia poiketa vaatimuksista jos ne eivät sovi käyttötarkoitukseen

Häntäluvat

- ▶ Käyttöönoton päivämäärin mahdollista saada joustoa ns. häntälupien avulla
 - ▶ Ajoneuvon oltava valmistettu ennen vaatimusten voimaantuloa
 - ▶ Valmistaja tai sen virallinen edustaja voi hakea Traficomilta poikkeuslupaa
 - ▶ Häntälupa voimassa 12-18kk riippuen tapauksesta
 - ▶ Luvan saa tiettyyn prosenttiosuuteen
-
- ▶ Markkinoilla myynnissä varastoautoja vielä jonkin aikaa GSR II voimaantulopäivämäärän jälkeen

Kiitos!

- ▶ Seuraavissa esityksissä lisää kansallisista menettelytavoista GSR II:sen suhteen
- ▶ Yleisestä turvallisuusasetuksesta voi esittää tarkempia kysymyksiä
 - ▶ Jukka.juhola@traficom.fi



Automääräys

Aino Still ja
Juhani Puurunen

Automääräyksen tarkoitus

- ▶ Annetaan ns. autojen puiteasetuksessa säädetyille vaatimuksille ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoille vaihtoehtoiset vaatimukset ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistavat
- ▶ Määräystä sovelletaan autojen (M- ja N-luokka) ja niiden perävaunujen (O-luokka) kansallisiin hyväksyntöihin
 - ▶ Kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä
 - ▶ Yksittäishyväksyntä
 - ▶ Käytetyn ajoneuvon rekisteröintikatsastus (ennen voimaantuloa käyttöönotettuihin saa soveltaa käyttöönottoaikakohdan vaatimuksia ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja)
 - ▶ Muutoksikatsastus (jos Autojen ja niiden perävaunujen rakenteen muuttamisesta annetussa määräyksessä ei toisin määrätä)

Määräyshankkeen tarkoitus

- ▶ Edellinen vastaavan nimisen määräys tullut voimaan 1.6.2020
- ▶ Muutostarpeita
 - ▶ Eräiden käytössä olevien teknisten ratkaisujen huomioiminen, mm. auton tai perävaunun kauko-ohjaus, vetävä akseli perävaunussa
 - ▶ Erinäisiä tarkennustarpeita ja säädösmuutosten huomioimista, mm. määräyksestä eriytetty paineilmajarrumääräys
 - ▶ Kansallisten vaihtoehtoisten vaatimusten ja vaatimustenmukaisuuden osoitustapojen antaminen ns. EU:n turvallisuusasetuksen [\(EU\) 2019/2144](#) ja sen täytäntöönpanoasetuksen [\(EU\) 2022/2236](#) sekä ns. autojen puiteasetuksen (EU) 2018/858 vaatimuksista
- ▶ Määräys annettu 3.10.23 ja tullut voimaan 16.10.23, julkaistu Finlexissä, [linkki](#)

Automääräyksen rakenteesta

- ▶ Määräyksen alkupuolella määräyksiä kansallisista vaatimuksista ja kansallisista poikkeuksista
 - ▶ Mm. paariautoja koskevat vaatimukset, vetävä akseli perävaunussa, perävaunun ohjauslaite, kauko-ohjaus, poikkeukset rekisterikilven tilaa koskevista vaatimuksista
 - ▶ Yleisiä määräyksiä EU-säädösten ja E-sääntöjen ja niiden poikkeusten soveltamisesta
- ▶ Liitteessä 1 vaihtoehtoisia osoitustapoja EU-säädöksissä ja E-säännöissä oleville vaatimustenmukaisuuden osoittamistavoille
 - ▶ Myös jotain poikkeuksia itse vaatimuksista

Yleisiä määräyksiä EU-säädösten ja E-sääntöjen soveltamisesta

- ▶ Erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin saa soveltaa puiteasetuksen erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen poikkeuksia.
- ▶ Kansallisessa yksittäishyväksynnässä saa soveltaa EU-yksittäishyväksynnässä vastaavaan ajoneuvoluokkaan sovellettavia poikkeuksia.
- ▶ Kansallisessa piensarjassa saa soveltaa EU-piensarjaa (vastaavaa ajoneuvoluokkaa ja ryhmää) koskevia poikkeuksia.
- ▶ ”Rusinapullamenettely” sallittu.
- ▶ Tarkennetaan E-sääntöjen ja EU-säädösten soveltamisajankohtia kansallisissa hyväksynnöissä:
 - ▶ Tyyppihyväksyntää koskevasta ajankohdasta kansallisessa piensarjassa, jos koskee uutta tyyppiä
 - ▶ Muutoin käyttöönottoa koskevasta ajankohdasta lukien

Kansallisia vaatimuksia ja poikkeuksia EU-säädöksistä ja E-säännöistä

- ▶ Vetävä akseli ajoneuvossa, jota käytetään yli 44 tonnissa yhdistelmässä.
- ▶ Perävaunun EU-asetuksen mukaiselle ohjattavuusvaatimukselle TLL 132 §:n mukainen kääntyvyysvaatimus (HCT-määräyksen mukainen) vaihtoehdoksi.
- ▶ Paariauton vaatimukset
- ▶ Muutettu määräyksiä perävaunun ohjauslaitteen testausvaatimuksia ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista
- ▶ Etu- ja takarekisterikilven tila (koko) sekä toinen takarekisterikilven tila O2-, O3- ja O4-luokan perävaunussa (yksi riittää).
- ▶ Auton ja perävaunun kauko-ohjaus luokille N3 ja O4.
- ▶ Uusia kansallisia vaihtoehtoisia vaatimuksia taka-alleajosuojaukselle.

7.7.2024 voimaantulevia vaatimuksia, joille automääräyksessä vaihtoehtoisia osoitustapoja

- ▶ B5 Törmäysvaroittimet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden varalta (E-sääntö nro 159), H
- ▶ B6 Kuolleen kulman valvontajärjestelmä, (E-sääntö nro 151), H
- ▶ B7 Peruutustutka, (E-sääntö nro 158), H
- ▶ C3 Häätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä, (EU) 2021/646, B
- ▶ C9 Kevyiden hyötyajoneuvojen kehittyneet hätäjarrutusjärjestelmä, (E-sääntö nro 152), B
- ▶ C14 Raskaiden hyötyajoneuvojen rengaspaineen seuranta (E-sääntö nro 141), H
- ▶ D4 Ajoneuvon suojaus kyberhyökkäyksiltä, (E-sääntö 155), H/C

7.7.2024 voimaantulevia vaatimuksia, joille automääräyksessä vaihtoehtoisia osoitustapoja

- ▶ D8 Älykäs nopeusavustin, asetus (EU) 2021/1958, H
- ▶ D16 Häätäjarrutuksen merkkivalo, E-sääntö nro 48, B
- ▶ E1 Alkolukon asennuksen helpottaminen, asetus (EU) 2021/1243, B
- ▶ E2 Kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden tunnistin, asetus (EU) 2021/1341, B
- ▶ E4 Kuljettajan saatavilla olon seurantajärjestelmä*, E-sääntö nro 157, B
- ▶ E6 Kuljettajan hallintatoimintoja korvaavat järjestelmät*, E-sääntö nro 157, B
- ▶ E7 Ajoneuville tietoja sen tilasta ja ympäristöstä antavat järjestelmät*, E-sääntö nro 157, B
- ▶ H2 Ohjelmistopäivitys, E-sääntö 156, H/C

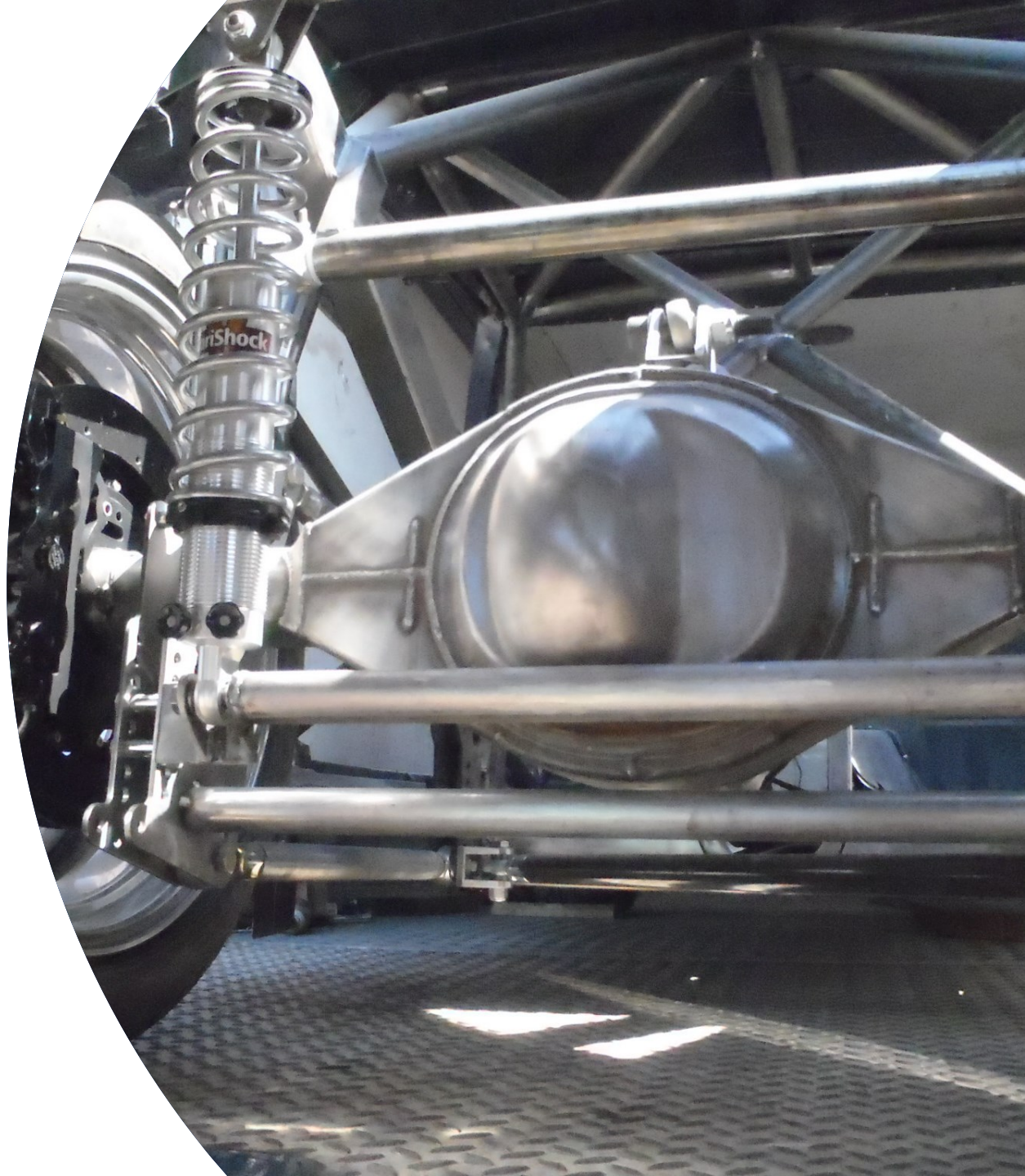
* koskee automatisoituja ajoneuvoja

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Määräyshanke: Autojen ja niiden perävaunujen rakenteen muuttaminen

Tatu Siivonen ja Aino Still



Määräyksen tarkoitus ja tausta

- ▶ Vastuuvalmistelijat: Ylitarkastaja Tatu Siivonen ja Lakimies Aino Still
- ▶ Kyseessä on voimassaolevan määräyksen muutos
- ▶ Ajoneuvolain mukaan ajoneuvon tulee täyttää käyttöönottoajankohtana tai sen jälkeen voimassa olleet vaatimukset. Ajoneuvoa saa kuitenkin muuttaa, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin.
 - ▶ Traficom voi antaa tarkemmat määräykset ajoneuvon muuttamisen teknisistä vaatimuksista ja vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja vaatimuksissa tarkoituksenmukaisuussyistä sovellettavista vähäisistä poikkeuksista ja vaihtoehtoisista vaatimuksista.
- ▶ Edellinen autojen ja niiden perävaunujen rakenteen muuttamisesta annettu määräys on tullut voimaan 01.03.2021 → Kyseessä oli aiemmin voimassaolleen määräyksen kokonaisuudistus.
 - ▶ Koskee autoja ja niiden perävaunuja (M-, N- ja O-luokka)
 - ▶ Erillisellä määräyksellä 5.6.2023 muutettu kohtaa 6.3 (auton muuttaminen etanolikäyttöiseksi)

Tavoitellut vaikutukset

- ▶ Poikkeuslupien tarpeen väheneminen > kustannussäästöä asiakkaille ja myös poikkeuslupakäsittelyn vähentäminen
- ▶ Edistetään liikenneturvallisuutta muutettujen autojen ja perävaunujen osalta
- ▶ Edistetään muutoksia toteuttavien yritysten liiketoimintaa
- ▶ Selkeytetään muutoskatsastuksien suorittamista
- ▶ Siirretään aiempi määräyksen yhden kohdan muuttamisesta annettu määräys varsinaiseen määräykseen

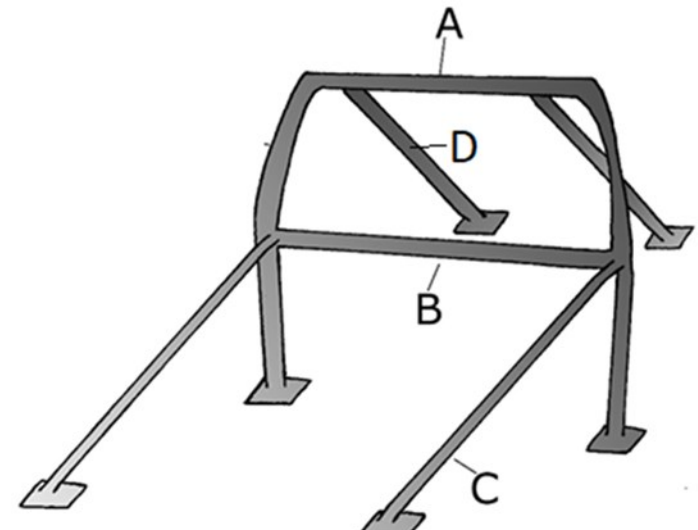


Määräyshankkeessa huomioitavaa

- ▶ Tulee huomioida uuden ajoneuvolain muutokset, lähinnä pykäläviittauksia, mutta myös valtuus- ja perussäännöksiä.
- ▶ Tarve huomioida muutokset, jotka vaativat voimassa olevan määräyksen mukaan poikkeusluvan, mutta jotka voidaan tietyin edellytyksin sallia määräyksellä, mm.
 - ❖ perävaunujen ja N1-luokan korinvaihdot
 - ❖ käyttövoimamuutokset (benssiini – diesel)
 - ❖ raideleveyden muuttaminen (akselin kaventaminen)
 - ❖ apurungon vaihtaminen
 - ❖ kiinteistönhuoltolaitteiden asentaminen

Määräyshankkeessa huomioitavaa

- ▶ Paljon erinäisiä muutostoiveita kerätty kokonaisuudistuksen jälkeen
- ▶ Muutostarkastusvelvollisuuden ja toteutuksen vaatimusten tarkentaminen esimerkiksi seuraavien muutosten osalta:
 - ❖ Etanolikonversiot
 - ❖ Jousitusmuutokset
 - ❖ Sähkökonversion yhteydessä tehtävien muiden komponenttien ja järjestelmien muutosten huomioiminen
 - ❖ Istuinten muutokset
 - ❖ Turvavöiden asennusta koskevien vaatimusten selkeyttäminen istuinten muutoksissa
 - ❖ Moottorin muutosten teho-paino-suhteen taulukon tarkentaminen
 - ❖ Turvakaaren minimivaatimukset



Määräyshankkeessa huomioitavaa

- ▶ Tyyppihyväksyttävälle uusille autoille tulee paljon uusia vaatimuksia EU-säätelystä, osa jo 7/2024.
 - ❖ Tulee arvioida uusien pakollisten järjestelmien muutosten salliminen/ kieltäminen
 - ❖ Huomioida esim. erilaisten tutkien asentaminen ja niiden muutokset ja muutosten vaikutus muihin järjestelmiin sekä ohjelmistopäivityksiä koskevat vaatimukset
 - ❖ Helpotuksia eräille ajoneuvoille tulisi tarkastella (esim. poliisiautoissa nopeusrajoitusvaroitin yms.)
- ▶ Vanteiden muuttamisen huomioiminen esimerkiksi vanteiden ”kääntäminen” ja hitsaaminen, joka on ollut esillä mediassakin
- ▶ Lisäksi hallitusohjelman kirjaus fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen konvertoinnin helpottamisesta on otettava huomioon.

Määräyshankkeen aikataulu

► Aikataulusuunnitelma:

- Määräyshankepääätös annettu 11/2023
 - Määräyksen perusvalmistelu 11/2023-10/2024
 - Lausuntokierros 10-11/2024 (notifiointi ja kääntäminen)
 - Jatkovalmisteltu 12/2024-5/2025 (lausuntojen läpikäynti, muutokset, muutosten kääntäminen)
 - Määräyksen antaminen kesällä 2025 ja voimaantulo siitä arviolta noin 6 kk päästä.



Kiitos!

**Määräyksen päivittämiseen
liittyviä muutosehdotuksia
perusteluineen voi lähettää
sähköpostitse:**

tatu.siivonen@traficom.fi

aino.still@traficom.fi

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Kahvitauko 30 min.



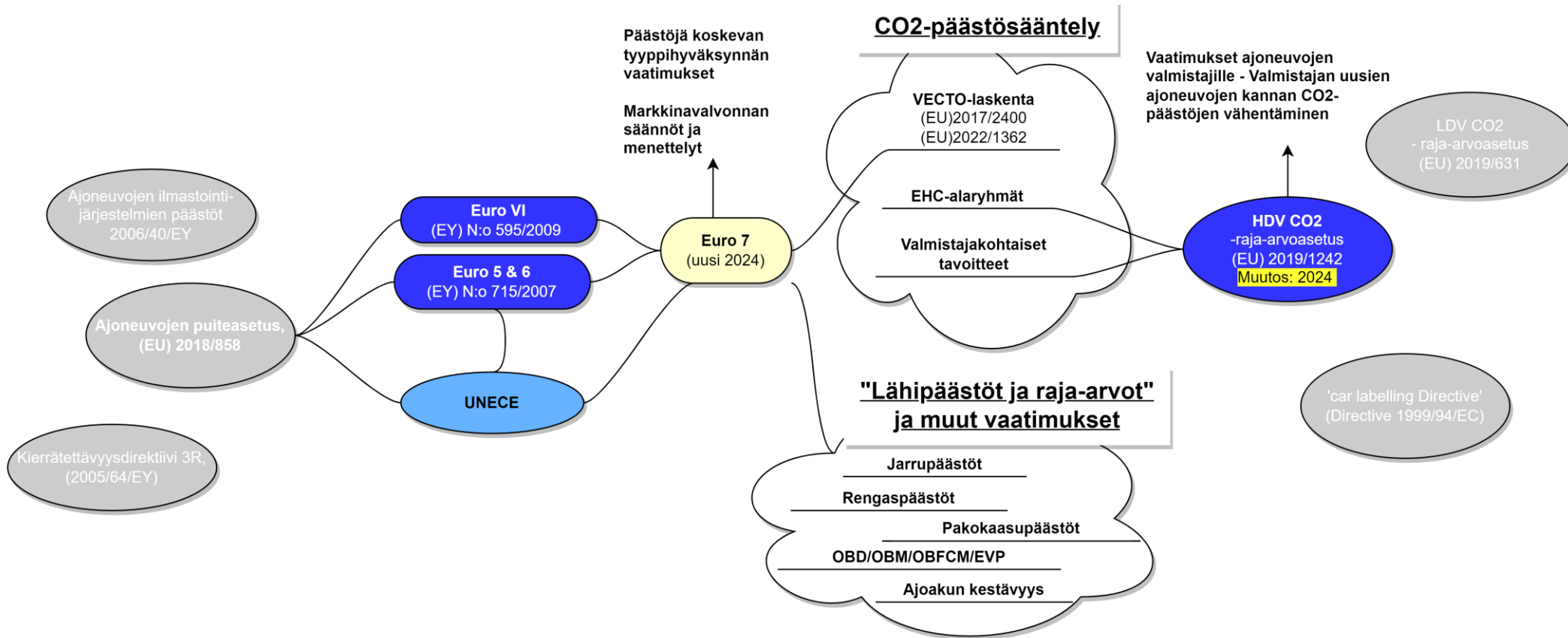


LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Ajoneuvojen päästösäätely EUssa – Euro 7 ja raskaan kaluston CO2

johtava asiantuntija Esa Aaltonen (LVM)

Ajoneuvojen päästösääntely EU:ssa – ajatuskartta*



*Ajatuskartta ei kuvaa tyhjentävästi kaikkia säädöksiä, vaatimuksia tai yhteyksiä.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Euro 7 –asetus – kolmikantaneuvottelujen lopputulos

Käsittelytilanne

3/2024 – Euro 7

- Komission esitys ehdotuksesta Euro 7-asetukseksi annettiin 11/2022
- Euro 7 -asetusehdotus käsiteltiin neuvoston teknisen harmonisoinnin työryhmässä.
- EU-kilpailukykyneuvosto hyväksyi neuvoston yleisnäkemyksen 25.9.2023.
- Euroopan parlamentti hyväksyi mietintönsä 9.11.2023.
- Kolmikantaneuvottelut saatiin päätökseen 19.12.2023
- Neuvoston ja parlamentin viralliset hyväksynnät vielä alkuvuonna 2024.



Yleisesti neuvotteluista

- Komission esitys Euro 7 -vaatimuksiksi olisi tiukentanut polttomoottoriautojen päästöjä suhteessa nykyiseen Euro 6/VI –tasoon ja tuonut uusia testaustapoja sekä olosuhteita.
- Sekä neuvoston yleisnäkemyksen että parlamentin mietinnön kunnianhimon taso oli alempi polttomoottoriautojen päästörajojen ja testimenetelmien osalta, koska:
 - Toimiala valmistautuu CO2-raja-arvoasetusten (LDV/HDV) tuomaan muutokseen, mikä vaatii investointeja uuteen puhtaaseen teknologiaan.
 - Uusien polttomoottorihenkilö ja –pakettiautojen (LDV) valmistus käytännössä loppuu sisämarkkinoilla 2035, mikä jo vähentää kokonaisuutena myös lähipäästöjä.
 - Vastaava kehitys raskaiden ajoneuvojen (HDV) osalta ja neuvotteluissa yhteisymmärrys CO2-päästövähennystavoitteita 2030 (45%), 2035 (65%), 2040 (90%).
- Muista vaatimuksista oli pääosin yksimielisyys neuvottelujen ajan. Muut vaatimukset koskevat esimerkiksi jarrujen päästöjä, renkaiden mikromuovipäästöjä ja akkujen käyttöikää. Tiettyjä muutoksia kuitenkin tehtiin komission esitykseen.
- Neuvottelutulos säilyttäisi asianmukaisen tasapainon ajoneuvojen päästöjä koskevien tiukkojen vaatimusten ja teollisuuden lisäinvestointien välillä tilanteessa, jossa eurooppalaiset autonvalmistajat ovat siirtymässä kohti päästöttömien autojen tuotantoa.

Keskeisimmät nostot Euro 7 –asetuksesta

- Henkilö- ja pakettiautojen pakokaasujen päästörajat säilytettäisiin nykyisten Euro 6 – tasolla.
- Kuitenkin rajoitettaisiin halkaisijaltaan vähintään 10 nm:n (PN10) kiinteistä (ultrapienistä) hiukkasista aiheutuvia päästöjä, kun Euro 6 -standardissa vastaava luku oli 23 nm. Tämä parannus kuvastaa YK:n Euroopan talouskomissiossa (UNECE) saavutettua viimeaikaista kehitystä.
- Linja-autojen ja kuorma-autojen pakokaasupäästöjen osalta asetetaan tiukemmat raja-arvot eri epäpuhtauksille kuin Euro VI -asetuksessa.
- Jarrupäästöjen raja-arvot sekä renkaiden mikromuovipäästöjen raja-arvot sisältyisivät asetuksen vaatimuksiin uutena elementtinä. Raja-arvot yhdenmukaistetaan UNECEn E-sääntöjen kanssa. Jääpitorenkaat (ns. pohjoismaiset kitkarenkaat) eivät ole soveltamisalassa.
- Tiukemmat käyttöikää koskevat vaatimukset tulisivat kaikille ajoneuvoille sekä ajokilometrien että käyttöiän osalta. Lisäksi vaatimustenmukaisuuden valvonta ajoneuvon omilla järjestelmillä (OBM) tulisi uutena ominaisuutena uusiin ajoneuvoihin. Sähköautojen ajoakuille tulisi erityiset kestävyysvaatimukset.

Soveltamispäivät

- Soveltamispäivät asetuksen voimaantulon jälkeiselle ajalle:
 - 30 kuukautta uudentyyppisille henkilö- ja pakettiautotyypeille ja 42 kuukautta uusille ajoneuvoille
 - 48 kuukautta uudentyyppisille linja-autoille, kuorma-autoille ja perävaunuille ja 60 kuukautta uusille ajoneuvoille
 - 30 kuukautta henkilö- ja pakettiautoihin asennettaville uusille järjestelmille, osille tai erillisille teknisille yksiköille ja 48 kuukautta linja-autoihin, kuorma-autoihin ja perävaunuihin asennettaville uusille järjestelmille, osille tai erillisille teknisille yksiköille.
 - Renkaille oma rengasluokkakohteinen soveltamisaikataulunsa, joka on koordinoitu UNECEssa käynnissä olevan E-sääntötyön kanssa.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus – kolmikantaneuvottelujen lopputulos

Asetuksen käsittelyvaihe

- Komission ehdotus raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen päivittämiseksi annettiin 14.2.2023.
- Trilogineuvotteluissa päästiin alustavaan sopuun 18.1.2024.
- Tekstin tekninen ja kielellinen viilaus ja kääntäminen käynnissä
- Neuvottelulopputulos täytyy vielä virallisesti hyväksyä Euroopan parlamentin ja jäsenmaiden neuvoston toimesta
- Voimaantulo arviolta mahdollisesti kesäkuussa 2024



Soveltamisala

- CO2 tavoitteiden soveltamisalaa laajennetaan komission ehdotuksen mukaisesti ja se kattaa uusia kuorma-autoryhmiä, kaupunkibussit ja kaukoliikenteen bussit sekä perävaunut alkaen vuodesta 2030.
- Poikkeukset CO2-tavoitteiden soveltamisalasta:
 - Erityiskäyttöajoneuvot (puolustuskalusto, pelastuskalusto, off-road)
 - Pienet valmistajat, max. 100 ajoneuvoa /vuosi
- Lisäksi työkoneet (kuten kaivos-, metsä- ja maatalouskoneet) eivät kuulu ollenkaan asetuksen soveltamisalaan
- Työajoneuvot (kuten jäteautot, betoniatot) tulevat mukaan CO2-tavoitteiden soveltamisalaan 2035

CO2-raja-arvotavoitteet

- Ajoneuvovalmistajia sitovia **raja-arvoja kiristettäisiin niin, että verrattuna vuoteen 2019 EU:n tasolla uusien ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät keskimäärin**
 - vuodesta 2030 lähtien **45%** (nyk. -30%)
 - vuodesta 2035 lähtien **65%** (uusi tavoite)
 - vuodesta 2040 lähtien **90%** (uusi tavoite)
- Uusille **kaupunkibusseille erillinen nollapäästövelvoite** (100%) vuonna 2035 ja 90% välitavoite 2030
- Nosto: Perävaunuja koskevana tavoitteena on **7,5 %** ja puoliperävaunuilla **10%** päästövähennys vuodesta 2030 suhteessa vuoteen 2025.

Raskaiden yhdistelmien huomiointi

- Suomen kannalta on ollut tärkeää turvata raskaimmissa yhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen saatavuus ja korjata niiden päästölaskennan vinoumia
- Kompromissina saatiin luotua asetustekstiin oma määritelmänsä raskaissa yhdistelmissä käytettäville ajoneuvoille - **Extra heavy combination lorry, EHC**
 - Komissiolle on delegoitu säädösvalta muuttaa asetuksen liitteitä EHC-alaryhmän luomiseksi
 - Vaikuttamista jatketaan, jotta komissio kehittäisi VECTO-työkalua ja loisi näille ajoneuvoille oman alaryhmän niiden todellista käyttöä paremmin vastaavilla tiedoilla



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra – asetus (AFIR) ja siihen liittyvä sääntely

13.3.2024

Aki Tilli

Esityksen rakenne

AFIR-asetuksen kokonaiskuva

- ▶ Mitä AFIR on?
- ▶ Mitä vielä luvassa?
- ▶ AFIRin velvoitteista
- ▶ AFIRin toimeenpano Suomessa



Mitä AFIR on?

- ▶ **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta**
 - ▶ Tuttavallisemmin "Jakeluinfra-asetus" tai "AFIR"
 - ▶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1804>
- ▶ Osa Fit for 55- pakettia
 - ▶ Hyväksytty syksyllä -23, voimaan 13.4.-24
- ▶ Korvaa EU:ssa jakeluinfradirektiivin => suoraan velvoittavaa lainsäädäntöä
 - ▶ vs. nykyinen direktiivin kansallinen toimeenpano jakeluinfralailla
- ▶ Edelleenkin kansallisia lakeja ja määräyksiä kuitenkin tarvitaan!



Mitä kaikkea AFIR sisältää?

- ▶ Pakolliset, koko EU:ta koskevat tavoitteet eri liikennemuotojen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittymiselle
- ▶ Latauspaikkojen ylläpitäjille tai omistajille mm. hinnoittelun ja maksutapojen periaatteet
 - ▶ Lataus- tai tankkauspaikkojen ominaisuuksista käyttäjille annettavien tietojen vaatimuksia
- ▶ Tietoja, joita lataus- ja tankkauspaikkojen ylläpitäjien
 - ▶ tulee toimittaa yleisesti saataville, sekä
 - ▶ miten ja milloin tämän tulee tapahtua
- ▶ Miten ja milloin jäsenvaltiot seuraavat ja raportoivat asetuksen tavoitteiden toteuttamista ja toteutumista.



AFIRin velvoitteita toimijoille

Lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät/omistajat

Tietojen toimittaminen rajapintaan/tietojen avaaminen saataville rajapinnan kautta

Maksutavat eri tapauksissa; esim. maksupäätteisiin liittyviä vaatimuksia

Hintatietojen, hintavertailujen esittämisen ja jakelupisteen merkintöjen vaatimukset

AFIR:n datavaatimuksista

- ▶ Jakeluinfra-asetuksen täydennykseksi tekeillä myös kattava dataosuus
- ▶ Tavoite: pyritään varmistamaan asiakkaiden tiedonsaanti latausasemien...
 - ▶ ...sijainneista, tehoista, latauspisteiden tyypeistä ja yhteensopivuudesta ajoneuvojen kanssa
 - = Staattista dataa, päivitys kun muutoksia
 - ▶ ...käytettävyydestä (käytössä/vapaa), toimintakunnosta
 - = Dynaamista dataa, jatkuvasti päivitettävää tietoa
- ▶ Kansallinen yhteyspiste, vaatimus: toiminnassa 2024 loppuun mennessä
 - => Euroopan yhteiseen yhteyspisteeseen, vaatimus: toiminnassa 2026 loppuun mennessä
- ▶ Operaattoreiden datan toimitus alkaa 4/2025



AFIRista tulevia velvoitteita JÄSENVALTIOILLE

liittyen tieliikenteeseen

Tieliikenteen julkisen lataus- ja tankkausinfran käyttöönoton varmistaminen

Lataus- ja tankkausasemien tunnisteorganisaation (IDRO) perustaminen

Lataus- ja tankkausasemien toimittamia tietoja varten tarjottavan kansallisen yhteyspisteen (NAP) perustaminen

Asetuksen tavoitteiden saavuttamisen suunnitelman laatiminen (kansallinen toimintakehys eli jakeluinfraohjelma)

Asetuksen tavoitteiden edistymisen seuranta ja raportointi

Kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin vaatimukset

Autotyyppi	Kokonaisantoteho hyötyajoneuvoa kohti
Täyssähköautot	1,30 kW
Ladattavat hybridit	0,80 kW

Autokantaan perustuva vaatimus on voimassa kunnes täyssähköautojen osuus on vähintään 15 % kokonaisautokannasta

TEN-T-tieverkon osa	Voimaantulopäivä	Latauskenttien enimmäis-välimatka	Kokonaisantoteho / latauspisteiden vähimmäislukumäärä ja pistetehto
Ydinverkko	31.12.2025	60 km	400 kW / 1 kpl 150 kW
	31.12.2027	60 km	600 kW / 2 kpl 150 kW
Kattava verkko	31.12.2027	60 km (50 %)	300 kW / 1 kpl 150 kW
	31.12.2030	60 km	300 kW / 1 kpl 150 kW
	31.12.2035	60 km	600 kW / 2 kpl 150 kW
Mahdolliset joustot ja poikkeukset			
Jousto	Molempia kulkusuuntia voidaan palvella yhteisellä (tuplatehoisella) latauskentällä.		
Poikkeus (teho)	KVLkev < 8 500, kokonaisantotehovaatimusten puolitus joko kulkusuuntien yhteiselle (tuplatehoiselle) latauskentälle tai kulkusuuntien omille latauskentille.		
Poikkeus (etäisyys)	KVLkev < 3 000, enimmäisetäisyyden nosto 100 km:iin.		

Raskaiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin AFIR-vaatimukset

TEN-T-tieverkon osa	Toteutettava viimeistään	Latauskenttien enimmäisvälimatka	Kokonaisantoteho/ latauspisteiden vähimmäislukumäärä ja pisteteho
Ydinverkko	joulu.25	120 km (15 %)	1 400 kW / 1 kpl 350 kW
	joulu.27	120 km (50 %)	2 800 kW / 2 kpl 350 kW
	joulu.30	60 km	3 600 kW / 2 kpl 350 kW
Kattava verkko	joulu.25	120 km (15 %)	1 400 kW / 1 kpl 350 kW
	joulu.27	120 km (50 %)	1 400 kW / 1 kpl 350 kW
	joulu.30	100 km	1 500 kW / 1 kpl 350 kW
Turvalliset pysäköintialueet	joulu.27	200 kW / 2 kpl 100 kW	
	joulu.30	400 kW / 4 kpl 100 kW	
Kaupunkisolmukohdat	joulu.25	900 kW / kaikki 150 kW	
	joulu.30	1 800 kW / kaikki 150 kW	
Poikkeukset			
Jousto	Molempia kulkusuuntia voidaan palvella yhteisellä (tuplatehoisella) latauskentällä.		
Poikkeus (teho)	KVLras < 2 000, kokonaistehovaatimusten puolitus joko kulkusuuntien yhteiselle (tuplatehoiselle) latauskentälle tai kulkusuuntien omille latauskentille.		
Poikkeus (etäisyys)	KVLras < 800, enimmäisetäisyyden nosto 100 km:iin.		

Tieliikenneajoneuvojen vetytankkaus- infrastruktuurin AFIR-vaatimukset

TEN-T-tieverkon osa	Totutettava viimeistään	Asemien enimmäisvälimatka	Tekniset vaatimukset
Ydinverkko	12/2030	200 km	1 tonni päivässä / 700 baaria
Kaupunkisolmukohdat	12/2030	1 asema	-
Poikkeukset			
Poikkeus (kapasiteetti)	KVLras < 2 000, jakelumäärää koskevan kapasiteettivaatimuksen puolitus.		

AFIR:n vaatimusten täyttyminen

Kevyen kaluston lataus, v. 2025 tavoitteet ->

- ▶ Kevyen kaluston latausinfrastruktuurin kehitys on nopeaa ja jo nyt katetaan lähes kaikki vuoden 2025 lopun tavoitteet
- ▶ Raskaan kaluston osalta infra on pääosin vasta suunnitteilla tai rakenteilla
 - ▶ Suomen ensimmäinen raskaalle kalustolle erityisesti tarkoitettu latausasema avattiin loppusyksystä
 - ▶ Julkituodut suunnitelmat tai energiaviraston jakeluinfratuen ehdollisen tukipäätöksen saaneet asemat kattaisivat suuren osan 2025 vaatimuksista
 - ▶ Lisäksi raskaalle asemat kalustolle sopivat kevyen kaluston latausasemat
- ▶ Vedyn jakeluinfra alkaa hiljalleen rakentua Energiaviraston jakeluinfratukipäätösten ja esim. CEF-rahoitushakemuksien perusteella

Kevyiden hyötyajoneuvojen latausverkoston kattavuus ydinverkolla vuoden 2025 vaatimusten suhteen

Vaatimusten täyttyminen ydinverkolla
— Täyttyy, 60 km enimmäisetäisyys

Latauskeskittämät

▲ ≥ 800 kW, $\geq 2 \times 150$ kW

◆ 400-800 kW, $\geq 1 \times 150$ kW

— Kattava verkko
— Päätiät



AFIRin toimeenpano Suomessa

Suomessa AFIR tullaan toimeenpanemaan neljän eri säädöshankkeen kautta:

1. Hallituksen esitys EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen kansallisesta täydentämisestä ("Jakeluinfralaki II")
 - ▶ Toimivaltaiset viranomaiset, niiden tehtävät ja määräyksenantovaltuudet, seuraamukset, sekä raportoinnit.
 - ▶ Tämän perusteella ainakin määräys "Vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavat tiedot" uusitaan
2. Liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivitys, data-avaruus osa 1
 - ▶ Tietovelvoitteet
3. Merenkulun ympäristönsuojelulain muutokset
 - ▶ Täytäntöönpano satamien osalta.
4. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi
 - ▶ Lentoasemia koskevat velvoitteet



Kiitos!

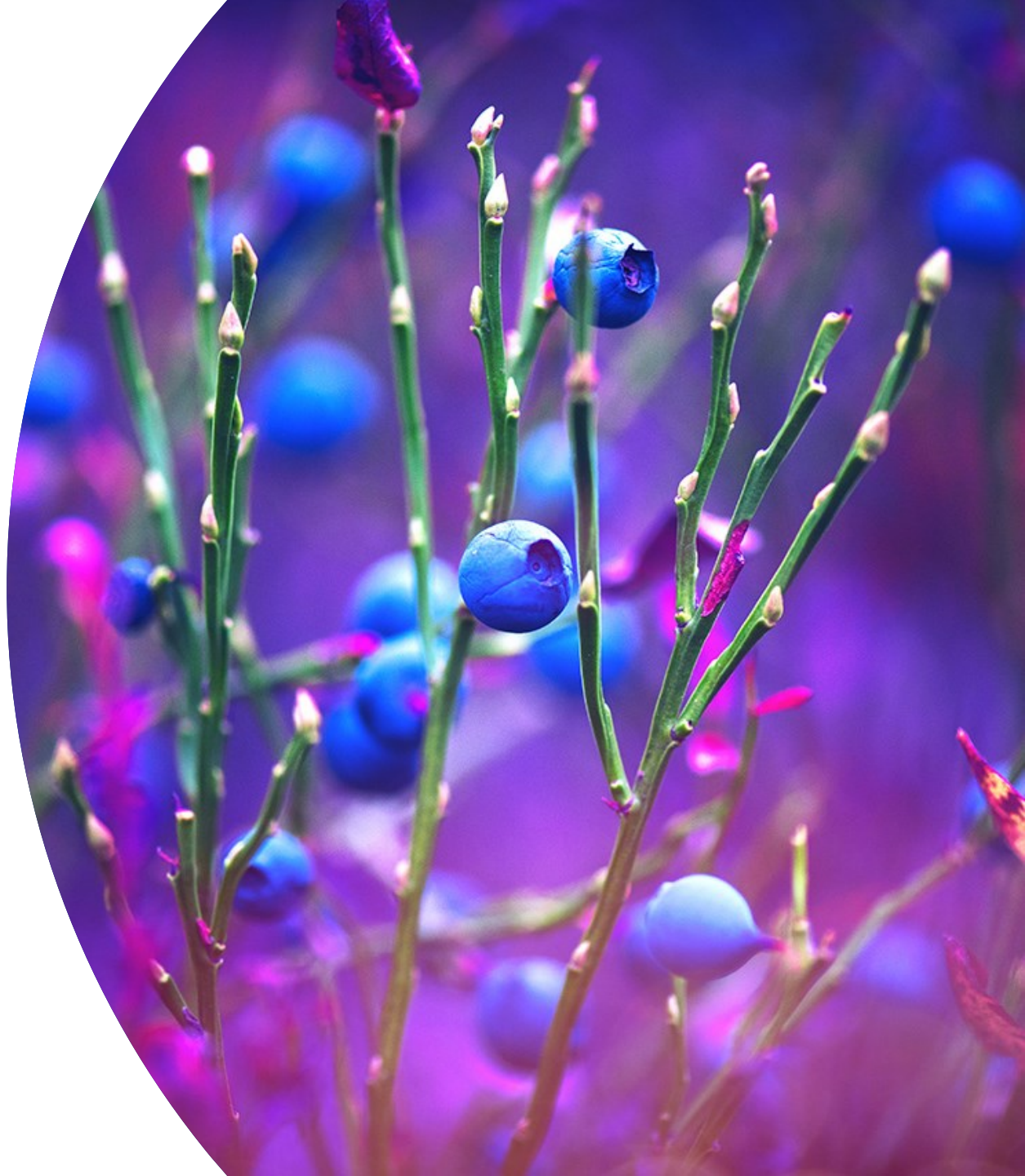
TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

VAK-laki 541/2023

Voimaan 1.9.2023

Anu Häkkinen, Traficom



Uusi VAK-laki: laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

- ▶ **Uusi laki** - kokonaisuudistus
- ▶ **Sisällölliset muutokset varsinaiseen kuljetustoimintaan ovat lopulta melko vähäiset**
 - ▶ *Koska kansainväliset määräykset ja EU:n lainsäädäntö => tieliikenteessä ADR-sopimus*
- ▶ **Asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet:**
 - ▶ Laajasti asioista (säädetään ja) määrätään edelleen muualla kuin laissa
 - ▶ *Yksi asetus*
 - ▶ *Jokaisessa kuljetusmuodossa Traficomien määräys*
- ▶ **EU-säätely**
 - ▶ *Kansallisista säännöistä luopuminen*
- ▶ **Viranomaisten toimivalta ja tehtävät**
 - ▶ *Tarkasti ja täsmällisesti*

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta

1 luku: Yleiset säännökset
2 luku: Yleiset turvallisuusperiaatteet
3 luku: Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot
4 luku: Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset
5 luku: Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset
6 luku: Tilapäinen säilytys
7 luku: Matkustaja, matkatavara ja lentoposti
8 luku: Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittava koulutus tai pätevyys
9 luku: Ajolupa tiekuljetuksessa
10 luku: Turvatoimet
11 luku: Kuljetuskiellot ja -rajoitukset
12 luku: Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset
13 luku: Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta

14 luku: Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta
15 luku: Henkilöstön ammattitaito
16 luku: Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe
17 luku: Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys
18 luku: Tarkastuslaitokset
19 luku: Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät
20 luku: Viranomaisten toimivaltuudet
21 luku: Poikkeusluvut ja -säännökset
22 luku: Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot
23 luku: Seuraamukset
24 luku: Erinäiset säännökset
25 luku: Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Yleiset säännökset (1 luku)

► Soveltamisala

- Tie, rautatie, ilma- ja aluskuljetus (ei kuljetus irtolastialuksessa eikä neste- ja kaasusäiliöaluksessa)
- ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen eikä kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen
 - *valmistelussa PV-VAK-laki*

Yleiset turvallisuusperiaatteet (2 luku)

- Selvilläolovelvollisuus
- Huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus
- Kuljetuskielto

Kun tavara liikkuu

Luokitus, merkitseminen ja kuljetustiedot (3 luku)

- ▶ Luokitus, merkinnät (säiliöissä/pakkauksissa, ajoneuvossa), rahtikirja

Kuljetuksen ja kuljetusvälineen turvallisuusvaatimukset (4 luku)

- ▶ Kuljetustapa + ohjeet ja varusteet
 - ▶ Kuorma: Pakkaus, säiliö, irtotavara (bulk), pakkaamaton
- ▶ Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntä ja -katsastus
- ▶ Kuljetuksen ennakkohyväksyntä, lupa ja ennakkoilmoitus

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuusvaatimukset (5 luku)

- ▶ Rakenne, testaus ja hyväksyntä, käyttö
- ▶ Omistajan/haltijan rekisteröitävä säiliöt laajemmin Tukesin rekisteriin
(käytännössä yleensä tarkastusten yhteydessä tarkastuslaitoksen toimesta)

Matkustaja, matkatavara (7 luku)

Kun tavara liikkuu

Kuljetuskiellot ja -rajoitukset (11 luku)

- ▶ Alueelliset reittirajoituspäätökset ja rajoitusmerkit uusitaan
 - ▶ Siirtymäaika reittirajoitusten uusimiselle: Nykyiset reittirajoituspäätökset ovat voimassa *18 kk lain voimaantulosta*.
 - ▶ Nykyiset reittirajoitukset poistuvat siirtymäajan jälkeen.
 - ▶ Uudet päätökset edellyttävät liikenteenohjaussuunnitelmaa merkkien asettamisesta.
 - ▶ Tieliikennelain muutos: Liikennemerkkien lisäkilpien (A-VAK, B-VAK) kumoutuminen tieliikennelaista tapahtuu *18 kk lain voimaantulosta*.
- ▶ Uudet reittirajoitukset
 - ▶ Uudet reittirajoitukset (ei jakoa A- ja B-VAK) tulevat koskemaan ajoneuvoja ja kuljetusyksiköitä, jotka edellytetään merkittäviksi oranssikilvin.



Kun tavara säilytyksessä

Rajapinta
varastoinnin
kanssa

Tilapäinen säilytys (6 luku)

- ▶ Tilapäinen säilytys osana kuljetusta (oltava osoitettavissa kuljetustapahtuma, johon kuorma/kontti kuuluu).
- ▶ Vain määriä, jotka ovat kuljetustoiminnan kannalta perusteltuja ja joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.
- ▶ Tilapäisen säilytyksen paikassa
 - ▶ Oltava **sisäinen pelastussuunnitelma**
 - ▶ *Sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvollisuus laajentunut aikaisemmasta. (ei vain satama, rataverkon paikka tai lentopaikka)*
 - ▶ *Tavoitteena, että onnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa kaikki asianosaiset tekevät yhteistyötä koordinoidusti ja että onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi.*
 - ▶ Oltava **vastuuhenkilö**
 - ▶ Sisäisen pelastussuunnitelman laatija nimeää vastuuhenkilön, jonka on tunnettava toiminta.

Kun varmistetaan, että oikea tekijä tekee oikeita asioita

Henkilöstön ammattitaito (15 luku)

- ▶ Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta ja nimetä turvallisuusneuvonantaja
- ▶ Velvollisuus ilmoittaa turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä

Traficom
digikaista

VAK koulutus ja pätevyys (8 luku)

- ▶ Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettava koulutus VAK-tehtävissä (turvallisuus-, tehtäväkohtainen, security-, täydennyskoulutus)

Ajolupa tiekuljetuksessa – koulutus ja koe (9 luku)

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe (16 luku)

Ajoneuvon VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävän ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavan pätevyys (17 luku)

Kun turvataan kuljetusta

Turvatoimet – security (10 luku)

- ▶ Varautuminen turvauhkiin, mm. turvasuunnitelma (security -aineet ja -määrät)
- ▶ Kuljetustoimintaan osallistuvien henkilöiden luotettavuuden varmistamisen laajentaminen
 - ▶ *Turvallisuusselvityslain muutos - henkilöturvallisuusselvitys*

Kun on sattunut onnettomuus tai muu tapahtuma

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävät ilmoitukset ja selvitykset (24 luku)

- ▶ Ilmoitus onnettomuus-, vaara- ja hätätilanteessa tai säteilyraja-arvon ylityksestä
- ▶ Selvitys onnettomuudesta ja vaaratilanteesta Tukesille (ADR)

Kun kuljetusketjusta tehdään turvallinen (kenen vastuu)

Kuljetuksen osapuolten velvollisuudet huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta (13 luku)

- ▶ Velvollisuus noudattaa valvontaviranomaisen määräyksiä
- ▶ Tiekuljetuksen osapuolet (lähettäjä, pakkaaja, kuljetuksen suorittaja jne.)

Velvollisuudet huolehtia kuljetettavan painelaitteen vaatimustenmukaisuudesta (14 luku)

- ▶ Talouden toimijat, kuten valmistaja, maahantuoja, jälleenmyyjä, omistaja

Julkiset hallintotehtävät

Tarkastuslaitokset (18 luku)

- ▶ Pakkausten (ml. paineastioiden), säiliöiden ja irtotavarakonttien hyväksynnät, tarkastukset, arvioinnit jne.
- ▶ Tarkastuslaitokset hyväksyy Traficom / Tukes / Stuk

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät (19 luku)

Valvonta

- ▶ Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) – kaikki kuljetusmuodot ja koordinointi
- ▶ Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos
- ▶ Säteilyturvakeskus (Stuk)
- ▶ Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Muut viranomaistehtävät (124 §)

- ▶ Terveystieteiden tutkimuskeskus, Ruokavirasto, Aluehallintovirasto
- ▶ Traficom, Tukes ja Stuk

Viranomaisten toimivaltuudet (20 luku)

- ▶ tarkastus-, näytteensaanti- ja tutkimusoikeus / oikeus kieltää kuljetus

Poikkeusluvut ja –säännökset (21 luku)

- ▶ Poikkeuksia koskeva määräyksenantovaltuus
- ▶ Poikkeuslupa yksittäistapauksessa ja tuotekehitystä varten
- ▶ Viranomaisia ja hätäkuljetuksia koskevat poikkeussäännökset

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot (22 luku)

- ▶ Viranomaisen myöntämän luvan, hyväksynnän ja valtuuden peruuttaminen
- ▶ Hallinnolliset pakkokeinot

Seuraamukset (23 luku)

- ▶ 140 § Rikos
- ▶ Rikkomus: sakoista maksuihin: 141 § Liikennevirhemaksu ja
142 § Seuraamusmaksu
- ▶ Lisäksi vilpin estämiseksi kokeessa: Määräaikainen kieltä osallistua
ADR-ajolupakokeeseen ja turvallisuusneuvonantajan kokeeseen (145 §)

Erinäiset säännökset (24 luku)

- ▶ Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen
- ▶ Virkavastuu

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset (25 luku)

- ▶ Voimaan 1.9.2023
- ▶ Myös uusi VAK-asetus voimaan 1.9.2023
- ▶ Vanhat asetukset kumoutuneet
 - ▶ PV toiminnan asetuksia jää voimaan 2 vuodeksi
 - ▶ Erinäisiä siirtymäaikoja

Kiitos

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/vak>

- VAK-uutiskirje
- yhteydenotto VAK-asioissa
- yleistietoa
- säädökset ja määräykset



Kiitos!

