AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

3.6.2025

Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto asiaan U 16/2025 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi (liikennekelpoisuuspaketti)

Ehdotuksen sisällössä on paljon positiiviseen kehityssuuntaan ohjaavia seikkoja. Haluamme yleisesti nostaa esille, että kokonaisuutta huomioidessa on tärkeää varmistaa erityisesti yritysten, mutta myös valtiohallinnolle ja kansalaisille kohdistuva hallinnollinen taakka. Yrityksille ja viranomaisille on tullut kuluvan vuosikymmenen aikana merkittävissä määrin uusia raportointi-, tiedonanto- ja valvontavelvollisuuksia. Näiden kokonaismäärä on tärkeää pitää kohtuullisena ja ottaa käyttöön vain tarpeellisimmat ja tehokkaimmat menetelmät. Myös päällekkäistä lainsäädäntöä tulee välttää.

Komission toimivalta

Komissiolle annettavassa toimivallassa tulee huomioida lainsäädännön ja vaatimusten nykyisen nopean kehitystahdin aiheuttamat haasteet autoalalle. Myös liikennekelpoisuuspaketin osalta suuri osa teknisistä yksityiskohdista ja vaatimuksista viimeistellään vasta lainsäädännön julkaisun jälkeen.

Autoalan kokemuksen mukaan komission delegoitujen asetusten valmistelu ja aikataulutus ovat vaikeasti ennakoitavia, mikä vaikeuttaa autoteollisuuden varautumista tuleviin muutoksiin.

Katsastuksen toimenpiteet

Mielestämme on tärkeää, että katsastuksessa varaudutaan nykyistä paremmin päästömanipulaatioiden havainnointiin, sähköautoihin ja ADAS-järjestelmien testaukseen.

Uusissa harkittavissa testausmenetelmissä on kuitenkin tärkeää huomioida Suomen erityisolosuhteet. Esimerkiksi erityisen kylmissä tai loskaisissa talviolosuhteissa testaaminen voi vaikuttaa pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmien tai kuljettajaa avustavien järjestelmien tuloksiin merkittävästi. Sama havainto koskee tienvarsitarkastuksia ja etävalvontaa.

Lisäksi on hyvä harkita, onko uusien N1-luokan ajoneuvojen vuosittainen päästömittaus vähäisiin hyötyihin nähden tarvittava toimenpide. Tällöin yrityksen tuotantokäytössä olevat uudet ajoneuvot ovat poissa yrityksen käytöstä yritykselle aiheutuvien katsastuskustannuksen lisäksi.

Katsastusasemille toimitettavan datan tulisi liittyä ajoneuvojen turvajärjestelmiin ja muihin ajoneuvon teknisen kunnon varmistamiseen liittyviin seikkoihin. Kaiken datan toimittaminen lisäisi kaikkien osapuolten hallinnollista taakkaa huomattavasti, vaikeuttaisi olennaisen tiedon löytymistä, eikä parantaisi turvallisuutta. Dataan liittyvää lainsäädäntöä on jo nyt asetuksessa 2019/621 (EU), joten siitä ei tulisi tehdä moninkertaista sääntelyä. On hyvä huomioida, että jo tällä hetkellä katsastusasemille tarjotaan runsaasti ajoneuvojen teknisiä tietoja valmistajien puolelta, mutta nämä eivät ole Euroopan autovalmistajia edustavan ACEA:n mukaan aktiivisessa käytössä.

Matkamittarimanipulaatiot

Matkamittarilukemien seuranta on mielestämme kannattavaa erityisesti huomioiden EU-alueen vapaa liikkuvuus ja ulkomaille (esim. Suomeen) myytävien autojen tyypillisesti korkeammat osuudet matkamittareiden manipulaatioissa. Asiassa olisi erityisen tärkeää, että tieto liikkuisi sujuvasti asiakkaille ja toisaalta eri jäsenmaiden välillä.

On kuitenkin hyvä tarkentaa, millaisista toimenpiteistä, millä tavoin ja kuinka usein raportointia tehdään. Esimerkkinä autolle suoritettavasta maksullisesta korjaustoimenpiteestä voisi olla jopa avaimen pariston vaihto tai renkaiden kausivaihto – tällaisessa tilanteessa toimenpiteen hinta huomioiden ei ole välttämättä kannattavaa kasvattaa yritysten raportointivastuuta ja toteuttaa kytkentöjä rajapintoihin. Lisäksi esimerkiksi liian tiheästi kerättävä ja julkisesti saatavilla tieto voi antaa kilpailulainsäädännön kannalta ongelmallista tietoa yrityksen ajoneuvokannan ajosuoritteesta.

Ajoneuvoja koskevat vaatimukset ensisijaisesti tyyppihyväksynnän kautta

Esitämme yleisenä huomiona, että ajoneuvoja koskevien teknisten vaatimusten tulisi tulla tyyppihyväksynnän kautta, ei liikennekelpoisuutta koskevasta lainsäädännöstä. Teknisten vaatimusten pirstaloituminen aiheuttaa haasteita lainsäädännön seurantaan sekä harmonisoituun soveltamiseen EU-alueella.

eCall-järjestelmä

Kiinnitämme erityishuomiota eCall-järjestelmän toimintaan tulevaisuudessa. Järjestelmä käyttää toiminnassaan 2G/3G-verkkoja, joiden sulkeminen on aloitettu useissa jäsenmaissa. Mikäli tarvittavaa matkapuhelinverkkoa ei ole käytettävissä, eCall ei voi toimia eikä sitä tulisi edellyttää katsastusvaatimuksena. Sama koskee kaikkia tulevaisuudessa mahdollisesti rinnastettavia tilanteita, joissa auto on teknisesti kunnossa, mutta toimimattomuus johtuu ulkopuolisesta seikasta.

Kunnioittavasti,

Markus Markkanen
Tekninen asiantuntija, Autotuojat ja -teollisuus ry