5.6.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 16/2025 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi (liikennekelpoisuuspaketti)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Euroopan komission tekemien liikennekelpoisuuspakettiin tekemien ehdotusten tavoitteet ovat pääsääntöisesti hyviä ja kannatettavia. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja tieliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentäminen ovat kaikkien edun mukaisia tavoitteita. Kannatettavaa on myös tiettyjen toimintatapojen yhtenäistäminen koko EU:n alueella ja digitalisaation edistäminen.

Moottoripyörien katsastusvelvollisuus

Autoliitto haluaa painottaa sitä, että kaikkien tehtävien toimenpiteiden kustannusten pitää olla suhteutettuna niistä saataviin hyötyihin. Ylimitoitettuja velvoittavia toimenpiteitä ei pidä EU-tasolla määrätä ikään kuin varmuuden vuoksi. Yksi tällainen toimenpide komission ehdotuksessa on poistaa kansallinen liikkumavara yli 125 cc moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta. Ehdotus on erikoinen, sillä komissio on itsekin vaikutusarvioinnissaan päätynyt siihen, ettei moottoripyörien pakollisella määräaikaiskatsastuksella olisi merkittävää vaikuttavuutta.

Suomessa moottoripyörien ajokausi on lyhyt ja moottoripyörät ovat käytännössä harrastusajoneuvoja eivätkä jokapäiväisiä kulkuneuvoja. Monissa muissa maissa kaksipyöräisten ajoneuvojen ajokausi on yli kolminkertainen Suomeen verrattuna, mikä tarkoittaa, että näissä olosuhteissa kymmenen vuoden ikäisen ajoneuvon käyttömäärä vastaa meillä noin 30 vuoden ikäisen ajoneuvon käyttömäärää. Moottoripyörillä ajetut onnettomuudet eivät käytännössä koskaan johdu teknisestä viasta. Katsastusvelvollisuus olisi siten täysin ylimitoitettu ja se vain lisäisi kustannuksia entisestään.

Kaksipyöräisen ajoneuvon virittäminen on helppoa ja nopeaa niin, että ko. ajoneuvon saattaminen takaisin katsastuskelpoiseksi katsastuksen ajaksi on vaivatonta. On selvää, ettei kukaan tuo katsastukseen ajoneuvoa, joka on viritetty. Tämän takia parempi keino näiden ajoneuvojen liikennekelpoisuuden varmistamiseksi on satunnainen tienpäällä tapahtuva tarkistaminen. Kaksipyöräisten virittäminen kohdistuu ennen kaikkea mopoihin ja kevytmoottoripyöriin.

Valtioneuvoston kanta, että moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta tulisi voida poiketa kansallisesti jatkossakin, on oikea. Tätä tulee myös voimakkaasti komission suuntaan tuoda esille. Vaihtoehtoina valtioneuvosto esittää, että katsastusvelvollisuuden aikaväleihin ja sisältöön tulisi jättää mahdollisimman suuri kansallinen liikkumavara. Autoliitto esittää lisäksi, että ainakin museomoottoripyörät tulisi vapauttaa kokonaan katsastusvelvollisuudesta.

Muut katsastusmääräykset

Määräaikaiskatsastusten kriteerien kehittäminen on tärkeää ajoneuvotekniikan muuttuessa. Komissio esittää päivityksiä määräaikaiskatsastuksen arvostelu-, testi- ja menettelyvaatimuksiin sekä katsastajien pätevyysvaatimuksiin. Muutokset saattaisivat nostaa katsastusten hintaa Suomessa, sillä katsastustoimipaikkojen pitäisi investoida laitteisiin ja henkilöstön osaamiseen. Se

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

onko muutoksilla vaikutuksia esimerkiksi pienempien katsastusyritysten toimintaedellytyksiin jää nähtäväksi. Hinnoittelun kannalta on tärkeää, että alalla säilyy riittävä kilpailu jatkossakin. Katsastusalan omistus on alkanut muutenkin jälleen keskittyä Suomessa yrityskauppojen myötä.

Katsastusdirektiiviin ehdotetussa muutoksessa esitetään, että jäsenvaltioiden olisi sallittava alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaiskatsastus toisessa jäsenvaltiossa ja vastaavasti katsastettava toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja. Väliaikaisen katsastustodistus olisi voimassa kuusi kuukautta, mutta seuraava katsastus tulisi suorittaa rekisteröintivaltiossa. Ehdotus on lähtökohtaisesti kannatettava, sillä se toisi joustoa muun muassa monille suomalaisille, jotka viettävät esimerkiksi talvisin pidempiä aikoja ulkomailla ja matkustavat sinne omalla autolla.

Matkamittarit

Matkamittarien manipulointi aiheuttaa Euroopan laajuisesti kansalaisille isoja kustannuksia. Tämän takia mittarilukemien kerääminen säännöllisesti on hyvä asia, mutta tässä on huomioitava tietoturva ja yksilönsuoja erityisen tarkasti. Sähköiset huoltokirjat ovat omalta osaltaan vähentäneet matkamittarimanipuloinnin merkitystä, mutta on tärkeää huolehtia siitä, että nämä tiedot ovat käytettävissä esimerkiksi auton vaihtaessa omistajaa. Huolto- ja korjaustoimijoiden velvoittaminen toimittamaan ajoneuvon mittarilukema rekisteriin jokaisen maksullisen huolto- tai korjaustoimenpiteen yhteydessä pitää kuitenkin arvioida huolellisesti. Erilaisia korjauksia tehdään hyvin erityyppisissä yrityksissä aina isoista merkkikorjaamoista pieniin yhden henkilön pajoihin. Tällaisen määräyksen vaikutukset korjausten ja huoltojen hintoihin sekä yritysten toimintaedellytyksiin pitää arvioida ennen päätösten täytäntöönpanoa.

Tienvarsivalvonta

EU:n komissio ehdottaa, että jäsenvaltioiden tulisi ottaa käyttöön tienvarsitarkastuksissa melun ja päästöjen etähavainnointi, joka koskisi kaikkia ajoneuvoja, sekä valvontaan tarvittava laitteisto. Samalla jäsenvaltioille asetettaisiin velvollisuus tarkastaa 30 % rekisteröidyistä ajoneuvoista vuosittain ja vaihtamaan tarkastusten tuloksia jäsenvaltioiden kesken. Etähavainnoinnin perusteella valittaisiin ajoneuvot tekniseen tienvarsitarkastukseen. Myös pakettiautot tulisivat tienvarsitarkastusten piiriin raskaiden ajoneuvojen lisäksi. Jäsenvaltion tulisi jatkossa tarkastaa 5 % alueelleen rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista ja 2 % pakettiautoista tienvarsivalvonnassa. Samalla komissio esittää päivityksiä tienvarsitarkastuksen arviointi-, testi- ja menettelyvaatimuksiin.

Vaikka periaatteessa tienvarsitarkastusten määrän lisääminen on hyvä asia, Autoliitto on huolissaan resurssien riittävyydestä ja tarkastusten kustannuksista suhteessa niiden hyötyihin. Esimerkiksi Suomen pitäisi esityksen mukaan tunnistaa vuodessa yli miljoona ajoneuvoa, joiden päästöt tulisi onnistuneesti havainnoida. Tienvarsitarkastuksia tekee Suomessa poliisi asiantuntija-avun avustamana. Lisäksi Rajalla ja Tullilla on toimivaltaa tehdä tarkastuksia. Ilmeisenä vaarana on, että tarkastusten räjähdysmäinen kasvu vaikuttaisi poliisin muuhun liikennevalvontaan, mikä omalta osaltaan heikentäisi, ei parantaisi, liikenneturvallisuutta.

Digitalisaatio

Esitys siitä, että muun muassa rekisteröinti- ja katsastustodistusten antaminen ja hyväksyminen sähköisessä muodossa on kannatettavaa. Myös ajoneuvojen uudelleenrekisteröinti toisessa EU-maassa olisi tällöin sujuvampaa. Autoliitto on valtioneuvoston kanssa samaa mieltä siitä, että mahdollisuus kansallisille vaihtoehtoisille digitaalisille ratkaisuille tulisi säilyä.

Lopuksi

Euroopan komission tekemien ehdotusten vaikutusarviot ovat vielä hyvin puutteellisia varsinkin kansallisella tasolla. Lopulliset eri toimenpiteiden aiheuttamat kustannukset niin valtion- kuin kansantaloudelle jäävät vielä hämärän peittoon. Erityisesti esityksen vaikutusarvioinnissa lasketut hyödyt ovat hyvin epämääräisiä. Esimerkiksi liikenneturvallisuus paranee koko ajan joka tapauksessa entistä parempien ajoneuvojen ja kehittyneempien onnettomuuksia ehkäisevien järjestelmien ansiosta.

Valtioneuvoston kanta komission esitykseen on pääasiassa kannatettava erityisesti moottoripyörien katsastusvelvollisuutta koskien. Muutenkin Suomen on huolehdittava siitä, että

meidän varsin poikkeavat olosuhteet tulevat huomioiduksi myös tässä asiassa päätöksiä tehtäessä. Valtioneuvosto on todennut, että päätökset tehdään tietoon perustuen ja vaikutusarvioiden tulee osoittaa enemmän hyötyjä kuin kustannuksia. Tämän periaatteen toteutumisesta on huolehdittava myös EU:n tasolla.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry