



10.6.2026

LVM, lausuntopyynnön diaarinumero: VN/30707/2025

Autoalan Keskusliiton lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano)

Kiitämme mahdollisuudesta lausua esitysluonnoksesta koskien EU:n liikkuvia työkoneita ja ajoneuvojen päästörajoja koskevien asetusten kansallista täytäntöönpanoa. Esitys päivittää Suomen ajoneuvolainsäädännön vastaamaan EU:n uusia vaatimuksia, ja sen painopiste on:

- **liikkuvien työkoneiden EU-tason sääntelyssä**
- hallinnon tehostamisessa sekä uuden ajoneuvoteknologian turvallisessa käyttöönotossa.
- **nk. Euro 7 -asetuksen täydentämisessä.** Asetuksessa säädetään vaatimuksia uusien ajoneuvojen päästöihin ja akun kestävyteen liittyviin tyyppihyväksyntöihin.

Hallituksen esitysluonnoksen kansalliset muutosehdotukset

Ajoneuvojen käyttövästavaa koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemiseen liittyvää sääntelyä selkeytettäisiin. Esityksen mukaan oikeushenkilölle tulisi velvollisuus ilmoittaa käyttövästava ja ilmoituksen laiminlyönnistä oikeushenkilölle voitaisiin jatkossa määrätä liikennevirhemaksu.

- pidämme esitystä perusteltuna siltä osin, kun se tehostaa liikenneasioiden rekisterin tietojen kattavuutta ja selkeyttää käyttövästavan ilmoittamisen tulkintaa
- Huomioitavaa jatkovalmistelussa on kuitenkin poliisin nykyisen prosessin virtaviivaistaminen. Nykyinen oikaisuvaatimusprosessi on raskas etenkin suuremmille toimijoille, jotka hallinnoivat merkittävää määrää, jopa tuhansia autoja.
- Muodollinen oikaisuvaatimusprosessi aiheuttaa tarpeettomasti hallinnollista työtä elinkeinoelämälle. Tehokkaampaa olisi, jos muodollinen oikaisuvaatimusprosessi ei olisi ainoa tapa, jolla käyttövästava hakee muutosta esim. seuraamusmaksuihin. Toimiva olisi esimerkiksi käytäntö, jossa ennen seuraamusmaksun määräämistä käyttövästaville tiedotettaisiin mahdollisesta seuraamusmaksusta, elleivät he ilmoita ajoneuvon käyttäjää, ja vasta sen jälkeen (jollei käyttäjää ole ilmoitettu) määrättäisiin seuraamusmaksu.

Raskaan kaluston sähköisten jarrujärjestelmien (ETBS) korjaus- ja muutostyö tulisi luvanvaraiseksi. ETBS jarrujen korjaustöihin vaadittaisiin asennus- ja korjauslupa vastaavasti kuin nykyisin vaaditaan raskaiden ajoneuvojen paineilmajarrujen korjaamiseen.

Korjaamon asennus ja korjauslupiin liittyen AKL korostaa, että sääntelyehdotuksessa mainittujen ETBS-jarrujärjestelmien lisäksi myös nopeasti yleistyvien sähkö- ja hybridiajoneuvojen ajovoimakkujen korjaamisen tulee olla luvanvaraista ja tämä vaatimus tulisi huomioida lainsäädännössä.

- Standardin SFS - EN 18061:2025 (kohta 3.12 certified workshops) mukaan jäsenmaiden viranomaisten pitäisi tunnistaa korjaamot, jotka voivat käsitellä akkuja. Standardi määrittelee selkeät vaatimukset sähköautojen akkujen turvalliselle korjaamiselle, uudelleenkäytölle ja uusikäyttöön valmistelulle. Standardi tukee EU:n asetusta 2023/1542 ja edistää kiertotaloutta liikenteessä.
- Nykyaikaisten ajoneuvojen korjaaminen vaatii laajaa osaamista sekä korkeajänniteosien että ohjausjärjestelmien osalta. Korjauksen suorittaja voi olla merkki riippumaton toimija tai merkikorjaamo – tärkeintä on huolellinen ja ammattitaitoinen toiminta. Sähkö- ja hybridautojen tekniikka on monimutkaista ja riskit todellisia. Valmistajien ohjeiden noudattaminen ja koulutettujen ammattilaisten käyttö on välttämätöntä.

Kuljettajaa avustavien järjestelmien (ADAS / DCAS) sääntelyä täsmennettäisiin. Vaatimuksina esitetään kuljettajan valvontavelvollisuutta sekä oikean tiedon antamista markkinoinnissa ja käyttöohjeissa. Ajoneuvolakiin lisättäisiin uusi 6 b §:ää, jossa säädettäisiin talouden toimijan ja jälleenmyyjän velvoitteista tietojen antamiseen dynaamisia ajotehtäviä hoitavista kuljettajaa avustavista järjestelmistä ajoneuvoa käyttöön otettaessa. Tällä pyritäisiin varmistamaan, että ajoneuvon valmistajat, maahantuoja ja jälleenmyyjät tiedostavat oman vastuunsa, sekä edellytettäisiin, että kyseiset toimijat edistävät oikean tiedon saamista. Vastaavasti harhaanjohtavan tiedon antaminen mm. käytettävien ilmausten avulla kiellettäisiin niin käyttöohjeissa, käyttöönoton opastuksen yhteydessä kuin markkinoinnissakin.

- ADAS / DCAS järjestelmiä koskevan sääntelyn tulee olla selkeää ja yksiselitteistä. On huomioitava, että eri ajoneuvoissa voi olla hyvin erilaisia dynaamisia ajotehtäviä hoitavia kuljettajaa avustavia järjestelmiä.
- Tiedonantovelvoite ei saa jäädä sääntelyssä tulkinnanvaraiseksi. Sääntelyn tulee olla selkeää mm. sen suhteen, mitä järjestelmiä, vastuita ja tahoja tietojenantovelvoite koskee, ja onko säännöksellä tarkoitus kattaa esim. rikosoikeudellista ja vahingonkorvausoikeudellista vastuuta koskevien tietojen antaminen.
- Tiedonantovelvoite ei saa lisätä ajoneuvojen jälleenmyyjien hallinnollista taakkaa. Ajoneuvovalmistajien ja maahantuojien tulee olla vastuussa siitä, että jälleenmyyjillä on tarvittavat ja ajantasaiset tiedot, jotta heillä olisi mahdollisuus täyttää tiedonantovelvoite.
- Näemme myönteisenä asetusehdotuksessa tavoitteen siitä, että uusien teknologioiden hyväksymisessä ja käyttöönotossa varmistetaan riittävän korkea turvallisuustaso.
- Uudistus ei saa aiheuttaa ajoneuvojen jälleenmyyjille tarpeetonta hallinnollista työtä

Rekisteröintitodistuksen paperimuotoisen I-osan (nk. teknisen osan) antamisesta raskaille ajoneuvoille luovuttaisiin rekisteröintitapahtumien yhteydessä. Esityksen mukaan rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin kaikille ajoneuvoille edelleen hyväksytystä määräaikaikatsastuksesta sekä aina omistajan tai haltijan pyynnöstä.

- näemme myönteisenä esityksen tavoitteen edistää digitaalisuuteen siirtymistä rekisteröintitodistusprosessissa.

Ajoneuvolaki; 2 § Määritelmät

Pidämme perusteltuna, että nykyistä oikeustilaa selvennetään kohdassa 40 a) määrittelemällä riippumattomat toimijat, ja ulottamalla vastuuta selkeästi myös muihin yrityksiin ja kolmansiin osapuoliin. On tärkeää, että samanlaiset vastuut ja vaatimukset kohdistuvat kaikkiin toimijoihin, jotta varmistetaan autoalan kilpailuasetelman tasapuolisuus. Huomioitavaa on myös, että mahdolliset liikevaihtoon perustuvat prosenttipohjaiset sanktiot ovat pienempien toimijoiden kannalta sellaisella tasolla, että sillä on aidosti vaikutusta lainvastaisen toiminnan kitkemiseen. Pidämme tärkeänä sitä, että jos vaatimustenvastaisuus johtuu ajoneuvon hyväksynnän jälkeen tehdystä luvattomasta tai ajoneuvovalmistajan ohjeiden vastaisesta muutoksesta, vastuu korjaavista toimenpiteistä kohdistuu selkeästi muutoksen tehneeseen toimijaan.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetus toisi yhtenäiset EU-säännöt tyyppihyväksynnälle, markkinoille saattamiselle ja valvonnalle

Asetuksen mukaisesti hyväksytyt työkoneet olisivat jatkossa U-luokan ajoneuvoja, jotka voisi saattaa yhdellä EU-tason hyväksynnällä koko EU:n markkinoille. Kotimaiset valmistajat voisivat jatkossa hyödyntää liikkuvien työkoneiden EU-hyväksyntää kansallisten hyväksyntöjen rinnalla. Traficom säädettäisiin asetuksen toimivaltaiseksi tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaiseksi. Esityksen mukaan puiteasetuksessa on vähäinen kansallinen liikkumavara, mutta jäsenvaltio määrittää valvonnan ja seuraamukset.

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen liittyen korostamme seuraavaa:

- Vaatimusten yhdenmukaistamisella tavoitellaan tieliikenteessä liikkuvien työkoneiden parempaa turvallisuutta, jonka näemme myönteisenä.
- Tärkeitä ovat esitysten toimeenpanon ennakoitavuus, sääntelyn selkeys ja riittävät siirtymäajat, sillä esim. liikkuviin työkoneisiin liittyvä tuotekehitys tapahtuu usein pitkällä aikajännteellä. Lyhyet siirtymäajat ja myöhäisessä vaiheessa tarkentuvat vaatimukset eivät saa muodostua haasteeksi U-luokan sääntelyssä. Sääntelyn tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoista liikkuvien työkoneiden todellisissa käyttöolosuhteissa.
- Puiteasetuksen tavoite yhtenäistää EU:n hyväksyntäsääntöjä liikkuville työkoneille on perusteltu, mikäli sillä tehostetaan markkinoiden toimivuutta koko EU:n alueella ja sujuvoitetaan hyväksyntäprosesseja.