AUTOALAN KESKUSLIITTO

30.10.2026

Liikenne- ja viestintäministeriö, EU22-liikennejaosto

Autoalan Keskusliiton (AKL) ehdotukset liikennesektorin Omnibus ehdotuksen sisältöön

EU tavoittelee yritysten hallinnollisen rasitteen vähentämistä; yritysten osalta vähintään 25 prosentilla ja pk-yritysten osalta 35 prosentilla. Komissio aikoo antaa liikenteen omnibus -ehdotuksen vuonna 2027.

AKL kannattaa vahvasti tavoitetta parantaa EU:n kilpailukykyä säädösten yksinkertaistamisella ja hallinnollista taakkaa vähentämällä. AKL:n ehdottaa liikennesektorin omnibus-ehdotuksen sisällöksi seuraavia tavoitteita:

- Täysharmonisoiva eurooppalainen kuluttajalainsäädäntö
- Ajoneuvojen CO2-merkintöjä (Car Labelling) koskeva asetusehdotus rajataan koskemaan uusia ajoneuvoja ja merkintä toteutetaan ensisijaisesti digitaalisesti
- Teknologianeutraalius ajoneuvojen päästövähennyssääntelyn perusperiaatteeksi

TAVOITE: Täysharmonisoiva eurooppalainen kuluttajalainsäädäntö

Vaikutus: kuluttajaoikeusdirektiivi, tavarankauppadirektiivi, kuluttajansuojalainsäädäntö

Tausta: Suomessa on voimassa tuotteen elinkaareen sidottu myyjän virhevastuu. Autokaupassa tämä tarkoittaa, että ajoneuvon myyjä on vastuussa myymästään ajoneuvosta jopa 10 vuotta. Tämä estää käytännössä EU:n sisämarkkinoiden toiminnan optimaalisella tavalla, koska eurooppalainen autokauppa ei myy ajoneuvoa suoraan suomalaiselle kuluttajalle sen vuoksi, että se tulisi sidotuksi erittäin pitkään myyjän virhevastuuseen. Lähes kaikki muut eurooppalaiset jäsenvaltiot ovat toteuttaneet kuluttajalainsäädännön kevyemmin kuin Suomi.

Ongelma: Suomalaisen kuluttajalainsäädännön kansallinen lisä haittaa sisämarkkinoiden toimivuutta ja lisää kuluttajien kustannuksia kestokulutushyödykkeissä. Suomalainen lainsäädäntö generoi lisäksi valtavan määrän ajoneuvoriitoja vuosittain, aiheuttaen merkittävää lisäkustannusta kuluttajille, yrityksille sekä myös riidanratkaisuelimille ja tuomioistuimille.

- Suomeen tuotavat käytetyt ajoneuvot tulevat erilaisten välikäsien kautta, joista jokainen lisää tuotteeseen oman katteensa, mikä lisää kuluttajien tuotteesta maksamaa kauppahintaa. Suomeen tuodaan vuosittain noin 45000 käytettyä ajoneuvoa, mutta yksikään niistä ei ole esim. saksalaisen autokaupan suoraan suomalaiselle kuluttajalle myymä. Toki saksalainen autokauppa myy ajoneuvon suomalaiselle kuluttajalle, mutta se tapahtuu Saksassa, jolloin kauppaan sovelletaan Saksan lainsäädäntöä. Olennaista on, että eurooppalainen yritys ei myy ajoneuvoa suoraan suomalaiselle kuluttajalle vaan se myydään aina jollekin väliyhtiölle, joka tuo ajoneuvon Suomeen ja maahantuonnin jälkeen väliyhtiö myy ajoneuvon suomalaiselle yritykselle, joka puolestaan myy ajoneuvon kuluttajalle.
- AKL on analysoinut tilannetta ja datamme osoittaa, että suomalaiset kuluttajat maksavat joka vuosi lähes 300 miljoonaa euroa ylimääräistä edellä kerrotusta syystä johtuvan

sisämarkkinoiden toimimattomuuden takia. Myös muut kestokulutushyödykkeet (em. laskelman ulkopuolella) lisäävät merkittävästi kuluttajien maksutaakkaa.

- Suomalainen lainsäädäntö generoi lisäksi valtavan määrän ajoneuvoriitoja, jotka aiheuttavat lisäkustannusta kuluttajille, yrityksille sekä myös riidanratkaisuelimille ja tuomioistuimille. Suomalainen autokauppa joutuu lisäämään myymiinsä tuotteisiin erityisen riskilisän, jonka suuruus on kyselymme mukaan 5 % suuruusluokkaa. Sääntely aiheuttaa myös merkittävän kustannuslisän reklamaatioiden käsittelyyn, vaihtoehtoisen riidanratkaisuelimen vastineisiin vastaamisessa sekä oikeudenkäynneissä.
- Ylisääntely vaikuttaa merkittävästi autokaupan liiketoimintaan. Ylisääntelystä kärsii elinkeinoelämä, mutta lopullinen lasku ylisääntelystä tulee kuitenkin kuluttajien maksettavaksi ja sen suuruus pelkästään ajoneuvokaupan osalta on Suomessa n. 300 M€ vuodessa

Yksinkertaistamisehdotus: täysharmonisoiva eurooppalainen kuluttajalainsäädäntö on ainoa keino saada sisämarkkina toimimaan. Nykyisellään lainsäädäntö eroaa eri Euroopan maissa ja tämä aiheuttaa tilanteen, jossa sekä myyjät että ostajat ovat epätietoisia oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan, jolloin lopputuloksena ei ole toimiva sisämarkkina vaan kansalliset erityismarkkinat.

Hyödyt: kuluttajalainsäädännön harmonisointi parantaisi autokaupan ennakoitavuutta, oikeudenmukaisuutta ja kohtuullisuutta – reilut pelisäännöt kaikille. Selkeämpi sääntely vähentäisi tulkinnanvaraa, ehkäisisi tarpeettomia riitoja ja kustannuksia.

TAVOITE: Ajoneuvojen CO2-merkintöjä koskeva asetusehdotus rajataan koskemaan uusia ajoneuvoja ja merkintä toteutetaan ensisijaisesti digitaalisesti

Vaikutus: ajoneuvojen CO2-merkintöjä (Car Labelling) koskeva komission asetusehdotus

Tausta: Komission tavoitteena on ajoneuvomerkintöjen yhdenmukaistaminen koko EU:ssa sekä keskitetty EU-tietokanta ajoneuvotiedoille. Tavoite parantaa ajoneuvotietojen saatavuutta ja luotettavuutta on kannatettava. Käytettyjen autojen osalta yksilökohtainen merkintävelvoite on kuitenkin haasteellinen.

Ongelma: Ehdotettu henkilö- ja pakettiautojen CO2-merkintöjä koskeva velvoite kiinnittää näkyvä merkintä jokaiseen myytävään käytettyyn autoon aiheuttaa merkittävän hallinnollisen taakan autokaupalle, mutta hyöty kuluttajalle jäisi vähäiseksi. Vaatimus fyysisestä, auton lähellä näkyvästä merkinnästä lisää kustannuksia. Merkintä tulisi toteuttaa ensisijaisesti digitaalisesti.

- Kustannukset: merkinnän laatiminen ja kiinnittäminen jokaiseen käytettyyn autoon lisäisi hallinnollista ja taloudellista taakkaa merkittävästi. Eurooppalaisten autokauppiaiden ja korjaamoiden järjestön Automotive Mobility Europen AME:n arvion mukaan kokonaiskustannukset olisivat yli 90-kertaiset.
- Tietoja ei ole aina saatavilla: käytettyjen autojen, erityisesti hybridien, WLTP-tiedot ovat usein puutteellisia. Ne löytyvät vain vaatimustenmukaisuustodistuksesta (CoC), joka on tilattava ja maksettava valmistajalta.
- Akun kuntotieto (SoH) ei ole saatavilla kaikista sähköautoista. Sen selvittäminen vaatii erillisen, aikaa vievän ja kalliin testin, eikä valmistaja aina tarjoa testiä käyttöön.
- Harhaanjohtava tieto: merkintä kuvaisi auton tilaa uutena, ei sen nykyistä kuntoa.
- Vähäinen vaikutus ostopäätökseen: käytetyn auton ostaja valitsee auton myynnissä olevasta tarjonnasta, joten yksittäisen auton saatavuus ratkaisee enemmän kuin merkintä.

- Vaatimus fyysisestä, auton lähellä näkyvästä merkinnästä estää pelkästään digitaaliset ratkaisut.

Yksinkertaistamisehdotus: AKL ehdottaa, että (1) merkintävelvoite koskee vain uusia henkilö- ja pakettiautoja; (2) merkintä toteutetaan digitaalisesti esimerkiksi auton luona esitettävällä QR-koodilla, joka ohjaa EU:n energiamerkintätietokantaan (European Product Registry for Energy Labelling, EPREL); ja (3) merkinnässä erotellaan selkeämmin täyssähköautot ja hybridit.

Hyödyt elinkeinoelämälle ja kuluttajille:

- Autokauppa välttyy satojen miljoonien eurojen hallinnolliselta taakalta EU-tasolla. Vaikutus olisi erityisen suuri pk-yrityksille ja käytettyjen autojen kaupalle, joka esim. Suomessa on volyymiltaan moninkertainen uusien autojen kauppaan nähden.
- Digitaalinen ratkaisu on kustannustehokas, pitää tiedot ajantasaisina ja on linjassa EU:n yksinkertaistamis- ja digitalisaatiotavoitteiden kanssa.
- Kuluttajan tiedonsaanti säilyy: yhdenmukainen merkintä ja EU-tietokanta palvelevat ostajaa siellä, missä merkinnällä on aidosti vaikutusta valintaan.

TAVOITE: Teknologianeutraalius ajoneuvojen päästövähennyssääntelyn perusperiaatteeksi, jotta kaikki kestävät teknologiat voivat osallistua päästöjen vähentämiseen

Vaikutus: Uusiutuvan energian direktiivi (RED), AFIR, EU-taksonomian liikennekriteerit

Tausta: Ajoneuvokannan uudistumista on vauhditettava kannustimilla, investoinneilla ja kysynnän vahvistamisella. Pääpainon tulee olla hankinnan ja käytön esteiden poistamisessa, rahoituksen saatavuudessa sekä parhaiden käytäntöjen levittämisessä jäsenmaissa. Rajoitusten sijaan on varmistettava, että vähäpäästöisen kaluston hankkiminen ja käyttö ovat yrityksille taloudellisesti ja toiminnallisesti mahdollisia kilpailukykyä heikentämättä.

Ongelma: erityisesti raskaassa tieliikenteessä sähköistyminen etenee muuta tieliikennettä hitaammin. Suomessa tiekuljetusten osuus tavaraliikenteestä on noin 90 prosenttia, ja yli kaksi kolmasosaa maanteiden tonnikilometreistä ajetaan yli 60 tonnin yhdistelmillä. Kuljetusmatkat ovat pitkiä. Suomessa vuonna 2025 kuorma-autoista 96 prosenttia kulki dieselillä ja vain 0,3 prosenttia oli ladattavia. Jos EU:n liikennepolitiikka rakennetaan nojaten Keski-Euroopan lyhyisiin matkoihin, kevyempään kalustoon ja lähes yksinomaan sähköistämiseen, Suomen kuljetuskustannukset nousevat muita jäsenmaita enemmän heikentäen vientiteollisuuden kilpailukykyä. Suurikapasiteettiset sähkökuorma-autot ovat kalliita. Itä- ja Pohjois-Suomessa asutus on harvaa ja sähköverkon kapasiteetti raskaan liikenteen lataukseen on rajallinen. Siksi sähköistäminen etenee siellä hitaammin ja kuljetukset kallistuvat enemmän kuin etelässä. Tämä eriyttää alueiden kustannustasoa. Siksi olennaista, että EU-sääntely hyväksyy uusiutuvat polttoaineet sähköistämisen rinnalle, tukee verkkoinvestointeja raskaan liikenteen lataukseen idässä ja pohjoisessa ja turvaa ajoneuvodatan ja korjauspalvelujen saatavuuden ryhmäpoikkeusasetuksessa ja datasäädöksessä myös harvaan asutuilla alueilla.

Yksinkertaistamisehdotukset: Taksonomian tulee arvioida todellista elinkaaren ilmastovaikutusta yhden käyttövoiman ennalta valitsemisen sijaan

- **Ajoneuvojen ja käyttövoimien päästö- ja kestävyyskriteerit sekä raja-arvot on harmonisoitava eri sääntelykehikoissa**. RED IV:n valmistelun, henkilö- ja pakettiautojen sekä raskaiden ajoneuvojen CO_2-päästönormien, EU-taksonomian ja AFIR-asetuksen tulee muodostaa

johdonmukainen kokonaisuus. Arvioinnin tulee perustua vertailukelpoisiin, todennettuihin päästövähennyksiin ja yhteensopiviin elinkaariperusteisiin laskentamenetelmiin. RED-kehikon kestävyys- ja todentamismenettelyjä tulee hyödyntää ilman päällekkäistä raportointia tai sertifiointia.

- **EU-taksonomian uudistuksen on mahdollistettava kestävien uusiutuvien käyttövoimien yhdenvertainen kohtelu täyssähkön rinnalla myös ajoneuvorahoituksessa**. Biokaasua, uusiutuvaa dieseliä, uusiutuvaa vetyä ja synteettisiä polttoaineita, mukaan lukien RFNBO-polttoaineet, tulee arvioida niiden todennettujen ilmastovaikutusten ja yhteisten kestävyyskriteerien perusteella. Tavoitteena on ohjata investointeja todellisiin päästövähennyksiin sekä mahdollistaa päästöjen vähentäminen myös nykyisellä kalustolla. Tämä tukee EU:n energiaomavaraisuutta, huoltovarmuutta ja uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa.
- **Mahdollinen VEEF-ajoneuvoluokan rahoitus (vähähiilinen / hiilineutraali polttomoottoritekniikka) ja sitä palvelevat infrastruktuuri-investoinnit on vietävä nopeutetusti EU-taksonomiaan**. Mikäli EU:ssa otetaan käyttöön yksinomaan hyväksyttäviä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen VEEF-luokka, taksonomian kriteerit on päivitettävä nopeutetulla menettelyllä siten, että luokan ajoneuvojen hankinta, rahoitus ja leasing voivat täyttää taksonomianmukaisuuden edellytykset. Samalla näiden käyttövoimien AFIR-kehikon mukaiset jakelu- ja tankkausinfrastruktuuri-investoinnit on saatettava taksonomian mukaisiksi yhteensopivin kestävyyskriteerein ja muut taksonomiavaatimukset huomioiden. Ajoneuvojen, rahoituksen ja infrastruktuurin sääntelyn tulee edetä rinnakkain ilman viiveitä tai ristiriitaisia investointisignaaleja.

Keskeiset hyödyt: Teknologianeutraali liikennepolitiikka tuottaa useita hyötyjä: parempi ilmastotulos, vahvempi huoltovarmuus, eurooppalaisen autoteollisuuden ja logistiikka-alan kilpailukyky sekä kriisinkestävyys.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto