

U 16/2025 vp

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

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 24.4.2025 tekemät ehdotukset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaistarkastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU ja unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin talletettavista ajoneuvojen rekisteröintitiedoista ja neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta, sekä ehdotuksista laadittu muistio.

Helsingissä 28.5.2025

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Johtava asiantuntija Esa Aaltonen

KOMISSION EHDOTUKSET EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVEIKSI (LIIKENNEKELPOISUUSPAKETTI)

1 Tausta

Komissio antoi 24.4.2025 ehdotuksen niin kutsutusta liikennekelpoisuuspaketista. Se sisältää komission ehdotukset:

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU ja unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta (COM(2025) 180 final), jäljempänä *katsastusdirektiivi* ja *tienvarsitarkastusdirektiivi*, sekä
- 2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin talletettavista ajoneuvojen rekisteröintitiedoista ja neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta (COM(2025) 179 final), jäljempänä *rekisteröintitodistusdirektiivi*.

Nykyinen liikennekelpoisuuspaketti annettiin vuonna 2014. Komissio aloitti liikennekelpoisuuspaketin uudistamisen jo vuonna 2021. Asiasta järjestettiin julkinen kuuleminen, ja vuodesta 2022 lähtien asiasta on käyty keskustelua komission alaisessa liikennekelpoisuuskomiteassa ja asiantuntijaryhmässä, joissa Suomea edustaa Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi komissio on tilannut ulkopuoliselta konsultilta selvityksiä, joihin Liikenne- ja viestintävirasto on vastannut. Liikennekelpoisuuspaketin julkaisu viivästyi lopulta huomattavasti komission alun perin ilmoittamasta aikataulusta.

2 Ehdotusten tavoite

Ehdotusten ensisijaisena tarkoituksena on ajantasaistaa yli kymmenen vuotta sitten annettu liikennekelpoisuuspaketti vastaamaan ajoneuvoteknistä kehitystä ja vähentämään liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia.

Ylätason tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta EU:ssa vähentämällä liikenneonnettomuuksien määrää ja vakavuutta. Lisäksi komissio haluaa edistää kestäväää liikkuvuutta vähentämällä liikenteen ympäristövaikutuksia ja edistämällä puhtaampia kuljetusmuotoja. Komission tavoitteena on myös helpottaa henkilöiden ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta EU:ssa sujuvoittamalla rajat ylittävää liikennettä ja kauppaa. Nämä tavoitteet tukevat EU:n strategisia painopisteitä, kuten tieliikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimintasuunnitelman ns. nollavisiotavoitetta ja liikenteen Safe System -ajattelua, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (Green Deal) ja kestävään ja älykkään liikkuvuuden strategiaa sekä nollapäästötoimintasuunnitelmaa (Zero Pollution Action Plan).

Komission mukaan EU:ssa tulisi ottaa käyttöön yhtenäisiä ja laadukkaita testejä, jotta nykyisten ja tulevien ajoneuvojen testaus olisi ajan tasalla suhteessa kehittyvään ajoneuvoteknologiaan. Sekä määräaikaikatsastuksessa että tien päällä tienvarsivalvonnassa tulisi olla kyvykkyyks

hyödyntää uusinta teknologiaa testauksessa ja myös kyvykkyys valvoa ajoneuvojen uusia teknologioita. Uusina vaatimuksina tulisivat sähköajoneuvojen testaukseen liittyvät vaatimukset ja uudet päästötestimenetelmät. Myös kuljettajaa avustavien turvallisuusjärjestelmien (ADAS) testaamiselle ehdotetaan vaatimuksia, joilla varmistetaan, että laitteet ja järjestelmät toimivat myös autojen vanhetessa. Tienvarsivalvonnassa tulisi ottaa käyttöön pakokaasupäästöjen etähavainnointi uutena menettelynä. Lisäksi sujuvoitettaisiin katsastusasemien pääsyä ajoneuvojen teknisiin tietoihin.

Tavoitteena on myös ajoneuvoihin liittyvien petosten ja manipuloinnin vähentäminen parantamalla ajoneuvojen päästömanipulointien ja viallisten ajoneuvojen havaitsemista sekä liikenteessä että katsastuksessa. Matkamittarilukemia kerättäisiin useammin kansalliseen tietokantaan myös huolloista, ja tiedot olisivat paremmin saatavilla myös rajat ylittävässä tiedonvaihdossa, mikä parantaisi kansalaisten oikeusturvaa.

Ajoneuvotiedon digitaalista tiedonhallintaa ja jäsenmaiden välistä tiedonvaihtoa parannettaisiin. Ajoneuvon voisi katsastaa toisessa jäsenmaassa väliaikaisesti kuuden kuukauden ajaksi ja ajoneuvojen uudelleenrekisteröinti jäsenmaasta toiseen olisi helpompaa. Jatkossa komissio edellyttää sähköisiä katsastus- ja rekisteröintitodistuksia, mutta esittää myös muutoksia paperisiin todistuksiin. Digitaaliset todistukset säädettäisiin pääasiallisiksi ja ne tunnustettaisiin koko unionin alueella, mikä toisaalta edistäisi digitaalista hallintoa ja toisaalta ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkumista.

3 Ehdotusten pääasiallinen sisältö

Katsastusdirektiivin muuttaminen

Moottoripyörille, joiden moottoritulavuus on yli 125 cm³ tai sähkömoottoripyörille, joiden teho on yli 11 kW, tulisi pakollinen määräaikaikatsastus. Ehdotus poistaisi nykyisessä katsastusdirektiivissä olevan mahdollisuuden poiketa kansallisesti moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta. Komissio ei esitä yhteneväisiä katsastusaikavälejä tai vaatimuksia moottoripyörien katsastuksessa tarkastettavista kohteista, vaan nämä jäisivät jäsenvaltion säädettäviksi.

Ajoneuvojen matkamittarilukemia tulisi kerätä kansalliseen rekisteriin laajemmin kuin ainoastaan katsastuksen yhteydessä. Valmistajien tulisi toimittaa verkottuneista ajoneuvoista kerättävä mittarilukema rekisteriin kolmen kuukauden välein. Lisäksi huolto- ja korjaustoimijoiden tulisi toimittaa mittarilukema rekisteriin, jos ajoneuvo on maksullisessa huollossa tai korjauksessa. Rekisteri olisi joko erillinen kansallinen rekisteri matkamittarilukemille tai osa kansallista ajoneuvorekisteriä, mutta kuitenkin kansallisen viranomaisen ylläpitämä. Viranomaisen tulisi jakaa mittarilukematiedot niin, että niihin olisi pääsy ajoneuvojen omistajilla ja haltijoilla, viranomaisilla ja katsastajilla.

Jäsenvaltion olisi sallittava alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaikatsastus toisessa jäsenvaltiossa ja vastaavasti katsastettava toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja sekä jaettava tietoa katsastuksen tuloksista jäsenvaltioiden kesken. Toisessa jäsenvaltiossa tehdystä katsastuksesta saisi väliaikaisen katsastustodistuksen, joka olisi voimassa kuusi kuukautta, mutta seuraava katsastus tulisi suorittaa rekisteröintivaltiossa. Menettely ei estäisi katsastusten tunnustamista jäsenmaiden kesken kahdenkeskeisten sopimusten perusteella, jos maat näin haluaisivat tehdä.

Komissio ehdottaa toimivaltaansa muutoksia ja lisäyksiä. Komissio voisi jatkossa antaa ajoneuvovalmistajia velvoittavia täytäntöönpanosäädöksiä nykyistä laajemmin liittyen

katsastuksessa tarvittavan datan laatuun ja määrään sekä käyttöoikeuksiin. Komissio voisi jatkossa antaa myös jäsenvaltioita velvoittavia täytäntöönpanosäädöksiä liittyen digitaalisiin ja paperisiin katsastustodistuksiin ja niihin liittyviin tietoihin ja digitaalisiin menettelyihin sekä tietoturvan varmistamiseen. Lisäksi komissio antaisi kahden vuoden aikana katsastusdirektiivin muutosten voimaantulosta täytäntöönpanoasetuksilla katsastustietojen muotoon ja viranomaisten väliseen tietojenvaihtoon liittyvät vaatimukset, joita jäsenvaltioiden tulisi soveltaa vuosi asetuksen antamisen jälkeen. Komissiolle ehdotetaan vielä toimivaltaa antaa delegoituja asetuksia, joilla määriteltäisiin määräaikaikatsastuksessa tehtävien pakoputkipäästöjen mittaamenetelmät sekä pienhiukkasten määrän mittaamiseen (PN-mittaus bensa-autoille) että typenoksidien mittaamiseen (NOx-mittaus bensa- ja dieselautoille). Komissio säätäisi myös täytäntöönpanoasetuksella jäsenvaltioille komissiolle tekemän raportoinnin yksityiskohdista.

Ajoneuvodatan saatavuutta ja erityisesti sen saamista ajoneuvovalmistajilta veloituksetta katsastuksessa parannettaisiin. Valmistajien olisi asetettava tekniset tiedot katsastusasemien ja asiaankuuluvien toimivaltaisten viranomaisten saataville syrjimättömästi ja veloituksetta. Komissiolla olisi toimivaltaa täsmentää vaatimusta täytäntöönpanoasetuksella, mutta perusperiaate olisi, että valmistajien tulisi jakaa data toimivaltaisille viranomaisille, joka varmistaisi, että se on katsastustoimipaikkojen saatavilla.

Komissio ehdottaa tiettyjä muutoksia autojen katsastusajankohtiin ja katsastustiheyteen. Komissio ehdottaa pakollista vuotuista määräaikaikatsastusta henkilö- ja pakettiautoille, jotka ovat 10-vuotiaita tai vanhempia. Pakettiautoilta vaadittaisiin myös päästömittaus vuosittain. Kansallisesti tulisi myös säätää, että ajoneuvolle suoritettaisiin määräaikaikatsastus, jos sen turvallisuus- tai ympäristöjärjestelmiä tai -komponentteja on merkittävästi vaihdettu tai muutettu. Lisäksi komissio yksinkertaistaa direktiiviä poistamalla tarpeettomia säännöksiä, joiden mukaan jäsenvaltio voi nykyään vaatia määräaikaikatsastusta ennen vaadittua katsastusaikaa. Katsastusdirektiivi on vähimmäisdirektiivi, joten jäsenvaltiolla on joka tapauksessa mahdollisuus säätää direktiiviä pidemmälle meneviä vaatimuksia.

Katsastustodistus annettaisiin ensi sijassa vain digitaalisessa muodossa. Nykyinen katsastusdirektiivi sallii jo digitaalisen katsastustodistuksen. Ehdotus tekisi digitaalisesta katsastustodistuksesta ensisijaisen, ja se tulisi antaa aina katsastuksen jälkeen. Pyydettyä tulisi antaa myös paperinen todistus. Digitaalinen todistus tulisi tuottaa sähköisestä tunnistamisesta, luottamuspalveluista ja eurooppalaisesta digitaalisesta identiteetistä annetun EU:n niin kutsutun uudistetun eIDAS-asetuksen ((EU) No 910/2014) mukaiseen eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakkoon. Paperiset todistukset tulisi olla käyttäjäystävällisiä ja niissä tulisi olla QR-koodi, jonka avulla todistuksen voi varmentaa. Toteutus tulisi olla valmis vuoden päästä siitä, kun komissio on vahvistanut täytäntöönpanoasetuksella tarkemmat todistusten yksityiskohdat. Todistus tulee olla saatavilla EU:n virallisilla kielillä ja jollain rekisteröintijäsenvaltion kielistä.

Komissio ehdottaa myös menettelyä kriisinkestävyyden parantamiseksi koronapandemiasta saatujen oppien takia. Komission päätöksellä jäsenvaltio voisi jatkossa jatkaa katsastustodistusten voimassaoloa aina kuusi kuukautta kerrallaan.

Komissio esittää päivityksiä määräaikaikatsastuksen arvostelu-, testi- ja menettelyvaatimuksiin sekä katsastajien pätevyysvaatimuksiin. Näitä ovat muun muassa tarkastusvaatimukset erityisesti kaasu-, vety-, sähkö- ja hybridautoille ja näihin liittyvät sähköturvallisuusvaatimukset sekä uudet pienhiukkasten ja typenoksidien päästötestivaatimukset polttomoottoriautoille. Sähköisten turvajärjestelmien toiminnan tarkastamiseksi esitetään sähköisen liitännän kautta suoritettavia tarkastuksia niin järjestelmien

toimintaan kuin ohjelmistoihin liittyen. Ajoneuvojen manipulaatiot olisi arvioitava aina vakaviksi tai vaarallisiksi vioiksi katsastuksessa, ja jäsenvaltioiden olisi säädettävä niistä tehokkaat, kohtuulliset, oikeasuhteiset ja syrjimättömät seuraamukset. Manipulaatiot voisivat kohdistua esimerkiksi ajoneuvojen päästönkäsittelyjärjestelmiin, turvajärjestelmiin tai äänenvaimennukseen liittyviin laitteistoihin. Lisäksi ehdotus asettaisi muun muassa uudet katsastuksen tila- ja laitevaatimukset pienhiukkasten (PN) ja typenoksidien (NOx) mittaamiseksi. Direktiivissä päivitetäisiin myös minimivaatimukset katsastajien pätevyydelle, koulutukselle ja sertifiointille, jotta he voivat testata vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia ajoneuvoja kuten sähkö- ja vetyautoja. Komissiolla olisi toimivaltaa asettaa ja päivittää edellä mainittuja vaatimuksia.

Tienvarsitarkastusdirektiivin muuttaminen

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi ottaa käyttöön tienvarsitarkastuksissa melun ja päästöjen etähavainnointi, joka koskisi kaikkia ajoneuvoja, sekä valvontaan tarvittava laitteisto. Jäsenvaltio olisi velvollinen tarkastamaan 30 % rekisteröidyistä ajoneuvoista vuosittain ja vaihtamaan tarkastusten tuloksia jäsenvaltioiden kesken. Lisäksi ehdotus edellyttää, että jäsenvaltiot tarkastavat ajoneuvon tarkemmin tai kutsuvat ajoneuvon tarkempaan tarkastukseen etähavainnoinnin tulosten perusteella. Kynnys tarkempaan tarkastukseen ylittyisi, jos ajoneuvon havaitaan etähavainnoinnilla ylittävän sallitut päästöt kolmessa eri tarkastuksessa, päästöt ylittävät puolet sallitusta tai melu on 3 dB yli sallitun tason. Jäsenvaltioiden tulisi käyttää etähavainnointia sen arviointiin, mitkä ajoneuvot valitaan alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen liikennevirrasta. Komissiolla olisi toimivaltaa asettaa vaatimusten yksityiskohtat.

Pakettiautot tulisivat teknisten tienvarsitarkastusten piiriin raskaiden ajoneuvojen lisäksi, ja myös niillä tehdyt rikkeet tulisi huomioida liikennelupien riskiluokittelujärjestelmässä. Jäsenvaltion tulisi jatkossa tarkastaa 5 %:a alueelleen rekisteröidyistä raskaista ajoneuvoista ja 2 %:a pakettiautoista tienvarsivalvonnassa. Voimassa olevassa direktiivissä on 5 %:n tavoite vain raskaiden ajoneuvojen tarkastamiseen, ja tavoite on asetettu koko unionin tasolle. Nyt tavoitteet asetettaisiin jäsenvaltion tasolla.

Jäsenvaltioiden tulisi hyväksyä sähköiset todistukset, kuten sähköinen katsastustodistus tai rekisteröintitodistus, tienvarsitarkastuksissa osoituksina vaatimusten täyttymisestä. Lisäksi tienvarsitarkastuksesta annettava raportti tulisi antaa ensi sijassa digitaalisena todistuksena, joka annettaisiin kuljettajalle. Komissio ei kuitenkaan esitä tienvarsitarkastusraportin antamista eurooppalaiseen identiteettilompakkoon, toisin kuin rekisteröinti- ja katsastustodistusten osalta.

Komissio esittää päivityksiä tienvarsitarkastuksen arviointi-, testi- ja menettelyvaatimuksiin. Vaatimukset koskevat erityisesti sähkö- ja hybridautoja ja niihin liittyviä sähköturvallisuusvaatimuksia sekä uusia pienhiukkasten ja typenoksidien päästötestivaatimuksia polttomoottoriautoille. Vaatimukset olisivat linjassa vastaavien katsastusvaatimusten kanssa. Komissio esittää yksityiskohtana, että kuormanvarmistuksen tarkistus tulisi pakolliseksi tienvarsitarkastuksessa. Vaatimus on nykyään vapaaehtoinen, mutta kuormanvarmistukseen liittyen on tunnistettu puutteita ja liikenneturvallisuusriskejä. Asiaan tulisi jatkossa kiinnittää enemmän huomiota liikennevalvonnassa. Lisäksi komissio esittää, että ajoneuvojen manipulaatiot olisi nähtävä vakavina tai vaarallisina puutteina tienvarsitarkastuksissa, ja jäsenvaltioiden tulisi säätää niistä tehokkaat, kohtuulliset, oikeasuhteiset ja syrjimättömät seuraamukset. Manipulaatiot voisivat kohdistua esimerkiksi ajoneuvojen päästönkäsittelyjärjestelmiin, turvajärjestelmiin tai äänenvaimennukseen liittyviin laitteistoihin.

Tienvarsitarkastuksia koskevaan viranomaisten väliseen kansainväliseen tiedonvaihtoon ehdotetaan täsmennyksiä. Nykyisin tienvarsitarkastuksen raportteja vaihdetaan jo komission MOVE-HUB-tiedonvaihtoalustalla. Komissio esittää, että jäsenvaltioille tulisi velvollisuus integroitua tähän tiedonvaihtoalustaan. Komissio antaisi täytäntöönpanoasetuksilla tarkemmat vaatimukset tiedonvaihtoon liittyen. Lisäksi komissio esittää viittausten päivityksiä nykyisiin tiedonvaihtoon liittyviin täytäntöönpanoasetuksiin.

Komissio ehdottaa täsmennyksiä, muutoksia ja lisäyksiä toimivaltaansa antaa tienvarsitarkastuksia koskevaa alemman asteista sääntelyä. Komissio voisi pienin täsmennyksin antaa asetuksella jatkossakin tarkempia vaatimuksia jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, kuten ajoneuvossa havaittujen puutteiden käsittelyyn toisessa jäsenvaltiossa. Komissio antaisi täytäntöönpanoasetuksilla myös tarkemmat vaatimukset viranomaisten väliseen kansainväliseen tiedonvaihtoon liittyen. Lisäksi komissio ehdottaa itselleen toimivaltaa antaa delegoiduilla asetuksilla yhtenäiset raja-arvot etähavainnoinnille liittyen päästöihin ja meluun sekä pienhiukkasten (PN) ja typenoksidien (NOx) raja-arvot.

Komissio ehdottaa helpotuksia tienvarsitarkastusten tuloksia koskevaan jäsenvaltioiden raportointiin komissiolle. Raportointia tulisi tehdä jatkossa kolmen vuoden välein nykyisen kahden vuoden sijaan ja raportoinnin tietosisältöä järjeistettäisiin. Lisäksi käyttöön tulisi erillinen komission raportointijärjestelmä. Pakettiautojen lisäämisen soveltamisalaan huomioitaisiin myös raportoinnissa.

Rekisteröintitodistusdirektiivi

Direktiivin soveltamisala laajenisi ja täsmentyisi koskemaan rekisteröintiasiakirjojen muodon ja sisällön lisäksi kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavaa pakollista ja vapaaehtoista dataa sekä jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa komission MOVE-HUB-alustalla. Nykyinen soveltamisala ei kata kansainvälistä tiedonvaihtoa, mikä on komission mukaan keskeistä ajoneuvojen uudelleen rekisteröinnin helpottamiseksi, ja millä komissio pyrkii parantamaan ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkumista unionissa.

Jatkossa ajoneuvon rekisteröintitodistus tulisi antaa digitaalisessa muodossa ja fyysinen todistus tulisi antaa vain pyynnöstä. Jäsenvaltioiden tulisi tunnustaa digitaaliset todistukset niiden välisessä liikenteessä ja silloin, kun ajoneuvo rekisteröidään jäsenvaltiosta toiseen. Muutoksella olisi neljän vuoden siirtymäaika direktiivin voimaantulosta. Komissio esittää, että digitaalisen rekisteröintitodistuksen toteutustapana olisi eurooppalainen digitaalisen identiteetin lompakko, kuten katsastustodistuksessa. Näiden mobiilirekisteröintitodistusten tekniset eritelmät on esitetty ehdotuksen III liitteessä, jota komissio voisi päivittää delegoidulla asetuksella.

Direktiivissä säädettäisiin uusista pakollisista tiedoista, jotka jäsenvaltion tulisi lisätä kansalliseen ajoneuvorekisteriin. Paperisen todistukselle, älykorttitodistukselle ja mobiilitodistukselle asetettaisiin yhtenäiset tekniset eritelmät. Paperiseen todistukseen tulisi lisätä QR-koodi, jonka avulla todistuksen voisi tarvittaessa varmentaa. Älykortti ja paperinen todistus olisivat toistensa vaihtoehdot. Muutoksella olisi neljän vuoden siirtymäaika. Tiedot, jotka olisi sisällytettävä kansallisiin rekistereihin, olisivat esimerkiksi määräaikaikatsastusten tulokset, tiedot ajoneuvojen omistuksen muutoksista ja tiedot ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen (liikennekäytöstäpoiston) syistä. Lisäksi ajoneuvosta tulisi kirjata rekisteriin ajokiellot ja käyttökiellot sen jälkeen, kun se on hylätty katsastuksessa. Direktiivissä olisi myös tietyt määräykset tietojen päivittämisestä automaattisesti silloin, kun katsastus hyväksytään. Lisäksi ajoneuvon luokittelusta romuajoneuvoksi tulisi lisätä merkitä rekisteriin.

Direktiivissä helpotettaisiin ajoneuvojen uudelleen rekisteröintiä toiseen jäsenvaltioon yhtenäistämällä menettelyjä sekä fyysisten että sähköisten rekisteröintitodistusten osalta. Jäsenvaltioiden olisi nimettävä yhteyspisteet rekisteritietojen tiedonvaihtoa varten. Jäsenvaltioiden tulee avustaa toisiaan direktiivin täytäntöönpanossa, erityisesti tarjoamalla pääsy ajoneuvojen rekisteröintitietoihin, mukaan lukien tiedot ajoneuvojen katsastuksista ja käytöstä poistosta. Tietojen vaihdon helpottamiseksi jäsenvaltioiden on yhdistettävä rekisterinsä komission MOVE-HUB-alustaan, jotta tietoja voidaan vaihtaa reaaliajassa.

Komissio ehdottaa toimivaltaansa tavanomaiseksi katsomiaan muutoksia tai lisäyksiä, jotka mahdollistavat delegoitujen säädösten antamisen direktiivin liitteiden tiettyjen määräysten muuttamiseksi EU:n laajentumisen, määritelmien muutosten tai EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön vaatimusten tai teknisten, toiminnallisten tai tieteellisten kehitysten vuoksi. Muutokset voivat koskea muun muassa rekisteröintitodistusten kansallisuustunnuksia, rekisteröintitodistuksen vapaaehtoisia tietoja ja koodiarvoisia tietoja sekä digitaalisen rekisteröintitodistuksen eritelmiin liittyviä muutoksia, joilla voidaan ottaa huomioon tekniikan kehittyminen tulevaisuudessa.

Direktiivillä perustettaisiin uusi komitea, jossa muun muassa käsitellään ja päätetään komission täytäntöönpanoasetukset. Direktiivi sisältää tavanomaiset viittaukset jäsenvaltioiden valvontamekanismeista komission täytäntöönpanovallan käytön osalta.

Lisäksi säädettäisiin, että jäsenvaltiot raportoisivat komissiolle tietyt määritellyt tiedot kolmen vuoden välein, ja komissio toimittaa nämä tiedot Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

4 Ehdotusten oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotusten oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohta. Sen c alakohdassa säädetään siitä, että EU:lla on toimivalta toteuttaa toimenpiteitä liikenneturvallisuuden, mukaan lukien tieliikenteen turvallisuuden, parantamiseksi. Ehdotuksia käsitellään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä, ja neuvosto päättää niistä määränemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotusten oikeusperusta on asianmukainen.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti unioni toimii aloilla, jotka eivät kuulu sen yksinomaiseen toimivaltaan, ainoastaan jos ja siltä osin kuin jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita, vaan ne voidaan suunnitellun toiminnan laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Komissio katsoo, että nykyisten liikennekelpoisuuspakettiin kuuluvien direktiivien perusteella EU:lla on jo toimivaltaa liikennekelpoisuuden alalla. Koska nyt ehdotettavilla säännöksillä on asiallinen yhteys voimassa olevan liikennekelpoisuuspaketin sääntelyyn, ja koska tieliikenne ja ajoneuvoteollisuus ovat kansainvälisiä aloja, ehdotusten tavoitteet eivät komission mukaan ole tehokkaasti toteutettavissa jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön tasolla. Valtioneuvosto pitää ehdotusta toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaisen suhteellisuusperiaatteen mukaisesti unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Näin ollen lainsäätäjän on suhteellisuusperiaatteen noudattamiseksi valittava silloin, kun vaihtoehtoja on useampia, vaikutuksiltaan lievin vaihtoehto, jolla tavoite voidaan tehokkaasti saavuttaa. Komission arvion mukaan ehdotusten toimenpiteet eivät mene pidemmälle kuin mitä on tarpeen ehdotusten tavoitteiden saavuttamiseksi eli

liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kestävän liikkumisen edistämiseksi ja ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkumisen helpottamiseksi. Katsastusdirektiivin ja tienvarsitarkastusdirektiivin muuttamista koskevalla ehdotuksella yhdenmukaistetaan muun muassa testaus- ja tarkastuskohteita ja -menetelmiä, mutta jätetään jatkossakin osa ajoneuvoluokista direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle. Esimerkiksi moottoripyörät ovat jo nykyisin katsastusdirektiivin soveltamisalassa, mutta jäsenvaltiot voivat päättää vapauttaa ne katsastusvelvollisuudesta. Komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot eivät voisi jatkossa vapauttaa niitä kokonaan katsastusvelvollisuudesta, mutta voisivat päättää katsastuksessa tarkastettavista kohteista ja katsastusaikavälistä. Sen sijaan mopot ja traktorit eli komission mukaan pääosin paikallisesti käytettävät ajoneuvot eivät jatkossakaan sisältyisi direktiivin soveltamisalaan. Ehdotuksessa jätetään näin ollen jäsenvaltioille liikkumavaraa, jonka perusteella jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon kansalliset olosuhteet. Valtioneuvosto pitää ehdotusta myös suhteellisuusperiaatteen mukaisena.

Komissio ehdottaa katsastus- ja tienvarsitarkastusdirektiivin muuttamista koskevassa ehdotuksessa, että sille siirretään SEUT 290 artiklan mukaista delegoitua säädösvaltaa seuraavasti:

- 1(10) artikla muuttaisi katsastusdirektiivin 17 artiklaa, jonka mukaan komissiolle annettaisiin toimivalta antaa delegoituja asetuksia, joilla määriteltäisiin pakoputkipäästöjen mittausmenetelmät määräaikaikatsastuksessa sekä pienhiukkasten määrän mittaamiseen (PN-mittaus bensa-autoille) että typenoksidien mittaamiseen (NOx-mittaus bensa- ja dieselautoille)
- 2(17) artikla muuttaisi tienvarsitarkastusdirektiivin 21 artiklaa siten, että komissio saisi toimivaltaa asettaa yhtenäiset raja-arvot etähavainnoinnille liittyen päästöihin ja meluun sekä pienhiukkasten (PN) ja typenoksidien (NOx) raja-arvot.

Katsastus- ja tienvarsitarkastusdirektiivin muuttamista koskevaan ehdotukseen sisältyy myös SEUT 291 artiklan mukaista täytäntöönpanovallan siirtämistä komissiolle:

- 1(3) artikla muuttaisi katsastusdirektiivin 4 artiklaa liittyen vastuisiin. Komissiolle tulisi nykyistä laajemmin toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä mm. katsastukseen tarvittavan teknisen datan laatuun ja määrään sekä käyttöoikeuksiin liittyen, joita ajoneuvovalmistajien tulisi noudattaa
- 1(7) artikla muuttaisi katsastusdirektiivin 8 artiklaa katsastustodistuksesta. Komissiolle tulisi nykyistä laajemmin toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä liittyen digitaalisiin ja paperisiin katsastustodistuksiin ja niihin liittyviin tietoihin ja digitaalisiin menettelyihin sekä tietoturvan varmistamiseen.
- 1(9) artikla korvaisi katsastusdirektiivin 16 artiklan uudella 16 artiklalla liittyen viranomaisten väliseen tiedonvaihtoon. Komissio antaisi kahden vuoden aikana voimantulosta täytäntöönpanoasetuksilla katsastustietojen muotoon ja tietojenvaihtoon liittyvät vaatimukset. Niitä tulisi soveltaa vuosi asetuksen antamisen jälkeen.
- 1(12) artikla lisäisi katsastusdirektiivin uuden 20a artiklan ja 2(16) artikla lisäisi tienvarsitarkastusdirektiiviin uuden 20 artiklan liittyen tietoihin, joita jäsenmaiden tulisi raportoida komissiolle. Komissio säätäisi täytäntöönpanoasetuksella raportoinnin lopullisen formaatin.

- 2(14) artikla muuttaisi tienvarsitarkastusdirektiivin 18 artiklaa liittyen jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön ajoneuvossa havaittujen puutteiden ilmoittamisesta
- 2(15) artikla säätäisi tienvarsitarkastusdirektiiviin uuden 18a artiklan liittyen tiedonvaihtoon jäsenvaltioiden viranomaisten välillä. Jäsenvaltioille tulisi velvollisuus integroitua komission MOVE-HUB-tiedonvaihtolustaan, jonka avulla viranomaiset vaihtaisivat tietoja. Komissio antaisi täytäntöönpanoasetuksilla tarkemmat vaatimukset tiedonvaihtoon liittyen.

Rekisteröintitodistusdirektiiviä koskevan ehdotuksen 12 artiklan mukaan komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä direktiivin liitteiden tiettyjen määräysten muuttamiseksi EU:n laajentumisen, määritelmien muutosten tai EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön vaatimusten tai teknisten, toiminnallisten tai tieteellisten kehitysten vuoksi. Muutokset voivat koskea muun muassa rekisteröintitodistusten kansallisuustunnuksia, rekisteröintitodistuksen vapaaehtoisia tietoja ja koodiarvoisia tietoja sekä mobiilirekisteröintitodistuksen eritelmiä.

Lisäksi komissio voisi antaa tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanoasetuksia rekisteröintitodistusdirektiivin 4(6) artiklan mukaan paperisten rekisteröintitodistusten QR-koodien ominaisuuksista ja turvatekijöistä, 5(4) artiklan mukaan mobiilitodistusten teknisistä määritelmistä, 15(4) artiklan mukaan jäsenvaltioiden välisen tiedonvaihdon teknisestä toteutuksesta ja tietoon pääsystä sekä 16(2) artiklan mukaan jäsenvaltioiden komissiolle toimittamien tietojen muodosta.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan säädösvallan ja täytäntöönpanovallan siirtoa koskevat ehdotukset ovat pääosin asianmukaisia. Valtuuksien täsmällisyyteen ja tarvittaessa niiden rajaamiseen on kiinnitettävä neuvotteluissa huomiota, jottei parlamentille ja neuvostolle kuuluvaa lainsäädäntövaltaa tosiasiaassa siirtyisi komissiolle. Yksittäisten ehdotusten käytännön toteuttamiseen liittyy myös useita teknisiä kysymyksiä, joita tulee tarkentaa neuvotteluissa.

5 Ehdotusten vaikutukset

Komission vaikutustenarviointi

Komissio on vaikutusarviossaan arvioinut eri vaihtoehtoja, joille kaikille on laskettu kustannukset ja hyödyt vuosille 2026–2050 koko unionin tasolla. Sekä kustannukset että hyödyt kyseiselle aikavälille olisivat jokaisessa vaihtoehdossa miljardiluokkaa. Nettohyödyksi on laskettu noin 75 miljardia euroa kyseisellä aikavälillä. Komissio on arvioinut, että ehdotus vähentäisi noin 7000 kuolemaa EU:n alueella vuosien 2026–2050 välillä, mikä saavutettaisiin liikenneturvallisuuden parantumisen ja terveysvaikutusten tuloksena.

Komission vaikutusarvioinnin laskelmia koko unionin kustannuksista ja hyödyistä ei voi suoraan rinnastaa Suomeen. Jotkin komission laskelman kustannukset jäisivät Suomessa toteutumatta, mutta niin myös hyödyt. Komission mukaan esimerkiksi siitä syntyisi kustannuksia, että yli 10-vuotiaat ajoneuvot tulisi katsastaa vuosittain. Hyötyjä syntyisi, koska vanhemmat ajoneuvot tällöin olisivat harvemmin osallisena onnettomuuksissa ja paremmassa kunnossa eli saastuttaisivat vähemmän. Hyödyt ulosmitattaisiin vähentyneinä liikenneperäisinä kuolemina, loukkaantumisinä tai kuolemina. Suomessa 10-vuotiaat ajoneuvot katsastetaan jo nyt vuoden välein, joten laskennallisesti Suomeen ei kohdistu lisäkustannusta, mutta ei myöskään lisähyötyä. Suomen voi kuitenkin sanoa hyötyvän eräistä esityksen muista muutoksista. Esimerkiksi komission esitys digitaalisista todistuksista mahdollistaa paperisista todistuksista aiheutuvien kustannusten vähentämisen vaiheittain. Myös uusien katsastuksen ja tienvarsivalvonnan testimenettelyjen hyötyjen voidaan sanoa konkretisoituvan Suomessa,

vaikka vaikutus ei ole täysin suoraan laskettavissa. Kustannuksia syntyisi, mutta hyödyt näkyisivät pidemmällä aikavälillä joko parantuneena tai säilyttynä liikenneturvallisuuden tasona.

Vaikutusten laajuus Suomessa

Suomessa tehdään noin 2,6 miljoonaa määräaikaikatsastusta vuosittain. Näistä noin 2,1 miljoonaa tehdään henkilöautoille, 254 000 pakettiautoille, 165 000 raskaille ajoneuvoille sekä 41 000 perävaunuille ja muille ajoneuvoille. Suomessa ei katsasteta tällä hetkellä mopoja tai moottoripyöriä. Moottoripyöriä on liikennekäytössä noin 130 000, joista noin 10 %:a on kevytmoottoripyöriä. Mopoja liikennekäytössä on noin 90 000.

Tienvarsitarkastuksia tehdään tällä hetkellä raskaille ajoneuvoille vuositasona noin 7000. Valvontaa suorittaa poliisi julkisella hankinnalla hankitun asiantuntija-avun avustamana. Lisäksi Rajalla ja Tullilla on toimivaltaa suorittaa tarkastuksia. Julkisen hankinnan tekee Liikenne- ja viestintävirasto, ja hankinnan arvo on ollut 600 000 euroa vuodessa vuosina 2024–2027.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Komissio nostaa esiin kansalaisiin kohdistuva vaikutuksena vapaan liikkuvuuden parantumisen, kun kansalaiset voisivat katsastaa henkilöautonsa toisessa jäsenmaassa ja todistukset annettaisiin ja tunnustettaisiin digitaalisina. Tosin katsastus olisi voimassa vain kuusi kuukautta ja seuraava katsastus tulisi suorittaa rekisteröintimaassa, jotta sääntely ei johtaisi lieveilmiöihin raja-alueilla. Menettelyn ennakoidaan tukevan etenkin henkilöitä, jotka asuvat osan vuodesta toisessa jäsenvaltiossa, luomalla joustoa omalla autolla liikkumiseen unionissa.

Ajoneuvon rekisteröintitodistukset saisi jatkossa ensi sijassa digitaalisesti ja ne tunnustettaisiin kaikissa jäsenvaltioissa, mikä helpottaisi ajoneuvolla liikkumista unionin alueella. Digitaaliset todistukset olisivat paperisia joustavampia, mikä helpottaa kansalaisten arkea poistamalla muun muassa todistuksiin liittyvää asiointitarvetta. Paperisen todistuksen saisi kuitenkin halutessaan, jolloin yhdenvertaisuus ei vaarantu. Komissio esittää, että digitaaliset todistukset toteutettaisiin eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakon mukaisina sovelluksina, joka olisi lähtökohtaisesti mobiililaitteessa toimiva sovellus. Digitaalisen identiteetin lompakko edistäisi varmennettujen tietojen tietoturvallista ja yksityisyydensuojan huomioivaa tiedonvaihtoa myös rajat ylittävästi. Komissio ei kuitenkaan esityksessään tuo esiin, miten nimenomaan rekisteröinti- tai katsastustodistuksen eri käyttötilanteet toteutettaisiin, sillä ne poikkeavat aikaisemmista eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakon käyttötilanteista, joissa todistuksia annetaan ensisijaisesti henkilöön itseensä liittyvistä asioista. Esineillä tai asioilla ei voi olla lompakkoa, vain luonnollisilla henkilöillä ja oikeushenkilöillä. Rekisteröinti- tai katsastustodistukset annetaan ajoneuvolle tai ajoneuvon ominaisuuksia koskien. Lisäksi todistukset tulee voida luovuttaa esimerkiksi toiselle henkilölle, joka toimii ajoneuvon kuljettajana toisessa jäsenmaassa. Koska esityksen tekniseen ratkaisuun liittyy epäselvyyksiä, jää lopulta myös kansalaisille ja yrityksille koituihin hyötyihin epävarmuuksia.

Katsastusvelvollisuus laajentuisi, jos katsastusdirektiivin soveltamisalasta poistuisi raskaampia moottoripyöriä koskeva poikkeus ja yli 10-vuotiaat ajoneuvot tulisi katsastaa vuosittain. Lisäksi pakettiautoille tulisi vuosittaiset päästötestit. Komissio ei näe edellä mainituista muutoksista koituvan merkittävää taakkaa suhteessa niillä saavutettuihin hyötyihin. Suomessa jo tällä hetkellä yli 10-vuotiaat ajoneuvot katsastetaan vuosittain, joten vaikutuksia Suomeen koituisi lähinnä moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta ja pakettiautojen vuosittaisista päästömittauksista. Suomessa moottoripyörien määräaikaikatsastuksia ei ole aiemmin nähty

tarpeelliseksi, koska liikenneturvallisuus on voitu varmistaa muilla keinoin ja koska tekniset viat eivät ole onnettomuusraporttien perusteella syy onnettomuuksiin. Määräaikaiskatsastuksen ei siis ole Suomessa nähty olevan tehokas tai vaikuttava keino moottoripyöräilijöiden onnettomuuksien vähentämiseksi. Moottoripyörien katsastuksen on nähty aiheuttavan enemmän hallinnollista taakkaa kuin liikenneturvallisuushyötyjä. Komissio on itsekin vaikutusarvioinnissaan päätenyt siihen, ettei moottoripyörien pakollisella määräaikaiskatsastuksella olisi merkittävää vaikuttavuutta, mutta on silti päätenyt esittää moottoripyöriä koskevan poikkeuksen poistoa katsastusdirektiivistä. Pääasiallisena perusteena muutokselle komissio esittää säädösten harmonisointia unionissa. Komission esityksen toteutuessa Suomessa otettaisiin käyttöön määräaikaiskatsastus moottoripyörille ja se koskisi arviolta yli 100 000 moottoripyörää. Hallinnollisen taakan ja kotitalouksille aiheutuvien kustannusten suuruus riippuisi lopulta siitä, mitä kansallisesti säädettäisiin tarkemmin katsastuksien aikaväleistä ja sisällöistä.

Ympäristövaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Uudet testit ja menettelyt parantavat ja ylläpitävät autojen liikennekelpoisuutta teknologian kehittyessä, mikä puolestaan ylläpitää liikenneturvallisuutta. Turvajärjestelmien tarkastuksilla varmistetaan, ettei uusien ajoneuvojen kiristyneistä turvallisuusvaatimuksista saatu liikenneturvallisuushyöty poistu ajoneuvojen ikääntyessä tai järjestelmien vikaantuessa. Esitys ajantasaistaisi määräaikaiskatsastuksen ja tienvarsitarkastuksen vaatimuksia vastaamaan ajoneuvoteknistä kehitystä. Tällä hetkellä markkinoille tulevissa ajoneuvoissa on jo turvallisuuden kannalta keskeisiä laitteita ja järjestelmiä, joita ei määräaikaiskatsastuksessa vielä tarkasteta.

Lisäksi liikenteen haitalliset ympäristövaikutukset vähenisivät ja terveysturvallisuus paranisi, kun terveydelle vaarallisten tai haitallisten aineiden päästöjä valvottaisiin tehokkaasti. Vaikutus olisi erityisesti puhtaampi kaupunki-ilma, kun vialliset tai manipuloidut ajoneuvot havaitaan ajoissa sekä katsastuksissa ja tienvarsitarkastuksissa.

Taloudelliset vaikutukset

Muutokset saattaisivat nostaa katsastuksen hintaa Suomessa. Komission vaikutusarvioinnin mukaan katsastustoimipaikoille tulisi tarve investoida laitteisiin ja henkilöstön osaamiseen. Komissio ei kuitenkaan esitä arviota vaikutuksesta katsastuksen hintaan jäsenmaatasoisesti. Komission esittämät muutokset aiheuttavat nousupainetta katsastuksen hintaan, sillä katsastustoimijoiden tulisi hankkia uusia tai päivittää laitteita, mahdollisesti muuttaa katsastukseen käytettäviä tiloja sekä kouluttaa henkilöstöään. Euromääräistä vaikutusta määräaikaiskatsastuksen hintaan on vaikea tässä vaiheessa arvioida. Moottoripyörien katsastusvelvollisuus loisi Suomessa kokonaan uuden tyyppisen katsastuksen, jonka saatavuutta tai hintaa on niin ikään vaikea arvioida. Katsastuksen keskimääräinen hinta oli vuoden 2024 alussa 73 € henkilöautoilla. Päästömittauksen osuushinnassa oli keskimäärin noin 25 €. Katsastuksen ja siihen sisältyvän päästömittauksen hinnat määräytyvät Suomessa markkinaehtoisesti. Katsastustoiminta on Suomessa yksityisten yritysten suorittamaa luvanvaraista toimintaa. Vaikka vaikutus yksittäisen katsastuksen hintaan jäisi maltilliseksi, olisi taloudellinen vaikutus yhteiskunnan tasolla merkittävä, kun huomioidaan katsastusten suuri määrä. Keskeistä on, että Suomen katsastusmarkkinoilla säilyy kilpailu jatkossakin, mikä hillitsee hinnan nousua.

Komission esityksessä ehdotetaan, että matkamittarilukemia kerättäisiin maksullisten huolto- ja korjaustoimenpiteiden yhteydessä kansalliseen keskitettyyn rekisteriin. Menettely olisi Suomessa uusi, eikä tarkkaa arviota uuden menettelyn kustannuksista voi vielä tehdä.

Matkamittarilukemien kirjaamisvaatimuksella olisi todennäköisesti vaikutuksia huolto- ja korjaustoimijoiden toimintaan ja mahdollisesti tietojärjestelmiin riippuen kansallisesta toteutustavasta. Huolto- ja korjaamoyrityksiä on monen kokoisia, mikä tulisi ottaa huomioon toteutustavan hallinnollista taakkaa arvioitaessa. Myös viranomaiskustannuksia todennäköisesti syntyisi, mutta niidenkin suuruus riippuisi kansallisesta toteutustavasta.

Komissio tuo esiin, että taloudelliset tappiot kansalaisille ja yrityksille vähentyvät, kun kansainvälinen tiedonvaihto ajoneuvojen matkamittarilukemista vähentää ennalta niihin liittyvää ajoneuvorikollisuutta. Väärennetyt matkamittarit aiheuttavat kustannuksia niin kansalaisille kuin yrityksille. Lisäksi päästömanipulaatioiden parempi havaitseminen ennalta estää laitonta liiketoimintaa ja edistää laillisen muutostoiminnan toimintamahdollisuuksia. Suomessa on ajoneuvolain muutoksella vuonna 2023 puututtu päästömanipulaatioihin, ja komission esittämät toimet tukevat kansallisesti tehtyjä toimenpiteitä ehkäisemällä ennalta manipulaatioiden kannattavuutta. Näiden toimien taustalla on ollut muun muassa ammattiliikenteen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen. Suomessa ei ole matkamittariväärennösten osalta tarkkaa seuranta-rikoksista, joissa matkamittarilukemia olisi väärennetty. Väärennökset ja niillä tehdyt petokset ovat olleet vahvemmin esillä muissa jäsenvaltioissa.

Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan

Tienvarsivalvonnan muutokset aiheuttaisivat viranomaisten kustannusten nousupainetta. Päästöjen etähavainnointia ei ole tehty Suomessa tienvarsitarkastusten yhteydessä. Lisäksi komission esitys asettaisi kansallisen tavoitteen raskaiden ajoneuvojen (5 %) ja pakettiautojen (2 %) alustavalle tarkastamiselle. Suomessa tämä tarkoittaisi vuosittain 6700 raskaan ajoneuvon ja 7000 pakettiauton tarkastamista ja raportointia, mikä tarkoittaisi määrän kaksinkertaistamista ja siten valvontaan liittyvän poliisin työmäärän kasvua. Lisäksi erityisesti etähavainnointilaitteisto vaatisi lisäinvestointeja, joiden kustannuksia on vaikea tarkasti arvioida tässä vaiheessa. Komissio esittää etävalvonnalle tavoitetta, jonka mukaan 30 %:a jäsenmaan rekisteröidyistä ajoneuvoista tulisi tarkistaa vuosittain etävalvonnalla. Laskentatapaa tulisi vielä tarkentaa, mutta tavoite tarkoittaisi Suomen tilanteessa yli miljoonan ajoneuvon tunnistamista ja päästöjen onnistunutta havainnointia. Etähavainnoinnin aloittaminen laajamittaisesti vaatisi toiminnan ja järjestelmien kehittämistä Suomessa, mikä vaatisi julkisia taloudellisia resursseja.

Komission esittämä kansainvälinen tiedonvaihto viranomaisten kesken komission MOVE-HUB-tiedonvaihtopalustalla aiheuttaisi merkittäviä kehittämiskustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Kustannusten lopullinen taso tosin riippuu lopulta teknisen toteutuksen yksityiskohdista, jotka täsmentyvät vasta myöhemmin annettavissa komission asetuksissa. Lisäksi vastaavia tietojärjestelmän kehittämiskustannuksia, mutta myös pysyviä ylläpitokustannuksia, aiheuttaisi komission esitys matkamittarilukemien tallentamisesta kansalliseen rekisteriin, kuten ajoneuvorekisteriin. Tietojärjestelmäkustannuksia loisi myös mahdollisuus katsastaa toiseen jäsenvaltioon rekisteröityjä ajoneuvoja. Sen sijaan komission kansalliseen ajoneuvorekisteriin lisättäväksi ehdottamat tiedot ovat jo pääosin Suomella käytössä, joten rekisterin kehittämiskustannukset jäisivät tältä osin vähäiseksi. Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa nykyisin kansallisen yhteyspisteen tehtäviä ajoneuvotietojen osalta.

Rekisteröintidirektiivin osalta komissio saisi toimivaltaa muuttaa useita eri direktiivin yksityiskohtia, minkä voi sinänsä sanoa olevan tavanomaista, mutta komissiolla ei aiemmin ole ollut kyseistä toimivaltaa. Jäsenvaltioilla ei tämän johdosta nykyisin ole kovin yhteneväiset tiedot, järjestelmät tai toimintatavat. Lisäksi komissiolla olisi monia asetuksenantovaltuuksia

myös katsastusdirektiivin ja tienvarsitarkastusdirektiivin päivittämiseksi. Näillä tulevilla yksityiskohtaisilla muutoksilla voi olla vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja tietojärjestelmiin ja niihin liittyviin kustannuksiin.

Jatkossa viranomaisten tulisi osallistua asiantuntijaryhmä- ja komiteatyöskentelyyn, jossa käsitellään komission alemman asteisen sääntelyn yksityiskohtia ja äänestetään täytäntöönpanoasetusten hyväksynnästä.

Lainsäädäntövaikutukset

Direktiiviehdotusten mukaan jäsenvaltioiden tulisi saattaa niiden kansallisen täytäntöönpanon edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan kahden vuoden kuluessa direktiivien voimaantulopäivästä.

Katsastusdirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön ajoneuvolailla (82/2021), ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetulla lailla (957/2013) sekä useilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Tienvarsitarkastusdirektiivi on pantu täytäntöön ajoneuvolailla ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Rekisteröintidirektiivi on puolestaan pantu täytäntöön ajoneuvolailla, sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella ajoneuvoista (162/2021), liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017) ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Edellä mainittuja säädöksiä ja määräyksiä olisi tarpeellisin osin muutettava, erityisesti ainakin ajoneuvolakia ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä. Lisäksi tienvarsitarkastusdirektiivin osalta olisi selvitetävä, miltä osin direktiivi edellyttää kokonaan uusista tehtävistä säätämistä ja kenelle viranomaiselle tehtävät säädettäisiin, erityisesti ajoneuvojen etähavainnointia koskien.

Suomi on liittynyt sekä Wienin tieliikennesopimukseen (SopS 30/1986) että Wienin katsastussopimukseen (SopS 35/2001). Tieliikennesopimuksessa on sovittu muun muassa ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista, joita tulee kuljettajalla olla ajossa mukana, kun ajoneuvolla liikutaan toisen sopimusvaltion alueelle. Sopimus ei estä sopimukseen liittyneitä maita sopimasta toisin. Katsastussopimus säätelee katsastuksen sisältöön liittyvistä asioista ja katsastuksesta annettavista todistuksista. Komissio ei ole vaikutusarvioinnissaan kattavasti arvioinut vaikutuksia näiden sopimusten osalta ja se täytyykin kunkin jäsenmaan vielä tarkemmin tehdä. Alustavan arvion mukaan digitaalisiin todistuksiin liittyen ei sisälly varsinaista ristiriitaa komission esityksen ja edellä mainittujen sopimusten välillä.

6 Ehdotusten suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Komission tavoitteena on vähentää terveydelle haitallisia ajoneuvojen päästöjä, joten ehdotukset edistävät komission mukaan EU:n perusoikeuskirjan 37 artiklan mukaista ympäristönsuojelun tavoitetta. Näitä ehdotuksia ovat erityisesti pakollinen vuotuinen määräaikaikatsastus henkilö- ja pakettiautoille, jotka ovat 10-vuotiaita tai vanhempia, pakettiautoilta vuosittain vaadittava päästömittaus ja muut päästöjen havainnointia koskevat ehdotukset. Lisäksi sähköajoneuvojen testaukseen liittyvät vaatimukset edistävät komission mukaan perusoikeuskirjan 31 artiklan mukaista oikeutta turvallisiin työoloihin. Matkamittarilukemien väärentämiseen liittyvien petosten torjumiseen tähtäävät toimenpiteet auttavat lisäämään kuluttajansuojaa perusoikeuskirjan 38 artiklan mukaisesti sekä edistämään ajoneuvojen omistajien yhdenvertaisuutta perusoikeuskirjan 20 artiklan mukaisesti. Katsastustodistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta säätäminen ja digitalisointia koskevat ehdotukset edistävät liikkumis- ja oleskeluvapautta perusoikeuskirjan 45 artiklan mukaisesti. Komissio kiinnittää huomion myös siihen, että matkamittarilukemia koskevalla ehdotuksella on vaikutusta henkilötietojen suojaan tietojä tallennettaessa ja vaihdettaessa.

Valtioneuvosto voi yhtyä komission näkemyksiin, mutta katsoo, että ehdotuksia on tarkasteltava laajemmin kuin matkamittarilukemien osalta henkilötietojen suojan ja viranomaisten välisen tiedonvaihdon näkökulmasta. Ehdotukset sisältävät muutakin henkilötietojen käsittelyä, mutta eivät erityisten henkilötietoryhmien tai valtiosääntöisesti arkaluonteiseksi katsottavien tietojen käsittelyä. Erityisesti sähköisten todistusten, uudelleenrekisteröinnin ja viranomaisten välistä kansallista tiedonvaihtoa koskevia säännösten osalta tulee neuvottelujen aikana huolehtia siitä, että henkilötietojen suojaan ja tietojenvaihtoon liittyvät perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaiset valtiosääntöiset reunaehdot tulevat asianmukaisesti huomioiduksi.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotus koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

8 Ehdotusten käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Ehdotusten käsittely on alkanut neuvoston maaliikennetyöryhmässä 30.4.2025 ehdotusten esittelyllä. Ehdotusten käsittelyä jatketaan kevään 2025 aikana artiklakohtaisella käsittelyllä. Liikenneneuvostossa 5.6.2025 on tarkoitus käydä politiikkakeskustelu liikennekelpoisuuspaketista.

Euroopan parlamentti ei ole vielä aloittanut ehdotusten käsittelyä. Ehdotuksia käsittelevät valiokunnat tai raportöörit eivät ole vielä tiedossa.

Muiden jäsenvaltioiden kannoista ei ole tässä vaiheessa tarkempaa tietoa. Katsastusdirektiivin osalta voidaan ennakoida, että osa jäsenvaltioista saattaa vastustaa sitä, että direktiivistä poistettaisiin siihen tällä hetkellä sisältyvä poikkeusmahdollisuus moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta.

9 Ehdotusten kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä sisäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Poliisihallituksen kanssa. U-kirjelmäluonnos on ollut EU-asioiden komitean alaisen EU22-liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 12–14.5.2025.

Luonnokseen saatiin jaostoista neljä lausuntoa ja muutamia teknisiä huomioita. Niissä tuettiin komission ehdotusten tavoitteita edistää liikenneturvallisuutta päivittämällä sääntely vastaamaan ajoneuvoteknistä kehitystä sekä vähentää liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Kommentit liittyivät muun muassa moottoripyörien katsastusta koskevan kansallisen sääntelyn toteuttamiseen ja epäselvyyteen siitä, tuottaisiko moottoripyörien katsastusvelvollisuus oletettua turvallisuusvaikutusta Suomessa. Lisäksi nostettiin esiin esityksen NOx-päästöjen mittaukseen liittyvää epävarmuutta kylmissä olosuhteissa. Myös esityksen kustannusvaikutuksia ja komission toimivaltaa tulisi rajoittaa tarkoituksenmukaisella tavalla. Kommenteissa tuettiin myös uuden sääntelyn monimutkaisuuden välttämistä ja vähentämistä sekä tuotiin esiin myös vaatimusten pirstaloitumisen luomaa haastetta toimijoille. Kommentit tukivat U-kirjelmän luonnoksessa esitettyjä kantoja. Valtioneuvoston kantaan ei tehty kommenttien perusteella muutoksia, sillä esitetyt kommentit ovat huomioitavissa kannan puitteissa. Tämän lisäksi kommenteissa tuotiin esiin yksityiskohtia liikenteessä käytettävien traktoreiden katsastusvelvollisuuteen. Kantaan ei tehty muutoksia niiden perusteella, koska ne liittyvät enemmän kansalliseen täytäntöönpanoon.

10 Valtioneuvoston kanta

Liikennekelpoisuuspaketti yleisesti

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotusten tavoitteeseen edistää liikenneturvallisuutta päivittämällä sääntely vastaamaan ajoneuvoteknistä kehitystä sekä vähentää liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Valtioneuvosto kannattaa myös ehdotusten tavoitetta lisätä digitalisaatiota ja ajoneuvodatan saatavuutta sekä yhtenäistää ajoneuvojen rekisteritietoja ja kehittää EU-jäsenmaiden välistä tiedonvaihtoa.

Erityisesti ajoneuvodatan saatavuuden lisäämiseen liittyvien ehdotusten osalta tulee valtioneuvoston näkemyksen mukaan kuitenkin pyrkiä varmistumaan siitä, että datan saatavuutta koskevat menettelyt sisämarkkinoilla muodostuvat yhtenäisiksi ja tukevat sisämarkkinoiden toimintaa.

Komission ehdottamien uusien menettelyjen osalta tulisi lähtökohtaisesti välttää tai vähentää menettelyjen monimutkaisuutta. Yleisesti valtioneuvosto katsoo, että esityksen jatkokäsittelyssä tulisi varmistaa, ettei direktiivien kansallisesta täytäntöönpanosta aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia viranomaisille tai kansalaisille. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että viranomaisille esitetyissä lisätehtävissä voidaan hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja että niistä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti uusia menetelmiä ajoneuvojen liikennekelpoisuuden varmistamiseen kannatettavana. Vaatimuksia asetettaessa tulisi kuitenkin huomioida ennen kaikkea menetelmien soveltuvuus Suomen olosuhteisiin eri vuodenaikoina ja odotettu vaikuttavuus liikenneturvallisuuden lisääntymiseen. Menetelmien ja laitteistojen käyttöönotossa tulisi olla tarkoituksenmukainen aikataulu, jotta varmistetaan tarvittavan teknologian saatavuus ja luotettavuus sekä henkilöstön tarvittava osaaminen ja muut täytäntöönpanoon liittyvät käytännön seikat.

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti tavoitteeseen sähköistää rekisteröintitodistukset, katsastustodistus ja tienvarsivalvonnasta annettava raportti. Koska komissio ehdottaa, että todistukset tulee tuottaa eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakkoon, asiassa on huomioitava Suomen aiemmin muodostama kanta eIDAS-asetuksen uudistamisesta (U 41/2021 vp) ja digitaalisen identiteetin lompakoista (E 62/2024 vp). Olemassa olevan kannan mukaan Suomi pitää tärkeänä, että eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakosta tulisi osa digitaalista perusinfrastruktuuria ja että sen varaan voitaisiin jatkossa kehittää muita yhteiskunnan digitaalisia palveluita. Lisäksi Suomi on aiemman kannan mukaan pitänyt tärkeänä, että sektorikohtaisessa EU-sääntelyssä, kuten liikennekelpoisuuspaketissa, otetaan asianmukaisesti huomioon, että lompakon perusvaatimukset on asetettu uudistetussa eIDAS-asetuksessa, eikä niistä tulisi lähtökohtaisesti poiketa sektorikohtaisessa sääntelyssä. Valtioneuvosto pitää tämän lisäksi tärkeänä, että nyt annettujen ehdotusten valmistelussa kiinnitetään huomiota siihen, miten eri rekisteröinti- ja katsastustodistusten käyttötilanteet hoituisivat eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakoilla. Mahdollisuus kansallisille vaihtoehtoisille digitaalisille ratkaisuille tulisi säilyä etenkin, jos esitetyt ratkaisut eivät tue digitaalista käyttöä vielä kaikilta osin. Lisäksi fyysistä rekisteröintitodistusta ei tulisi lähtökohtaisesti enää merkittävästi kehittää sen jäädessä jatkossa marginaaliseen asemaan.

Komission ehdottamaa velvollisuutta käyttää jäsenvaltioiden väliseen tiedonvaihtoon yksinomaan MOVE-HUB-alustaa tulisi vielä tarkastella. Valtioneuvosto katsoo, että viranomaisten välinen kansainvälinen tiedonvaihto tulisi toteuttaa teknologianeutraalisti niin,

että jäsenvaltiot, joilla on parempi valmius käyttää tiedonvaihtoon EUCARIS-järjestelmää, voisivat näin toimia. Tämä menettely säästäisi kustannuksia ja nopeuttaisi kansallista täytäntöönpanoa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä huolehtia, että ehdotusten suhde EU:n muiden säädösten ja kansainvälisten sopimusten kuten Wienin tieliikennesopimuksen ja Wienin katsastussopimuksen kanssa on selkeä, jotta mahdolliset ristiriitaisuudet tai epäselvyydet voitaisiin välttää.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena komissiolle ehdotettuja toimivaltuuksia antaa täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä. Komissiolle siirrettävän toimivallan tulee kuitenkin olla asianmukaisesti rajattu. Alemman asteisen sääntelyn antamiseen liittyviä määräaikoja on myös jatkokäsittelyssä tarkasteltava huolellisesti, sillä yksityiskohdilla voi olla merkittäviä kustannusvaikutuksia kansallisesti.

Katsastusdirektiivin muuttaminen

Valtioneuvosto katsoo, että komission esittämästä moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta tulisi voida poiketa kansallisesti jatkossakin. Tämä olisi tarkoituksenmukaista etenkin maissa, joissa moottoripyörien tekniset viat eivät aiheuta liikennekuolemia ja joissa on muita vaihtoehtoisia lisäkeinoja moottoripyöräilyn liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Toissijaisesti valtioneuvosto katsoo, että jos katsastusvelvollisuudesta ei voida kansallisesti poiketa, neuvotteluissa tulee varmistaa mahdollisimman suuri kansallinen liikkumavara moottoripyörien katsastusten aikaväleihin ja sisältöön.

Lähtökohtaisesti valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen edistää vapaata liikkuvuutta mahdollistamalla tilapäiset katsastukset toisessa jäsenvaltiossa. Jatkokäsittelyssä tulisi kuitenkin tarkastella mahdollisuutta menettelyn vapaaehtoisuudelle jäsenvaltioissa.

Tienvarsivalvontadirektiivin muuttaminen

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että jäsenvaltioissa kokeillaan ja otetaan käyttöön hyviä käytänteitä, jotka tehostavat tienvarsivalvontaa. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin kriittisesti direktiivissä velvoittaviksi säädettäviin tienvarsitarkastuksia koskeviin kansallisiin tavoitteisiin. Ehdotettua tavoitteiden tasoa tulisi myös tarkastella jatkokäsittelyssä. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että uuden päästöjen etävalvontateknologian käyttöönotto vaatisi vielä toiminnan kokeilemista ja pilotointia jäsenvaltiossa ennen täysimääräistä käyttöönottoa. Määrien sijaan voisi tavoitteena tarkastella toimien vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen.

Rekisteröintitodistusdirektiivi

Valtioneuvosto katsoo, että ajoneuvotietojen kansainvälisessä tiedonvaihdossa tulisi varmistua henkilötietojen suojan toteutumisesta. Erityisesti henkilötietojen käsittelyn oikeusperustan selkeyteen tulee kiinnittää huomiota ajoneuvojen uudelleenrekisteröinnin osalta.