

Asia: VN/30707/2025

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Teknisen Kaupan Liitto kiittää tilaisuudesta lausua asiassa.

Ohessa lausuntomme hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi, Liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano. Myöhemmin on tulossa myös Stage VI päästöluokka työkoneisiin, ja molemmilla päästöluokilla tulisi olla saman suuntaiset tavoitteet.

Lakiluonnos perustuu EU-asetuksiin ja ajoneuvotekniikan kehitykseen, ja siinä ehdotetaan muun muassa lisättäväksi ETBS-jarrujen korjaustyöt luvanvaraisuuden piiriin. Lakimuutoksen yhteydessä luvanvaraisiin korjauksiin tulisi lisätä sähkö- ja hybridiajoneuvojen ajoakkujen korjaustyöt. Tämä tukisi yhdessä tulevan ajoneuvomääräyksen sekä rakennemuutosmääräyksen kanssa sähköajoneuvojen korjaustoiminnan sääntelyn ajantasaistamista.

Mielestämme nopeasti yleistyvien sähkö- ja hybridiajoneuvojen ajovoima-akkujen korjaamisen tulee myös olla luvanvaraista. Suomen erikoisuus on kuitenkin laajalle levittäytyneet monimerkkikorjaamot merkkikorjaamojen lisäksi. Luvanvaraisuuden ei tarvitse poistaa tätä erityispiirrettämme

Työkoneiden, sähkö- ja hybridiajoneuvojen ajovoima-akut ovat erittäin kalliita, vaativat uutta osaamista sekä turvallisuuskäsitteitä. Akustojen hinta vaikuttaa ajoneuvojen arvonalenemaan, ostokäyttäytymiseen, vakuutuksien hinnoitteluun sekä niiden elinkaareen. Sähköautojen käytönaikaiset päästöt ovat paljon pienempiä kuin polttomoottoriautoissa, mutta niiden valmistuksen päästöt ovat suurempia. Mikäli ajoneuvolle ei ole saatavilla osaavaa huoltoa ja korjausta tai kohtuuhintaisia varaosia, ajoneuvon romuttaminen jättää elinkaaripäästöt korkeaksi. Sama vaikutus on työkoneissa.

Tulossa oleva ajoneuvojen kiertotalousasetuksen mukaan on elinkaaren loppuvaiheessa kerättävä uudelleen käytettävät osat, uudelleen käytettävät korjattavat osat sekä uudelleen käytettävät materiaalit. Käytettyjen ajovoima-akkujen ikääntymisen seurauksena niiden sähköiset ominaisuudet muuttuvat. Tämä tarkoittaa, että ajoneuvoista purettujen ajovoima-akkujen uudelleenkäyttö on edellytys näiden korjauksille jälkimarkkinoinnissa.

Ajovoima-akkujen korjaaminen, varastointi, kuljetus sekä ajoneuvoista purettujen akkujen käyttö edellyttää teknistä erityisosaamista, turvallisuuden ja niihin liittyvien vaatimusten ja määräysten tuntemista ja vastuun määrittämisen. Sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen korjauksen salliminen tulisi myöntää luvanvaraisille korjaamoille. Silloin sallittaisiin käytettyjen osien myyminen ja akkujen korjaaminen vain riittävän teknisen osaamisen osoittaneille korjaamoille sekä edellyttämään heiltä korjausten dokumentointia sekä tuote- ja tuottajavastuun kantamista heidän korjaamistaan ajovoima-akuista.

Sähköajoneuvojen korjaustöissä ei ole tapahtunut useita vakavia onnettomuuksia. Määrän kasvaessa riski onnettomuuksille ja läheltä piti tilanteille kasvaa. Selkeät säännöt helpottava valvojan viranomaisen ja huolto- ja korjausliikkeiden yhteistyötä. Luvanvaraisuudella ei haluta lisätä hallinnollista taakkaa.

EU:n akkuasetuksen pohjalta valmisteltu EN 18061 -standardi ohjeistaa, että akkukorjaukset tulisi tehdä vain sertifioituissa korjaamoissa. Myös työturvallisuudelle on parhaillaan valmisteilla standardi.

Ajovoima-akkujen korjausta varten ajoneuvovalmistajien annettava ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän tiedot sekä korjaamisen ja huoltamisen helpottamiseksi kuten voimassa olevassa ryhmäpoikkeuksessa.

Euro 7 -asetuksella puolestaan annetaan vaatimuksia uusien ajoneuvojen päästöille ja akun kestävyysliittymiin tyyppihyväksyntöihin. Liikkuvien työkonien tulevalla Stage VI -asetuksella tulee olemaan samansuuntaiset tavoitteet. Siinä säädetään yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkonien päästöille, hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle. Suomessa tulisi sallia kansallisesti nykyisen Stage V päästoluokan urean käyttöön muitakin tuotteita kuin heikon pakkaskestävyyden omaava Ad Blue.

Esityksessä kuvatut tiukat aikataulut liittyvät pääosin Euro 7 -asetukseen, on silti aiheellista varmistaa, etteivät vastaavat sääntelypiirteet muodostu haasteeksi myös liikkuvien työkonien sääntelyssä. Liikkuvien työkonien käyttöolosuhteet rakentamisessa, maanrakentamisessa maa- ja metsätaloudessa sekä sisälogistiikassa poikkeavat merkittävästi tieliikenteestä. On varmistettava, että vaatimukset ovat teknisesti toteuttamiskelpoisia myös näissä käyttöolosuhteissa eikä sääntely perustu yksinomaan olosuhteisiin, jotka eivät vastaa liikkuvien työkonien todellista käyttöä.

Tehostuva markkinavalvonta ja käytönaikainen seuranta lisäävät todennäköisyyttä havaita poikkeamia monimutkaisissa teknisissä järjestelmissä ajoneuvon elinkaaren aikana, erityisesti vaihtelevissa käyttöolosuhteissa. Vaatimustenmukaisuus olisi asianmukaisesti varmistettava mahdollisimman etukäteen, mihin auttaisi vaatimuksenmukaisuusasiain neuvottelukuntien toiminnan palauttaminen. Markkinavalvonnan käytännön toteutuksessa sekä seuraamusten soveltamisessa korostuvat oikeasuhtaisuus, ennakoitavuus ja selkeät menettelyt. Neuvottelukunnat ovat hyvä työkalu viranomaisten ja elinkeinoelämän välillä.

Ala-Hiiri Juha
Teknisen Kaupan Liitto ry.