



TIO / TTK

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

Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut kaksi täydentävää sääntelyä edellyttävää EU-asetusta. Esityksellä täydennettäisiin ensinnäkin niin kutsuttua liikkuvien työkoneiden puiteasetusta ((EU) 2025/14). Asetus laajentaa entisestään EU:n ajoneuvosääntelyn harmonisointia. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksessa säädetään yhtenäiset säännöt ja menettelyt liikkuvien työkoneiden hyväksynnälle, tuotannon vaatimustenmukaisuuden valvonnalle, markkinoille saattamiselle sekä markkinavalvonnalle. Tavoitteena on erityisesti varmistaa liikkuvien työkoneiden turvallisuus tieliikennekäytössä ja vähentää talouden toimijoiden hallinnollista taakkaa. Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen toimeenpano edellyttää täydentävien säännösten antamista etenkin asetuksen valvonnasta ja seuraamuksista. Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa asetuksen mukainen toimivaltainen hyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomainen.

Toiseksi esityksellä täydennettäisiin EU:n niin kutsuttua Euro 7 -asetusta ((EU) 2024/1257). Asetuksessa säädetään vaatimuksia uusien ajoneuvojen päästöihin ja akun kestävyysliittymiin tyyppihyväksyntöihin. Ajoneuvolain seuraamussäännöksiä sekä ajoneuvovero- ja autoverolain säännöksiä täsmennettäisiin vastaamaan uutta asetusta.

Esitykseen sisältyy myös yksinomaan kansallisista syistä ehdotettavia muutoksia. Ne toteuttavat osaltaan valtion tuottavuusohjelman tavoitteita tehostaa julkisen hallinnon toimintaa ja parantaa julkisen talouden kestävyyttä. Ensinnäkin rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta raskaille ajoneuvoille luovuttaisiin rekisteröintitapahtumien yhteydessä, mikä vähentäisi Liikenne- ja viestintäviraston kustannuksia. Toiseksi esityksessä selkeytettäisiin sääntelyä, joka liittyy ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemiseen. Oikeushenkilölle voitaisiin jatkossa määrätä liikennevirhemaksu ilmoituksen laiminlyönnistä, mikä tehostaisi liikenneasioiden rekisterin tietojen kattavuutta ja tehostaisi poliisin toimintaa. Lisäksi katsastuksen valvontamaksua korotettaisiin kustannuksia vastaavalle tasolle. Ajoneuvoteknologian kehittymisen takia esitykseen sisältyy puolestaan autojen jarrujen sähköiseen voimansiirtoon ja erittäin kehittyneiden kuljettajaa avustavien ajoneuvojärjestelmien kehitykseen ja ennakoituun yleistymiseen liittyviä muutoksia.

Lausuntopyyntö

Luonnos suomenkielisestä hallituksen esityksestä on ollut avoimella lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi - sivustolla 29.4.–10.6.2026. Ruotsinkielisen esitysluonnoksen tiivistelmän ja pykäläen lausuntoaika on ollut 19.5.–30.6.2026. Lausuntoja on pyydetty usealta ministeriöltä ja viranomaiselta, Ahvenanmaan maakunnalta, työkone-, auto-, kuljetus- ja katsastusalan



etujärjestöiltä sekä niiltä työkonealan toimijoilta, joiden yhteystiedot ovat olleet tiedossa. Lausuntoja annettiin yhteensä 22 kappaletta.

Lausunnon antoivat:

1. Sosiaali- ja terveysministeriö **(ei lausuttavaa)**
2. Työ- ja elinkeinoministeriö
3. Valtiovarainministeriö **(ei lausuttavaa)**
4. Liikenne- ja viestintävirasto
5. Poliisihallitus
6. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto **(ei lausuttavaa)**
7. Verohallinto
8. Liikennevakuutuskeskus
9. Onnettomuustietoinstituutti
10. Autoalan Keskusliitto
11. Autoalan Palveluntuottajat ry
12. Autotuoajat ja -teollisuus ry
13. Katsastustoimipaikkojen liitto ry
14. Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
15. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
16. Teknisen Kaupan Liitto ry
17. AGCO Power Oy
18. Diagno Finland Oy
19. Suomen Autokierätyk Oy
20. Vesa Linja-aho Tmi
21. Yksityishenkilö
22. Kuluttajaliitto ry

Tiivistelmä lausuntopalautteen pääkohdista

Useissa lausunnoissa todettiin, että esitys on perusteltu EU-taustaisten muutosten täytäntöönpanemiseksi. Kukaan lausunnonantajista ei vastustanut EU-asetuksiin liittyviä muutosehdotuksia. Erityisesti liikkuvien työkonoiden puiteasetuksen osalta kiinnitettiin huomiota enemmän asetukseen kuin tähän esitykseen liittyviin seikkoihin, kuten sääntelyn selkeyteen, teknisten vaatimusten ennakoitavuuteen ja riittäviin siirtymäaikoihin. Etenkin komission tulevien



delegoitujen ja täytäntöönpanoasetusten todettiin muodostavan epävarmuustekijän sääntelyn ennakoitavuudelle.

Myös esitykseen sisältyviä kansallisia muutoksia kannatettiin pääosin. Ehdotusta paperisesta rekisteröintitodistuksen I osasta luopumisesta rekisteröintitapahtuman yhteydessä vastustettiin yhdessä lausunnossa. Lisäksi kahdessa lausunnossa erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä koskevia säännöksiä pidettiin tulkinnanvaraisena.

Useassa lausunnossa nostettiin esiin muita kuin esitykseen sisältyviä muutostarpeita. Erityisesti sähkö- ja hybridautojen ajovoima-akkujen korjaaminen toistui lausunnoissa teemana, johon toivottiin sääntelyä.

Lausuntopalaute asiakohdittain

Liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen täydentäminen

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää hyvänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala hyödyntää laajasti horisontaalista markkinavalvontalakia sen vastuulle kuuluvan tuotesääntelyn ja jatkossa myös liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen edellyttämän markkinavalvonnan täytäntöönpanossa.

Poliisihallitus kiinnittää huomion liikkuvien työkoneiden puiteasetuksen mukaisten velvoitteiden rikkomisesta määrättävien seuraamusmaksujen suuruuteen. Poliisihallitus ehdottaa, että korkeamman (enintään 30 000 euroa) seuraamusmaksun rajaamista talouden toimijoihin ja luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun enimmäistason (3000 euroa) nostamista tarkasteltaisiin uudelleen. Vaarana on Poliisihallituksen mukaan se, että ankarampi seuraamusmaksu ei vaikuta koskevan yksityishenkilöä, joka tuo maahan ajoneuvoja, manipuloi niiden päästöjärjestelmän ja myy ne edelleen "harrastustoimintana".

Liikennevakuutuskeskus tuo esiin, että uusi U-ajoneuvoluokka aiheuttaa vakuutusyhtiöille merkittäviä tietojärjestelmämuutoksia. Tästä syystä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi varmistaa, että uutta U-luokkaa koskevat koodistot ja luokitukset toimitetaan vakuutusyhtiöille mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta vakuutusyhtiöille jää riittävä aika toteuttaa tarvittavat tietojärjestelmämuutokset ennen sääntelyn esitettyä voimaantuloa 29.11.2026.

Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää, että ajoneuvon luokan määräytymistä koskevassa ajoneuvolain 27 §:n 1 momentissa huomioitaisiin uusi U-luokka.

MTK kannattaa EU-tasoista sääntelyn harmonisointia, mutta tuo esiin, että kansallinen liikkumavara on säilytettävä, siirtymäajat on pidettävä riittävinä konekannan uudistamisen hallitsemiseksi ja maa- ja metsätalouden koneiden hankinta- ja käyttökustannukset eivät saa nousta. Myös **AGCO Power Oy** tuo esiin sääntelyn ennakoitavuuden, teknisen toteutettavuuden ja komission tuleviin asetuksiin liittyvien riittävien siirtymäaikojen merkitystä.

Euro 7 -asetuksen täydentäminen

Verohallinto pitää Euro 7 -asetuksen voimaantulon johdosta ehdotettua autoverolain 10 §:n 1 momentin muuttamista tarpeellisenä ja kannatettavana. Ehdotettu muutos selkeyttäisi säännöstä ja ehkäisisi tulkinnanvaraisten soveltamistilanteiden syntymistä.



MTK pitää EU-sääntelyn täytäntöönpanoa välttämättömänä, mutta edellyttää, että vaikutukset maa- ja metsätalouteen arvioidaan erikseen ja että huoltovarmuus ja elintarvikeketjun kilpailukyky huomioidaan. MTK tuo lausunnossaan esiin myös Euro-päästöjärjestelmiin liittyvän AdBlue-järjestelmän käytännön haasteet ja toteaa, että sääntelyssä tulee huomioida käyttövarmuus olosuhteissa, joissa kalusto on välttämätöntä (maa- ja metsätalous, elintarvike- ja energiakuljetukset). Myös **Teknisen Kaupan Liitto ry** tuo esiin AdBlue-järjestelmään liittyviä haasteita paitsi Euro 7 -asetukseen myös EU:n niin kutsuttuihin liikkuvia työkoneita koskeviin Stage-asetuksiin liittyen.

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry kannattavat oikeustilan selventämistä määrittelemällä riippumattomat toimijat ja niiden vastuut. Samalla ne pitävät tärkeänä sitä, että jos vaatimustenvastaisuus johtuu ajoneuvon hyväksynnän jälkeen tehdystä luvattomasta tai ajoneuvovalmistajan ohjeiden vastaisesta muutoksesta, vastuu korjaavista toimenpiteistä kohdistuu selkeästi muutoksen tehneeseen toimijaan. Myös **SKAL** pitää hyväksyttävänä ajoneuvolakiin ehdotetun riippumattoman toimijan määritelmän lisäämistä ja seuraamussääntelyn ulottamista niihin. SKAL katsoo kuitenkin, että riippumattoman toimijan ei tule olla vastuussa sen osoittamisesta, että ajoneuvo on edelleen vaatimustenmukainen, vaikka siihen on myyty tai asennettu päästömanipulaation aiheuttama järjestelmä (ajoneuvolain 6 a §). Vastuu tulisi olla toiminnan valvojalla, joka on mahdollisesti määräämässä sanktioita.

SKAL kiinnittää huomiota oikeushenkilölle määrättävään, enintään 30 000 euron suuruiseen seuraamusmaksuun ja sen kohtuullisuuden arviointiin. SKAL pitää välttämättömänä, että ajoneuvolaissa säädettyjä maksun kokonaisharkintaan vaikuttavia tekijöitä sovelletaan mahdollisiin kuljetusyrityksille määrättäviin sanktioihin kiinteän 30 000 euron sijaan.

Rekisteröintitodistuksen I osan antaminen

Työ- ja elinkeinoministeriö kehottaa yleisesti syventämään yritysvaikutusten arviointia ja tuo esiin, että esityksessä ei ole avattu muun muassa raskaiden ajoneuvojen rekisteröintitodistuksen I osasta luopumista koskevan ehdotuksen vaikutuksia toiminnanharjoittajiin.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että ehdotus paperimuotoisen rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta luopumisesta jokaisen rekisteri-ilmoituksen yhteydessä tukee valtion tuottavuusohjelman tavoitteita, tehostaa julkisen hallinnon toimintaa ja parantaa julkisen talouden kestävyyttä. Virasto kannattaa ehdotusta ja toteaa sen saavutettavien säästöjen ohella tukevan digitaalista siirtymää ja vähentävän ympäristökuormitusta. Ehdotus ei viraston mukaan juurikaan vaikuta nykyisessä digitaalisessa ympäristössä omistajan tai haltijan mahdollisuuksiin saada tekninen osa haltuunsa vaivatta. Virasto tuo esiin saavansa toistuvasti palautetta raskaiden ajoneuvojen omistajilta ja haltijoilta siitä, että rekisteröintitodistuksen I osa toimitetaan jokaisen rekisteröintitapahtuman jälkeen. Erityisesti toimijat, joilla raskaan kaluston rekisteritietoja joudutaan toiminnan luonteen takia päivittämään usein, pitävät nykyistä menettelyä tarpeettomana, hallinnollisesti raskaana ja osin vanhentuneena. Myös **Autoalan Keskusliitto** pitää myönteisenä tavoitetta edistää digitaalisuuteen siirtymistä rekisteröintitodistusprosessissa.

Poliisihallituksen mukaan se, että rekisteröintitodistuksen I osan automaattisesta antamisesta luovuttaisiin raskaiden ajoneuvojen rekisteröintitapahtumien yhteydessä, saattaa joissain tapauksissa aiheuttaa poliisille haasteita. Poliisi tarvitsee valvonnassa ajoneuvojen teknisiä tietoja, ja jos Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmät eivät toimisi, eikä I osaa ole ajoneuvossa paperisena versiona, ei valvontaa voi toteuttaa kattavasti.



SKAL pitää rekisteröintitodistuksen I osan antamista raskaan kaluston rekisteri-ilmoituksen yhteydessä edelleen tarpeellisenä. Kuljettajalla on tarpeen olla mukana uuden tai uudelleen rekisteröidyn ajoneuvon tarkat tekniset tiedot muun muassa sallittujen painojen osalta heti käyttöönnotosta alkaen.

Ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevat muutokset

Liikenne- ja viestintävirasto ja Poliisihallitus kannattavat ajoneuvojen käyttövastaavaa koskevia ehdotuksia. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan muutokset selkeyttävät sääntelyä sekä tukevat liikenneasioiden rekisterin tietojen kattavuutta ja ajantasaisuutta. Poliisihallituksen mukaan ajantasaiset käyttövastaavatiedot tehostaisivat poliisin toimintaa. Liikennevirhemaksun määrääminen rekisteri-ilmoituksen tekemisen laiminlyöneelle oikeushenkilölle yksinkertaistaisi liikennevirhemaksuasian selvittämistä. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan käyttövastaavailmoituksen laiminlyönnistä määrättävä liikennevirhemaksu voisi kuitenkin olla suurempi kuin 70 euroa vaikuttavuuden ja ennalta estävän vaikutuksen saavuttamiseksi.

Myös **Autoalan Keskusliitto, Autotuojat ja -teollisuus ry ja SKAL** katsovat, että käyttövastaavaa koskevat muutokset selkeyttävät käyttövastaavan ilmoittamista koskevaa tulkintaa.

Lausunnonantajien mukaan nykyinen liikennevirhemaksun oikaisuvaatimusprosessi on kuitenkin raskas erityisesti suurille yrityksille, joilla on hallinnassaan paljon autoja. Lausunnonantajat esittävät, että poliisin toimintatapana voisi sen sijaan olla tiedottaminen, jossa käyttövastaaville ilmoitettaisiin mahdollisesta seuraamusmaksusta, elleivät he ilmoita ajoneuvon tosiasiallista käyttäjää. Mikäli käyttäjää ei ilmoiteta, seuraamusmaksu määrättäisiin vasta tämän jälkeen.

Katsastuksen valvontamaksun korottaminen

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa katsastuksen valvontamaksun korottamista ja korostaa sen kriittisyyttä maksulla katettavan toiminnan turvaamisen kannalta. Virasto tuo lausunnossaan esiin kustannustasoon vaikuttaneita ja jatkossa vaikuttavia tekijöitä sekä kustannusten ennakoitua nousua.

Katsastustoimipaikkojen liitto ry pitää katsastustoiminnan valvontamaksun korottamista merkittävänä. **SKAL** on huolissaan katsastusten kustannusten noususta, koska valvontamaksun korotus heijastuu väistämättä katsastusmaksuihin ja siten kasvattaa yritysten toimintakuluja. Molemmat lausunnonantajat pitävät tärkeänä, että maksun korotuksen johdosta saaduilla lisätuotoilla varmistetaan Liikenne- ja viestintäviraston edellytykset ja resurssit katsastustoiminnan lupa- ja valvontaviranomaisena.

Autojen jarrujen sähköinen voimansiirto

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää huomion puutteellisiin yritysvaikutusarviointeihin ETBS-jarrujärjestelmien korjausluvan osalta. Ministeriön mukaan ETBS-jarrujen korjaamisen edellyttämä lupa olisi uusi hallinnollinen taakka yrityksille, ja tulisi siltä osin arvioida euromääräisesti. Esityksessä olisi hyvä esittää arvio vaadittavan lupamaksun suuruudesta ja muista lupaan liittyvistä velvoitteista, sekä kuinka laajaa yritysjoukkoa muutokset koskettavat.

Liikenne- ja viestintävirasto, Autotuojat ja -teollisuus ry ja SKAL kannattavat ETBS-jarrujärjestelmien korjaamisen lisäämistä lupamenettelyn piiriin, jotta ne tulevat huomioiduiksi tulevaisuudessa yleistyvänä jarrujärjestelmänä.



Onnettomuustietoinstituutti tuo esiin, että ajoneuvojen jarrujen vikaantumisesta johtuneet vakavat tieliikenneonnettomuudet ovat olleet Suomessa harvinaisia. Nykyinen hyvä turvallisuustaso tulee turvata jatkossakin.

Erittäin kehittyneet kuljettajaa avustavat ajoneuvojärjestelmät

Liikenne- ja viestintävirasto pitää ehdotetun ajoneuvolain 6 b §:n tavoitetta ymmärrettävänä, mutta sen säännöksiä tulkinnanvaraisena tai epäselvänä. Ehdotus jättää tulkinnanvaraiseksi muun muassa sen, mitä kaikkia järjestelmiä tai vastuita tietojenantovelvoite koskisi. Säännöksestä jää myös epäselväksi, mitä ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä laissa määriteltyjä velvollisuuksia ja vastuita tietojenantovelvoite koskee ja onko säännöksellä tarkoitus kattaa esimerkiksi rikosoikeudellista ja vahingonkorvausoikeudellista vastuuta koskevien tietojen antaminen. Lisäksi säännöksestä jää epäselväksi, mitä jälleenmyyjällä tarkoitetaan. Viraston näkemyksen mukaan nykyisten markkinavalvontaa koskevien säännösten ja markkinavalvontatoimenpiteiden soveltuminen ehdotuksen valvontaan ei myöskään ole selvää. Esitysluonnokseen sisältyvää arviota viraston resurssitarpeista (alle 0,5 htv:tä) on näistä syistä vaikea arvioida. Lisäksi ehdotus laajentaisi viraston markkinavalvontatehtäviä samalla, kun virastoon kohdistuu valtion säästötoimenpiteiden vuoksi merkittäviä säästötarpeita, jolloin vähäistäkään lisäresurssia voi olla vaikea osoittaa esityksen mukaiseen tehtävään.

Myös **Autoalan Keskusliiton** mukaan ajoneuvolain 6 b §:ään ehdotettu tiedonantovelvoite ei saa jäädä tulkinnanvaraiseksi. Sääntelyn tulee olla selkeää muun muassa sen suhteen, mitä järjestelmiä, vastuita ja tahoja tietojenantovelvoite koskee, ja onko säännöksellä tarkoitus kattaa esimerkiksi rikosoikeudellista ja vahingonkorvausoikeudellista vastuuta koskevien tietojen antaminen. Tiedonantovelvoite ei myöskään saa lisätä ajoneuvojen jälleenmyyjien hallinnollista taakkaa.

Onnettomuustietoinstituutti kannattaa tiukempia vaatimuksia kuljettajan valppaana olon seurannalle tilanteissa, joissa järjestelmä vastaa ajoneuvon ohjaamisesta. Kuljettajan tarkkaamattomuudesta johtuneista onnettomuuksista löytyy jo esimerkkejä myös Suomesta. Tämän johdosta Onnettomuustietoinstituutti kannattaa tieliikennelakiin ehdotettua lisäystä, jossa kerrotaisiin selkeästi, mitä kuljettajalta edellytetään hänen käyttäessään erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä. Näistä asioista tulee jatkossa tiedottaa aktiivisesti, ja harhaanjohtavan tiedon antaminen on ajoneuvolakiin esitetyn mukaisesti kiellettävä.

Kuluttajaliitto kannattaa erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia ajojärjestelmiä koskevia ehdotuksia ja pitää niitä tarpeellisina. Kuluttajaliiton mukaan ne edistäisivät kansalaisten ymmärrystä oikeuden nykytilasta. Tiedonantovelvollisuuden täyttämistä koskevan markkinavalvonnan olisi oltava tehokasta.

Muut huomiot tai ehdotukset

Useat lausunnonantajat (**Liikennevakuutuskeskus, Autoalan Keskusliitto, Autoalan Palveluntuottajat Ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Teknisen Kaupan Liitto ry, Diagno Finland Oy, Suomen Autokierrätys Oy ja Vesa Linja-aho Tmi**) esittävät sääntelyn ajantasaistamista siten, että sähkö- ja hybridautojen ajovoima-akkujen korjaamiselta tulisi edellyttää asennus- ja korjauslupaa. Perusteena mainitaan erityisesti ajovoima-akkujen korjaamisen haastavuus ja puutteellisiin korjauksiin liittyvät turvallisuusriskit sekä näistä aiheutuvat vaikutukset liikenneturvallisuuteen, korjauskustannuksiin, ajoneuvon elinkaareen ja vakuutusten hinnoitteluun.



Osa lausunnonantajista viittaa myös EU:n niin kutsuttua akkuasetusta tukevaan standardiin (SFS-EN 18061:2025), jonka mukaan vain sertifioidut korjaamot saisivat käsitellä sähköajoneuvojen korkeajänniteakkuja. Lisäksi moni edellä mainituista lausunnonantajista esittää, että ajovoima-akkujen korjauksille olisi säädettävä dokumentointivelvoite sähköiseen järjestelmään, jotta korjaustiedot olisivat läpinäkyvästi niitä tarvitsevien saatavilla ja mahdollistaisivat muun muassa ajovoima-akkujen mahdollisen uudelleenkäytön.

Autotuoajat ja -teollisuus ry esittää, että sääntelyssä tulisi huomioida jo nyt saatavilla olevat ja todennäköisesti yleistyvät esimerkiksi tuulilasiin jälkiasennettavat, automatisoidut ajotoimintolaitteet. Nämä järjestelmät eivät ole auton alkuperäisen valmistajan hyväksymiä eivätkä osa ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntäprosessia. Olisi tärkeää, että järjestelmiin kohdistuvat lainsäädännölliset vaatimukset olisivat tasapuolisia eri yrityksille ja toimijoille. Näiden laitteiden osalta tulisi selkeyttää yleistä sääntelyä, vastuutahoja ja mahdollisia hyväksyntävaatimuksia.

Autotuoajat ja -teollisuus ry esittää lisäksi vetyauton käyttövoimaveroon liittyvää muutosta ajoneuvoverolakiin.

Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää useita muita kuin esitykseen sisältyviä muutoksia ajoneuvolakiin. Ensinnäkin ajoneuvoluokan määräytymistä koskeva ajoneuvolain 27 § johtaa sen mukaan epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen vanhojen ajoneuvojen osalta. Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että ajoneuvon luokka ja alaluokka määräytyvät EU-sääntelyn mukaisesti, mutta luokitusperusteet määräytyvät ajoneuvon käyttöönottoaajankohdan mukaisesti. Toiseksi Katsastustoimipaikkojen liitto esittää, että ajoneuvolakiin lisättäisiin säännös muiden ETA-valtioiden myöntämien kansallisten yksittäishyväksyntöjen tunnustamisesta. Lisäksi Katsastustoimipaikkojen liitto esittää, että ajoneuvolakiin lisättäisiin säännös, joka koskee ajoneuvojen hyväksyntää tilanteissa, joissa ajoneuvoon on asennettu työn suorittamiseen tarkoitettu laite, kuten aura, leikkuri, törmäysvaimennin tai muu vastaava työlaite, joka ylittää ajoneuvolle muutoin sallitut mitat tai massat. Nykyinen ajoneuvolaki johtaa käytännössä tilanteeseen, jossa ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä edellytetään poikkeuslupaa, jos ajoneuvoon asennettu työn tekemiseen tarkoitettu laite ylittää sallitut mitat.

Teknisen Kaupan Liitto tuo esiin, että tehostuva markkinavalvonta ja käytönaikainen seuranta lisäävät todennäköisyyttä havaita poikkeamia monimutkaisissa teknisissä järjestelmissä ajoneuvon elinkaaren aikana. Vaatimustenmukaisuus olisi asianmukaisesti varmistettava mahdollisimman etukäteen, mihin auttaisi vaatimuksenmukaisuusasiain neuvottelukuntien toiminnan palauttaminen.