



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Liikenne- ja viestintäministeriö
Traficom

Autoala esittää muutoksia vuodenvaihteen häntälupiin koronapandemian aiheuttaman poikkeustilan vuoksi

EU-lainsäädännön mukaisesti aiemman tyyppihyväksynnän mukaisesti hyväksytyt henkilö- ja pakettiautoja voidaan ensirekisteröidä lainsäädännön muutoksen jälkeen ainoastaan valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvilla eli ns. häntäluvilla. Häntälupia myönnetään Suomessa valmistajakohtaisesti henkilöautoille 10 prosenttia edeltävän 12 kuukauden tai kalenterivuoden ensirekisteröinneistä. Useissa muissa EU-maissa on rinnakkain käytössä myös ns. 3 kuukauden sääntö, jossa autojen määrää ei ole rajoitettu, mikäli ne on valmistettu vähintään 3 kuukautta ennen vaatimuksen voimaantuloa.

Nopeatempoisissa lainsäädäntömuutoksissa häntälupien määrä ei nykyisin riitä Suomessa tilauskannassa ja varastossa olevien autojen saattamiseksi markkinaan. Vuoden 2021 alussa tilanne on poikkeuksellinen koronapandemian vuoksi. Koronapandemia on aiheuttanut vaikeasti ennakoitavissa olevia muutoksia sekä autojen kysyntään että tuotantoon. Vuonna 2020 asiakastilaukset romahtivat keväällä, joka on aiheuttanut tähän mennessä koko vuoden myynnin supistumisen noin viidenneksellä. Edellisen kerran autokauppa on supistunut yhtä voimakkaasti vuoden 2009 finanssikriisin jälkimainingeissa.

Pandemialla on ollut huomattava vaikutus myös autojen tuotantoon. Koronan leviämisen ehkäisemiseksi tehdyt toimenpiteet ovat aiheuttaneet tuotantokatkoksia niin autotehtailla kuin tehtaiden alihankkijoilla. Lisäksi uusien tuotantosarjojen aloituksia ovat lykänneet tyyppihyväksyntäprosessien katkokset kevään aikana. Uusien autojen myynnin romahtamisen ja tuotannon viivästyksen takia auto liikkeiden ja maahantuojien varastoon on jäämässä huomattavasti ennakoitua enemmän autoja, joiden tyyppihyväksyntä on päätymässä vuoden 2021 alussa.

Ratkaisuna häntälupakäytännön muutos

EU-komission mukaan koronatilanne on ollut erilainen eri maissa, joten jäsenmaita on kehoitettu ryhtymään omiin toimiin autoja koskevissa häntälupapojikkeuksissa. Koronapandemian aiheuttaman tilanteen vuoksi autoalaa koskevia poikkeuksia on jo annettu tai niitä suunnitellaan vuodenvaihteeseen muun muassa Tanskassa, Ruotsissa, Norjassa, Saksassa, Italiassa, Espanjassa, Itävallassa, Iso-Britanniassa, Irlannissa, Portugalissa sekä Luxemburgissa.

Esitämme ratkaisuna Suomen häntälupalainsäädännön muuttamista sallimaan myös ns. 3 kuukauden säännön käyttö nykyisäntelyn rinnalla muiden Pohjoismaiden ja useiden Keski-Euroopan maiden tapaan. Tämä olisi helposti toteutettavissa eduskuntaan annetun ajoneuvolain sarjan viimeisten ajoneuvojen käytäntöä koskevan muotoilun muutoksella.

Toisena muutoksena esitämme häntälupakiintiön suurentamista siten, että nykyisen 10 prosentin raja kasvatetaan poikkeuksellisesti 20 prosenttiin. Vaihtoehtona tälle voitaisiin käyttää vuoden 2019 normaalitasoista ensirekisteröintimäärää 10 prosentin määrän laskennassa. Kolmantena pienenä muutoksena esitämme matkalla olevien autojen poikkeustulkintaa, jossa myös Suomeen matkalla oleviin autoihin olisi mahdollista hakea häntälupa esimerkiksi 31.1.2021 saakka. Normaalisti häntäluvan hakeminen sallitaan vain ETA-alueelle tullatulle ajoneuville.

Muutokset eivät vaikuttaisi autokannan päästöihin, sillä vuodenvaihteessa voimaan astuvat uudet vaatimukset koskevat ensisijaisesti polttoaineenkulutuksen seurantajärjestelmää. Komissio on esittänyt pidennyksiä myyntiaikaan muille ajoneuvoluokille, kuten moottoripyörille, mönkijöille, moottoreille ja työkoneille. Komission mukaan näillä joustoilla ei ole todettu olevan ympäristövaikutuksia ja ilman niitä ajoneuvoalalle on epäilty aiheutuvan vakavaa taloudellista vahinkoa. Myös Suomi on puoltanut muille ajoneuvoluokille esitettyjä joustoja.

Ilman muutoksia kotimaiselle autokaupalle aiheutuu merkittäviä lisäkustannuksia

Arviomme mukaan vuodenvaihteen häntälupatilanteesta voi aiheutua kotimaiselle autokaupalle vakavimmillaan 25–40 miljoonan euron tarpeettomat lisäkustannukset, jotka olisivat kokonaan vältettävissä pienellä lakimuutoksella. Tilaukannassa tai myyntivarastossa voi vuoden lopussa olla koronatilanteen takia 16 000–19 000 henkilöautoa, joiden hyväksyntä päättyy vuoden vaihteessa. Tällöin häntälupa voi jäädä puuttumaan jopa 7 000–10 000 autolta. Nämä autot on otettava esittelykäyttöön joulukuussa 2020, vaikka ne myydään eteenpäin asiakkaalle vasta vuoden 2021 puolella. Edellisen vuoden käyttöönottovuosi vaikuttaa auton arvoon sekä uuden auton kaupassa että autoa jälleenmyydessä.

Autokauppa sekä autojen huolto-, korjaus- ja leasingtoiminnot työllistävät Suomessa noin 30 000 henkilöä. Koronatilanne on heikentänyt autokaupan taloudellisia toimintaedellytyksiä merkittävästi, ja alan työllisyys on vähentynyt lomautusten ja työvoimakustannusten sopeutustarpeen takia. Lisäkustannukset heikentäisivät entisestään autoalan taloudellista tilannetta pandemian aiheuttamassa poikkeustilanteessa. Käytännössä lisäkustannukset johtaisivat alan työllisyyden vähenemiseen, sillä työvoimavaltaisella autokaupalla ei ole käytettävissä monia vaihtoehtoja kustannusten leikkaamiseen.

Valmistelemassamme laajemmassa asiantuntijamuistiossa on esitelty tarkemmin tulevaa lainsäädäntöä, poikkeus- ja häntälupatilanteen taustaa sekä yksityiskohtaiset ratkaisuehdotuksemme.

Helsingissä 22.10.2020

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja –teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

LIITE Muistio häntälupalainsäädännön muutostarpeista

Koronatilanteen aiheuttamat ongelmat henkilöautojen poikkeuslupatarpeeseen

Muistio

22.10.2020

Tiivistelmä

EU-lainsäädännön mukaisesti aiemman tyyppihyväksynnän mukaisesti hyväksytyt autoja voidaan ensirekisteröidä lainsäädännön muutoksen jälkeen ainoastaan valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvilla eli ns. häntäluvilla. Häntäluvia myönnetään EU-lainsäädännön määrittelemien rajausten mukaisesti. Suomessa on sovellettu ns. prosentuaalista häntälupakiintiötä, joka perustuu ajoneuvolakiin. Määrittelyä ei ole ehdotettu uudessa ajoneuvolaissa muutettavaksi.

Koronapandemia on aiheuttanut vaikeasti ennakoitavissa olevia muutoksia sekä autojen kysyntään että tuotantoon. Maahantuojien ja autoliikkeiden varastossa on keväällä tapahtuneen kysynnän voimakkaan alenemisen takia poikkeuksellisen paljon vuonna 2020 valmistettuja uusia autoja, jotka eivät täytä vuodenvaihteessa voimaan astuvia vaatimuksia. Koronan leviämisen ehkäisemiseksi tehdyt toimenpiteet ovat aiheuttaneet tuotantokatkoksia ja uusien mallisarjojen tuotannon aloitukset ovat viivästyneet. Viiveet ovat ruuhkauttaneet uusien automallien tyyppihyväksyntäketjua ja venyttäneet tuotannossa olevien automallien tuotantosarjojen elinkaarta ennakoitua pidemmäksi.

Häntäluvien määrä on viime vuosina useaan otteeseen osoittautunut liian pieneksi tilauskannassa olevien autojen ja varastoautojen määrään nähden. Ilman häntälupaa jäävät autot on lainsäädännön taitepisteissä otettava käyttöön ennen uuden lainsäädännön voimaan astumista. Häntälupatilanne aiheuttaa autoalalle merkittäviä lisäkustannuksia esittelykäyttöön ilmoittamisen, autojen arvonaleneman ja ulkomaille tullauksen takia. Yhteensä vuodenvaihteen häntäluvien riittämättömästä määrästä on arvioitu aiheutuvan kotimaiselle autokaupalle noin 25–40 miljoonan euron ylimääräiset kustannukset, mikäli varastoautokanta ei loppuvuoden aikana merkittävästi pienene. Vuodenvaihteen häntälupatilanteen aiheuttamat lisäkustannukset kohdistuvat autokaupalle äärimmäisen huo-noon ajankohtaan, sillä koronatilanne on heikentänyt alan liikevaihtoa ja kannattavuutta.

Ehdotamme ratkaisuna häntälupatilanteesta aiheutuvien ongelmien ratkaisemiseksi häntälupakäytännön muuttamista siten, että kolmen kuukauden sääntö otettaisiin Suomessa käyttöön nykyisen 10 prosentin säännön rinnalla. Vastaava laskentatapa on jo nykyisin käytössä muissa Pohjoismaissa ja monissa muissa EU-maissa. Mikäli kolmen kuukauden sääntöä sovellettaisiin vaihtoehtoisena laskentatapana, häntälupakiintiö riittäisi lähes koko varastoautokannalle. Muutos olisi mahdollista tehdä parhaillaan eduskuntakäsittelyssä olevaan ajoneuvolakiin.

Lisäksi ehdotamme poikkeuksellisenä vain vuodenvaihdetta koskevana ratkaisuna 10 prosentin säännön kertaluonteista kasvattamista 20 prosenttiin vuodenvaihteen muutoksessa sekä mahdollisuutta hakea häntälupaa myös vuodenvaihteessa matkalla Suomeen oleville autoille.

Sisällys

1. Häntälupakäytännöt Suomessa	3
2. Vuodenvaihteessa voimaan astuvat vaatimukset	4
3. Koronatilanteen vaikutukset vuodenvaihteen häntälupatilanteeseen	5
4. Esimerkkejä häntälupalainsäädännön joustoista koronatilanteessa.....	7
5. Ratkaisuehdotukset	9
6. Ehdotettujen muutosten vaikutusten arviointi	11
Liite 1, Pakokaasupäästöjä koskevien vaatimusten muutokset vuosina 2018–2020	14
Liite 2, Tanskan EU-komissiolta saama vastaus kahden rinnakkaisen häntälupaperusteen käyttöön.	17

1. Häntälupakäytännöt Suomessa

Häntäluvut on tarkoitettu varastossa olevien autojen rekisteröinti-aikojen jatkamiseen

EU-lainsäädännön mukaisesti aiemman tyyppihyväksynnän mukaisesti hyväksytyjä henkilö- ja pakettiautoja voidaan ensirekisteröidä lainsäädännön muutoksen jälkeen ainoastaan valmistussarjan viimeisten ajoneuvojen poikkeusluvilla eli ns. häntäluvilla. Valmistussarjan viimeisillä ajoneuvoilla (end of series, EOS) tarkoitetaan varastossa olevia ajoneuvoja, joita ei voida rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, koska voimaan on tullut uusia teknisiä vaatimuksia, joita ajoneuvot eivät täytä.

Häntälupien määrä Suomessa

Häntälupia myönnetään puiteasetuksen (EU) 2018/858 määrittelemien rajausten mukaisesti. Suomessa on sovellettu ns. prosentuaalisia häntälupakiintiötä, jonka määrittely perustuu voimassa olevan ajoneuvolain 69 §:ään ja uuden hallituksen esityksen mukaisen ajoneuvolain 122 §:ään. Sen mukaan häntälupa voidaan myöntää tietylle enimmäismäärälle ajoneuvoja valmistaja- ja ajoneuvoluokakohtaisesti. Häntälupien määrä on henkilöautojen ajoneuvoluokassa (M1) 10 prosenttia ja muilla autoilla, esimerkiksi paketti- ja kuorma-autoilla, 30 prosenttia. Kiintiö lasketaan säädöksen voimaantuloa edeltävän 12 kk:n tai kalenterivuoden aikana Suomessa käyttöönotettujen, saman valmistajan ko. ajoneuvoluokan ajoneuvojen määrästä. Häntälupia myönnetään aina minimissään 100 ajoneuvolle.

Esimerkki

Valmistajan A valmistamia henkilöautoja on otettu Suomessa 1.1.–31.12.2020 käyttöön 2 845 kappaletta. Valmistajan A häntälupakiintiö 1.1.2021 tapahtuvissa lainsäädäntömuutoksissa on 285 henkilöautoa.

Valmistajan B valmistamia henkilöautoja on otettu Suomessa 1.1.–31.12.2020 käyttöön 420 kappaletta. Valmistajan B häntälupakiintiö 1.1.2021 tapahtuvissa lainsäädäntömuutoksissa on minimikiintiön mukaisesti 100 henkilöautoa.

Autojen ilmoittaminen esittelykäyttöön

Häntälupien määrä on viime vuosina useaan otteeseen osoittautunut liian pieneksi tilauskannassa olevien autojen ja varastoautojen määrään nähden. Esimerkiksi vuoden 2019 syyskuussa tapahtuneessa WLTP-muutoksessa häntälupaa ei riittänyt kaikille tilauskannassa ja varastossa oleville autoille, vaan syksyllä luovutettavaksi sovittujen autojen ensirekisteröintiä jouduttiin aikaistamaan elokuulle tai ilmoittamaan autot väliaikaiseen esittelykäyttöön ennen uuden lainsäädännön voimaantuloa. Arviolta 4 000 varastossa ollutta henkilöautoa jouduttiin joko ensirekisteröimään elokuussa tai ilmoittamaan esittelykäyttöön, jotta ne saatiin otettua käyttöön ennen vaatimusten voimaantulon päättymistä.

Häntälupien määrää ei ole Suomessa mahdollista paikata autoverottomien EU-maiden tapaan rekisteröimällä autoja autoliikkeiden nimiin siitä aiheutuvan autoverosta maksettavan arvonlisäveron takia. Mikäli autoliikkeet rekisteröisivät auton omiin nimiinsä ennen hyväksynnän voimaantulon päättymistä, autovero lankeaisi maksettavaksi ensirekisteröinnin yhteydessä. Koska autovero lasketaan arvonlisäverollisesta hinnasta, autoliikkeelle syntyisi näin toimien autoveron osuudesta riippuva korkeampi arvonlisävero, sillä autoliikkeelle rekisteröityä autoa myytäessä myös autoverosta maksetaan

arvonlisäveroa. Arvonlisäverohaitan vähentämiseksi autoverolakiin on tehty esittelyautoja koskeva poikkeusmenettely, jonka perusteella auto voidaan ottaa väliaikaiseen autoverottomaan esittelykäyttöön ennen sen myyntiä ja ensirekisteröintiä asiakkaalle. Väliaikainen esittelykäyttöön ilmoittaminen muodostaa autolle käyttöönottopäivän, joka tulkitaan tyyppihyväksyntälainsäädännössä ensirekisteröintipäiväksi. Aikaistetusta ensirekisteröinnistä ja väliaikaiseen esittelykäyttöön ilmoittamisesta aiheutuu kuitenkin lisätyötä ja kustannuksia autokaupan ketjun eri osapuolille ja auton ostajalle sekä osaltaan myös Traficomille ja Verohallinnolle.

2. Vuodenvaihteessa voimaan astuvat vaatimukset

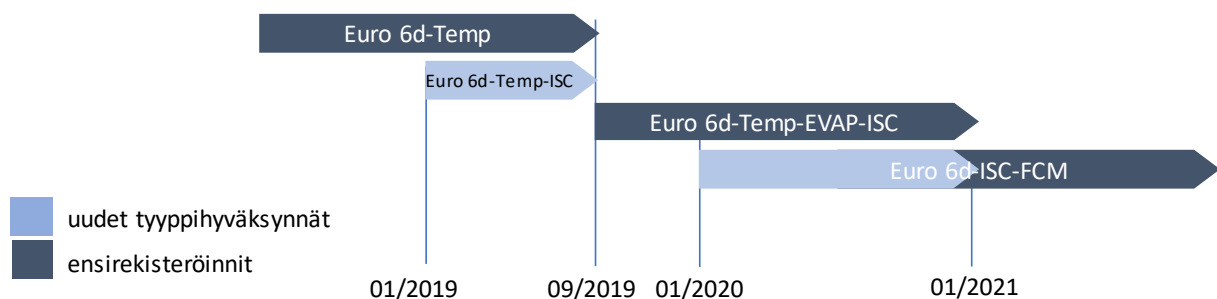
WLTP- ja RDE-muutokset ovat astuneet pääosin voimaan jo vuosina 2018–2019

Viime vuosien aikana on astunut voimaan useita peräkkäisiä toisiaan täydentäviä teknisiä vaatimuksia, jotka liittyvät pakokaasupäästöjen mittaamista koskevien säädösten muutoksiin. Siirtyminen NEDC-mittausmenetelmästä WLTP-menetelmään ja ajonaikaista RDE-mittausta koskevien vaatimusten käyttöönotto on muuttanut autojen teknisiä vaatimuksia noin puolen vuoden välein. Esimerkiksi elokuussa 2019 kaikkiaan kuuden päästöstandardin voimassaolo päättyi. Liitteenä olevassa tiivistelmässä on kuvattu tarkemmin lainsäädännön viimeaikaisia muutoksia.

Vuodenvaihteen vaatimus koskee polttoaineenkulutustietoja tallentavaa järjestelmää

Suurimmat muutokset päästöstandardeihin on jo tehty, mutta lähivuosina astuu voimaan vielä joitakin täydentäviä vaatimuksia. Seuraavaksi vuoden 2021 alussa astuu voimaan henkilöautoja koskeva Euro 6d-ISC-FCM -vaatimus. FCM-vaatimus edellyttää, että autossa on polttoaineenkulutusta ja energiankulutustietoja mittaava ja tallentava OBFCM -järjestelmä (On-Board-Fuel-Consumption-Measurement). Lisäksi vaatimustenmukaisuustodistuksella ilmoitettaviin tietoihin on tulossa vuodenvaihteessa muutoksia, jotka koskevat kaikkia M- ja N-luokan ajoneuvoja. Euro 6d-ISC-FCM -vaatimuksen voimaan astuessa aiemmista hyväksynnistä vanhenevat Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC -vaatimus ja Euro 6d-ISC -vaatimus.

OBFCM-vaatimus sisältää auton polttoaineenkulutuksen tallentamista koskevia muutoksia, eikä vaatimus vaikuta auton päästöihin. Uuden vaatimuksen tavoitteena on tehdä auton elinkaaren aikaisen polttoaineen- tai energiankulutuksen seuranta mahdolliseksi pidemmällä aikavälillä.



Kuva 1 Henkilöautojen ja alaluokan I pakettiautojen päästörajoitusten voimaantulon aikataulu.

3. Koronatilanteen vaikutukset vuodenvaihteen häntälupatilanteeseen

Uusien autojen kysyntä

Koronapandemia on aiheuttanut vaikeasti ennakoitavissa olevia muutoksia sekä autojen kysyntään että tuotantoon. Uusien autojen kysyntä on hiipunut talouden epävarmuuden, lomautuksien ja irtisanomisten vuoksi. Talouden näkymät muuttuivat keväällä nopeasti maltillisen kasvun odotuksista syvään taantumaan. Talouden arvioidaan taantuvan tänä vuonna noin viidellä prosentilla. Poikkeuksellisen epävarmat talousnäkymät vaikuttavat kuluttajien ostokäyttäytymiseen, jolloin kulutushyödykkeiden hankintoja siirretään tulevaisuuteen. Uusien autojen kysyntä reagoi herkästi talouden muutoksiin.

Koronatilanteen seurauksena uusien autojen kysyntä Suomessa jää tänä vuonna noin viidenneksen tavanomaista alhaisemmaksi. Vielä viime vuoden lopulla henkilöautomarkkinan ennakoitiin päätyvän noin 116 000 henkilöauton rekisteröintiin, mutta uusien autojen asiakastilaukset romahtivat maaliskuuhuhtikuussa. Uusia autoja arvioidaan tänä vuonna ensirekisteröitävien noin 91 000. Edellisen kerran autokauppa on supistunut yhtä voimakkaasti vuonna 2009 finanssikriisin jälkimainingeissa.

Autojen maahantuojaat varautuvat seuraavan vuoden kysyntään ennakkotilauksilla, joilla varmistetaan, että maahan saadaan riittävästi kysyntää vastaavia uusia automalleja. Pääosa ennakkotilauksista on tehty vuoden 2019 viimeisen neljänneksen aikana, jolloin markkinan arvioitiin olevan noin 116 000 henkilöauton kokoluokassa. Maahantuojiilla ja autoliikkeillä on keväällä tapahtuneen kysynnän voimakkaan alenemisen takia poikkeuksellisen paljon vuonna 2020 valmistettuja uusia varastoautoja, jotka eivät täytä vuodenvaihteessa voimaan astuvia vaatimuksia.

Autojen tuotanto

Finanssikriisistä poiketen pandemialla on ollut myös huomattava vaikutus autojen tuotantoon. Koronan leviämisen ehkäisemiseksi tehdyt toimenpiteet ovat aiheuttaneet tuotantokatkoksia niin auto-tehtailla kuin tehtaiden alihankkijoilla. Autojen valmistus koostuu tehtaan kokoonpanon lisäksi autojen osia valmistavista alihankintaketjuista, jolloin katkokset alihankkijoiden tuotannossa ovat vaikuttaneet pitkittävästi autojen tuotannon hidastumiseen. Lisäksi tuotannossa on ollut merkittäviä viiveitä, jotka ovat hidastaneet valmistajien siirtymistä uusien Euro 6d-ISC-FCM -vaatimusten mukaisen mallisarjojen tuotantoon. EU:ssa autojen tuotantokatkokset olivat keskimäärin 1,5 kuukauden mittaisia. Uusien mallisarjojen tuotannon aloitukset ovat viivästyneet pelkästään tuotantokatkosten takia 1–2 kuukaudella.

Uusien tuotantosarjojen aloituksia ovat lykänneet myös tyyppihyväksyntäprosessien katkokset keväällä aikana. Euroopan suurimmissa autonvalmistajamaissa uusien autojen ja niiden komponenttien tyyppihyväksynnät keskeytettiin useiden kuukausien ajaksi koronarajoitusten takia. Viiveet ovat ruuhkauttaneet uusien automallien tyyppihyväksyntäketjua ja venyttäneet tuotannossa olevien automallien tuotantosarjojen elinkaarta ennakoitua pidemmäksi.

Tuotanto- ja alihankintaketjuihin on kuluvan vuoden aikana vaikuttanut myös Brexit-prosessi, joka on luonut epävarmuutta Euroopan autoteollisuudelle. Iso-Britanniassa on monen valmistajan tuotantolaitoksia ja komponenttien valmistusta. Autoteollisuuden toimijat ovat sopimuksettoman Brexitin uhan alla etsineet uusia EU:n sisäisiä verkostoja komponenttien toimitukseen.

Häntälupamäärä vuoden vaihteessa

Koronakriisin vuoksi uusien autojen myynti on jäämässä noin viidenneksen ennakoitua määrää pienemmäksi. Tämän seurauksena myös häntälupien määrä on 10 prosentin säännöllä laskettuna jäämässä viidenneksen aiempia vuosia pienemmäksi. Normaalitilanteessa häntälupien määrä on ollut lainsäädännön taitepisteissä 11 000–12 000, mutta ensirekisteröintien romahtamisen takia määrä jää noin 9 000 häntälupaun.

Koronapandemian aiheuttamien poikkeusten vuoksi myönnettävien häntälupien määrä on siis tavanomaista alhaisempi, mutta tarve niille olisi olosuhteiden takia merkittävästi normaalia tilannetta suurempi.

Mikäli uusien autojen kysyntä jää loppuvuoden aikana normaalia alemmas, myyntivarastossa voi vuoden vaihteessa olla 16 000–19 000 uutta henkilöautoa, joiden hyväksyntä päättyy vuoden loppussa. Näin ollen häntälupa voi jäädä puuttumaan jopa 7 000–10 000 autolta. Ilman häntälupakäytännön muutosta autot olisi otettava joululuussa esittelykäyttöön.

Vuodenvaihteessa myös Verohallinnon autoverotuksen tietojärjestelmään tehdään muutoksia, joka aiheuttaa aikataulupaineita autojen esittelykäyttöön ilmoittamiseen.

Matkalla olevat autot

Ajoneuvolain mukaisesti häntälupaa voidaan hakea vain niille autoille, jotka ovat ETA-alueella tullattuna tyyppihyväksynnän voimassaolon päättyessä. Autoa ei myöskään ole mahdollista ilmoittaa esittelykäyttöön Suomessa, mikäli se ei ole maassa samaan ajankohtaan mennessä.

Ongelmatilanteita saattaa muodostua, jos ajoneuvo on lähtenyt Euroopan ulkopuolisesta valmistusmaastaan kohti Eurooppaa, kun tyyppihyväksynnän voimassaolo on päättymässä. Kaikki matkalla olevat autot eivät välttämättä ehdi ETA-valtion alueelle vuoden vaihteeseen mennessä. Lain määritelmän mukaan ajoneuvon sijainti vapaasatamassa odottamassa tullausta ei riitä ETA-valtion alueella olemissen tulkinnaksi, koska virallisesti autoa ei vielä tuolloin ole tullattu ETA-alueelle. Saapuminen ETA-alueelle määritellään tullausasiakirjan päiväyksen perusteella.

Tuotannon viivästymisen ja koronatilanteen aiheuttamien globaalien kuljetusketjujen muutosten takia vuodenvaihteessa vanhentuvien vaatimusten mukaisia autoja on valmistettu tavanomaista pidempään, ja ne saapuvat Suomeen ennakoitua myöhemmin. Autonvalmistuksen tuotantokatkosten vuoksi aiempien tuotantosarjojen valmistusta joudutaan jatkamaan loppuvuoden aikana, jotta kaikki tilatut autot ehditään valmistaa. Koronatilanne on vaikuttanut kansainvälisiin kuljetusketjuihin siten, että uusien autojen toimitusajat ovat viivästyneet. Näiden seikkojen seurauksena erityisesti Aasiassa valmistettujen Suomeen tilattujen autojen saapuminen voi viivästyä tavanomaisesta. Riskinä on, että eivät kaikki tilatut autot ehdi maahan ennen vaatimusten voimaantulon päättymistä.

Alustavan arvion mukaan vuodenvaihteessa on poikkeuksellisesti vasta matkalla Suomeen noin 400 häntäluvitettavaa autoa. Maahantuojat voivat joutua tullaamaan autoja jossakin muussa EU-maassa häntäluvan hakemiseen liittyvien aikarajoitusten vuoksi, sillä kuljetusmatka Keski-Euroopasta voi siirtää autojen saapumisen vuoden 2021 puolelle. Ulkomaille tullaamisesta aiheutuisi merkittäviä kustannuksia ja lisätyötä autoalalle.

4. Esimerkkejä häntälupalainsäädännön joustoista koronatilanteessa

Muiden ajoneuvolajien joustot

Komissio on esittänyt koronapandemian aiheuttaman poikkeustilanteen vuoksi pidennyksiä myyntiaikaan muille ajoneuvoluokille. Nämä muutokset on hyväksytty Suomessa sellaisenaan. Komissio on valmistellut joustoja L-luokan ajoneuvojen (mopot, moottoripyörät, mönkijät ja mopoautot) sekä moottoreille ja niillä liikkuville työkoneille (esimerkiksi traktorit).

Moottoreita ja työkoneita koskien annettiin heinäkuussa 2020 hyväksytyllä asetuksella¹ 12 kuukautta siirtymäaikaa asetuksen vaatimusten voimaantuloon. Asetus tuli voimaan takautuvasti 1.7.2020 alkaen. Perusteluna joustoille esitettiin kriittisten osien ja komponenttien toimitusketjujen häiriöitä, jotka ovat aiheuttaneet viivästyksiä lopputuotteiden valmistukseen. Joustolla ei arvioitu olevan ympäristövaikutuksia, sillä siirtymävaiheen moottorit on jo valmistettu. Lisäksi todettiin, että on erittäin todennäköistä, etteivät moottoreiden ja työkoneiden valmistajat pysty noudattamaan asetuksessa vahvistettuja määräaikoja ilman vakavaa taloudellista vahinkoa.

Komission syyskuussa antaman esityksen mukaisesti L-luokan ajoneuvoille² sallittaisiin normaalia suurempi häntälupakiintiö vuoden 2021 aikana. Näiden ajoneuvojen määrä voisi olla enintään niiden 15.3.2020 varastossa olleiden ajoneuvojen määrä, joiden EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyi 1.1.2021. Valmistajan olisi ehdotuksen mukaan tehtävä hakemus kansalliselle viranomaiselle, jos se haluaisi soveltaa ehdotuksen mukaista poikkeusta. Valmistajan tulisi ilmoittaa niiden ajoneuvojen määrä, joihin poikkeusta sovellettaisiin. Vuoden 2021 alussa L-luokan ajoneuvolle oli astumassa voimaan uusi Euro 5 -säädos. Käytännössä poikkeusmenettelyllä jatketaan varastoon jääneiden vanhan Euro 4 -päästövaatimuksen mukaisten ajoneuvojen myyntiaikaa. Suomessa L-ajoneuvoluokan rajoitettuja poikkeuksia on pidetty näissä olosuhteissa perusteltuna toimenpiteenä alan tilanteen helpottamiseksi eikä sillä ole nähty olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia.³

EU-komission kanta autojen häntälupakäytäntöjen joustoihin

Autoteollisuuden koronaviruspandemian vuoksi kohtaamat ongelmat koskien varastossa olevia ajoneuvoja, tuotantoa sekä tyyppihyväksyntää ovat vastaavia kuin L-luokan, moottoreiden ja työkoneiden valmistuksessa. Autoalalla ongelmien ja taloudellisten vaikutusten mittakaava on kuitenkin alan suuresta koosta ja työllisyysvaikutuksista johtuen suurempi.

Komissio oli käsitellyt joustoja Automotive and Mobility Industries -foorumin lisäkokouksessa 22.7.2020. Autojen osalta todettiin, että eri maissa vallinneen erilaisen markkinatilanteen takia komission ei ole ollut mahdollista valmistella poikkeussäädöstä, joka soveltuisi kaikkien jäsenmaiden tilanteeseen. Tämän vuoksi komissio on suosittanut, että päätökset tarvittavista joustoista tehtäisiin kansallisesti, sillä jäsenmaat tuntevat oman tilanteensa parhaiten. Komissio oli myös painottanut,

¹ [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus \(EU\) 2020/1040](#) asetuksen (EU) 2016/1628 muuttamisesta sen siirtymäsäännösten osalta covid-19-kriisin vaikutusten huomioon ottamiseksi. 15.7.2020.

² [COM \(2020\) 491 Final](#) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta L-luokan ajoneuvojen sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevien erityistoimenpiteiden osalta covid-19-epidemian vastatoimena.

³ [Valtioneuvoston U-kirjelmä 48/2020](#).

että sarjan viimeisten ajoneuvojen menettelyt ovat kansallisia, joten jäsenmaita kehoitettiin ryhtymään omiin toimiin asiassa. Komissio pyysi jäsenmaita informoimaan ratkaisuihistaan perusteluineen.

Muiden EU-maiden valmistelemaat joustot

Koronapandemian aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen vuoksi muissa Euroopan maista on annettu joustoja jo elokuun 2020 lopussa päättyneiden viime vuonna myönnettyjen häntälupien voimassaoloon. Poikkeuksia on jo annettu tai niitä suunnitellaan vuodenvaihteeseen muun muassa Tanskassa, Ruotsissa, Norjassa, Saksassa, Italiassa, Espanjassa, Itävallassa, Iso-Britanniassa, Irlannissa, Portugalissa, Slovakiassa, Latviassa sekä Luxemburgissa.

Vuodenvaihteen tilanteen helpottamiseksi eri maissa on esitetty esimerkiksi poikkeuksellista 30 prosentin sääntöä tavanomaisen 10 prosentin sijaan, kiintiön laskentaa vuoden 2019 ensirekisteröintimäärien perusteella ja tulevien vaatimusten voimaantulon siirtoa.

Joustoja voimassaoloon on tehty muissa Pohjoismaissa siitakin huolimatta, että käytössä on Suomen nykyisen 10 prosentin säännön rinnalla myös 3 kuukauden sääntö, joka helpottaa häntälupatilannetta merkittävästi. Molempien sääntöjen rinnakkainen käyttö on vallitseva ja hyväksytty käytäntö useissa Euroopan maissa, kuten Ruotsissa, Tanskassa, Saksassa, Iso-Britanniassa, Italiassa sekä Norjassa.

Taulukko 1. Esimerkkejä muiden EU-maiden toteuttamista poikkeustilanteen joustoista. (ACEA)

Ruotsi	häntälupien voimassaolon jatko 4–12 kuukautta
Tanska	häntälupien voimassaolon jatko 4 kuukautta
Saksa	häntälupien voimassaolon jatko 12 kuukautta, häntälupakiintiö on nostettu 30 %:iin vuoden 2019 ensirekisteröintimäärästä
Espanja	häntälupien voimassaolon jatko 8 kuukautta, häntälupakiintiö lasketaan vuoden 2019 ensirekisteröintimäärän perusteella
Irlanti	häntälupien voimassaolon jatko 6 kuukautta
Slovakia	häntälupien voimassaolon jatko 6 kuukautta, häntälupakiintiö lasketaan vuoden 2019 ensirekisteröintimäärän perusteella
Itävalta	häntälupien voimassaolon jatko 3 kuukautta, häntälupakiintiö lasketaan vuoden 2019 ensirekisteröintimäärän perusteella
Italia	häntälupien voimassaolon jatko 4 kuukautta
Latvia	häntälupien voimassaolon jatko 4 kuukautta
Portugali	häntälupien voimassaolon jatko 2 kuukautta
Luxemburg	tapauskohtainen jousto
Iso-Britannia	tapauskohtainen jousto

5. Ratkaisuehdotukset

Ehdotettujen joustojen toteutustapa

Suomen tulisi alla esitetyissä poikkeusmenettelyissä b ja c raportoida komissiolle perusteluineen tekemistään muutoksista. Komissio on autonvalmistajille antamissaan vastauksissa todennut, että henkilö- ja pakettiautoja koskevien vaatimusten voimaan tulon aikatauluun ei ole perusteita tehdä koko EU-markkinaa koskevia lainsäädäntömuutoksia, koska tarve joustoille on eri maissa erilainen. Komissio on kuitenkin suositellut, että jäsenmaat toteuttavat mahdollisia joustoja kansallisesti ja hakevat niihin ennalta hyväksynnän.

Saamiemme tietojen mukaan esimerkiksi elokuussa 2020 päättyvässä olleiden häntälupien osalta monet jäsenmaat saivat nopealla aikataululla hyväksynnän häntälupien poikkeukselliseen voimassaolon jatkamiseen. Perusteena poikkeuskäytännölle oli poikkeuksellisen suuri varastoautojen määrä, joka johtui uusien autojen kysynnän romahtamisesta vuoden ensimmäisen puoliskon aikana nopeasti heikentyneen koronatilanteen takia.

a) Häntälupien määrää koskevan lainsäädännön muuttaminen

Ehdotamme ensisijaisesti häntälupakäytännön muuttamista siten, että kolmen kuukauden sääntö otettaisiin Suomessa käyttöön nykyisen 10 prosentin säännön rinnalla. Mikäli kolmen kuukauden sääntöä sovellettaisiin vaihtoehtoisena laskentatapana, häntälupakiintiö riittäisi lähes koko varastoautokannalle. Kolmen kuukauden säännön toteuttamiselle ei ole teknisiä esteitä, sillä uusien autojen vaatimustenmukaisuustodistuksella on syyskuussa voimaan astuneen puiteasetuksen mukaisesti oltava valmistuspäivämäärä.

Puiteasetuksen (EU) 2018/858⁴ liitteen V mukaisesti häntälupien määrä voidaan laskea kahdella eri tavalla:

”Sarjan viimeisiin ajoneuvoihin sovellettavan menettelyn mukaisesti kussakin jäsenvaltiossa käytöön otettavien valmiiden ja valmistuneiden ajoneuvojen enimmäismäärää rajoitetaan toisella seuraavista keinoista jäsenvaltion valinnan mukaan:

1. Yhtä tai useampaa tyyppiä edustavien ajoneuvojen suurin lukumäärä saa olla M1-luokan osalta enintään 10 prosenttia ja kunkin muun luokan osalta enintään 30 prosenttia edellisenä vuonna kyseisessä jäsenvaltiossa käyttöön otettujen kaikkia asianomaisia tyyppisiä edustavien ajoneuvojen lukumäärästä. Jos M1-luokan osalta 10 prosenttia tai kunkin muun luokan osalta 30 prosenttia on vähemmän kuin 100 ajoneuvoa, jäsenvaltio saa sallia enintään 100 ajoneuvon käyttöönoton.

2. Mitä tahansa yhtä tyyppiä edustavien ajoneuvojen määrä rajoitetaan niihin, joille myönnettiin ajoneuvon valmistuspäivänä tai sen jälkeen vaatimustenmukaisuustodistus, joka oli voimassa vähintään kolme kuukautta todistuksen myöntämispäivästä, mutta jonka voimassaolo päättyi säädöksen voimaantulon myötä.”

Suomen häntälupakäytäntö poikkeaa muista Pohjoismaista ja monista Keski-Euroopan maista. Puiteasetus antaa jäsenmaille EU-komission hyväksymän tulkinnan mukaisesti mahdollisuuden soveltaa samanaikaisesti kahta rinnakkaista häntälupaperustetta. Muun muassa Ruotsi, Norja, Saksa ja Italia

⁴ [Puiteasetus \(EU\) 2018/858](#)

ovat jo aiemmin siirtyneet omassa lainsäädännössään käytäntöön, jossa valmistaja voi säädöskohtaisesti valita kumman tahansa laskentatavoista.

Myös Tanska siirtyi vuonna 2018 käytäntöön, jossa valmistaja voi soveltaa kumman tahansa laskentatavan mukaista häntälupakäytäntöä. Tanska selvitti käytännön EU-oikeudellisuutta komissiolta ennen lakimuutosta ja sai vastauksen, jonka mukaan vallitseva tapa molempien laskentatapojen samanaikaiseen käyttöön on EU-lainsäädännön mukainen toimintatapa. Liitteessä 2 on esitetty komission Tanskalle antama vastaus.

Suuret eurooppalaiset autonvalmistajat ovat pääosin sopeuttaneet tuotantonsa ns. kolmen kuukauden sääntöön, joka helpottaa tuotannon ennakkointia ja vaihtelevan kysynnän hallintaa. Tyyppihyväksyntälainsäädännössä tapahtuu jatkuvasti muutoksia muun muassa turvallisuusmääräysten ja pakokaasupäästöjä koskevan lainsäädännön kehittyessä. Kolmen kuukauden sääntö purkaa tuotantokosten aiheuttamia saatavuusongelmia, sillä valmistaja voi sen turvin tuottaa jonkin verran varastoon aiemman tuotantosarjan ajoneuvoja, joita on voitu saattaa markkinoille ennen kuin uuden tyyppihyväksyntävaatimuksen mukainen sarja on saatu laajamittaisesti tuotantoon.

Muutos voitaisiin tehdä lainsäädäntöön kahdella vaihtoehtoisella tavalla:

1. Uudesta ajoneuvolakia koskevasta esityksestä voitaisiin poistaa kokonaan 122 §, sillä puiteasetus määrittelee jo nyt sallitut häntälupakäytännöt. Tämä olisi linjassa ajoneuvolain uudistuksen tavoitteen kannalta, sillä tavoitteena on ollut, että ajoneuvolaissa säädettäisiin vain kansallisista ajoneuvoluokista ja henkilö-, paketti- ja kuorma-autoja koskevasta sääntelyssä sovellettaisiin suoraan EU:n puiteasetusta. Suomi voisi näin sallia vastaavalla tavalla kuin monet muut EU-maat häntälupakäytäntöjen soveltamisen rinnakkain. Puiteasetuksen edellyttämä kansallinen sääntely voitaisiin tehdä Traficomien antamalla teknisellä määräyksellä.
2. Uuden ajoneuvolain 122 §:ään tehdään lisäys, jossa puiteasetuksen mukainen kolmen kuukauden sääntö nostetaan vaihtoehdoksi 10 prosentin säännön rinnalle.

b) Häntälupakiintiön suurentaminen poikkeustilanteessa

Koronatilanteen takia kolmen kuukauden säännön käyttöönotto ei välttämättä riitä kattamaan koko varastoautokannan määrää. Toisena ratkaisuna esitämme 10 prosentin säännön kertaluonteista kasvattamista 20 prosenttiin vuodenvaihteen muutoksessa. Vaihtoehtoisesti voitaisiin käyttää esimerkiksi vuoden 2019 ensirekisteröintimäärää 10 prosentin säännön mukaisten häntälupien laskemisessa.

Voimassa olevan ajoneuvolain 69 § mukaisesti teknisestä menettelystä, sovellettavista määräajoista ja poikkeuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä myönnettäessä poikkeuksia sarjan viimeisille ajoneuvoille voidaan säätää myös valtioneuvoston asetuksella. Vuodenvaihteen poikkeuksista voitaisiin tarvittaessa säätää myös poikkeustilannetta koskevalla valtioneuvoston asetuksella.

c) Matkalla olevien autojen poikkeustulkinta

Jotta myös matkalla olevat autot olisi mahdollista saada häntälupakäytännön piiriin, häntäluvan haku voitaisiin koronatilanteen aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen takia sallia myös ajoneuvoille, jotka ovat vaatimusten voimassaolon päättyessä matkalla Suomeen. Aikarajana voisi olla koronatilanteen aiheuttamien kuljetusketjujen hidastumisen takia 31.1.2021. Perusteena tälle poikkeukselle on erityisesti Suomen sijaintia Pohjois-Euroopassa, jonne laivamatka voi kestää 1–2 viikkoa pidempään kuin Keski-Euroopan tuontisatamiin.

6. Ehdotettujen muutosten vaikutusten arviointi

Ympäristövaikutukset ja vaikutukset autokantaan

Vuodenvaihteessa voimaan astuvat päästömääräykset eivät vaikuta nykyisin voimassa oleviin päästörajoihin säänneltyjen päästöjen osalta. Muutoksella ei ole myöskään vaikutusta uusien autojen hiilidioksidipäästöihin. Ajonaikaisen RDE-päästöttestin korjauskertoimen muutos on tapahtunut pääosin jo aiemmin Euro 6d-ISC -vaatimuksen (AM) voimaan tullessa. Esitetyillä joustoilla ei olisi muussakaan tapauksessa vaikutusta autokannan säänneltyihin päästöihin tai hiilidioksidipäästöihin, sillä maassa olevat varastoautot rekisteröidään Suomeen joka tapauksessa. Jouston tavoitteena on välttää koronasta seuranneen poikkeustilanteen aiheuttavat merkittävät lisäkustannukset kotimaiselle autokaupalle, joka on kärsinyt muutenkin mittavasti koronan vaikutuksista vuoden 2020 aikana.

Häntälupakäytännön muutoksista ei aiheudu haittaa muille toimialoille tai uuden teknologisen yleistykselle, sillä kyse on lyhytvaikutteisesta muutoksesta. Häntälupakäytännön joustot eivät myöskään aiheuta riskiä uutena ensirekisteröitävien autojen tyyppihyväksyntäsuorituspolvien vääristymisestä tai aiemman sukupolven autojen painottumisesta ensirekisteröinneissä.

Taloudelliset vaikutukset kotimaiselle autokaupalle

Häntälupatilanne aiheuttaa autoalalle kustannuksia esittelykäyttöön ilmoittamisen, autojen arvonaleneman ja ulkomaille tullauksen takia. Yhteensä vuodenvaihteen häntälupien riittämättömästä määrästä on arvioitu aiheutuvan kotimaiselle autokaupalle noin 26–37 miljoonan euron ylimääräiset kustannukset, mikäli varastoautokanta ei loppuvuoden aikana merkittävästi pienene.

Esittelykäyttöön ilmoittaminen edellyttää Verohallinnolle tehtävää esittelyautoilmoitusta sekä katsusasemalta haettavaa siirtolupaa ja tarrakilpeä. Esittelykäyttöön ilmoittaminen aiheuttaa alalle hallinnollisia kustannuksia noin 60 euroa autoa kohti.

Joulukuussa esittelykäyttöön otettujen autojen arvonalenema johtuu auton käyttöönotosta vuoden 2020 puolella. Näin autoista muodostuu vuosimallin 2020 autoja, mikä vaikuttaa auton arvoon sekä uuden auton kaupassa että autoa jälleenmyytäessä. Koska esittelykäyttöön ilmoitettuja autoja ei voida myydä vuoden 2021 vuosimallina kevään aikana, autot jouduttaisiin myymään ns. kampanjahinnoittelulla, jossa autoista annetaan 10–15 prosenttia alennusta auton normaalista myyntihinnasta.

Mikäli vuoden 2020 joulukuussa olisi tarvetta ilmoittaa esittelykäyttöön 7 000–10 000 vuonna 2021 myytävää varastoautoa, niiden arvo alenisi yhteensä 28–35 miljoonalla eurolla edellisen vuoden käyttöönottopäivän takia. Arvonalenema on laskettu olettamalla, että edellisen vuoden käyttöönottopäivän takia autoja joudutaan myymään noin 10 prosentin alennuksella edellisen vuoden käyttöönottopäivän takia.

Lisäksi vuodenvaihteessa matkalla Suomeen olevien autojen tullauksesta välisatamassa aiheutuu hallinnollisia ja logistisia kustannuksia, joiden määrän on arvioutu kasvavan 400 000–800 000 euroon.

Taulukko 2. Arvio kotimaiselle autokaupalle aiheutuvista lisäkustannuksista.

	Lisäkustannukset
Autojen ilmoittaminen esittelykäyttöön	0,4-0,6 milj. euroa
Autojen arvon aleneminen, mikäli ne joudutaan saattamaan markkinoille edellisen vuoden käyttöönottopäivällä	25–35 milj. euroa
Autojen tullaaminen Suomen ulkopuolella	0,5-0,8 milj. euroa
Yhteensä	26–37 milj. euroa

Työllisyysvaikutukset

Autokauppa ja sen rinnakkaistoiminnot työllistävät Suomessa noin 30 000 henkilöä. Kotimaisen autoalan työllisyyden on arvioitu tänä vuonna heikentyneen kysynnän vähentymisestä seuranneiden lomautusten ja työvoimakustannusten sopeutustarpeen takia noin 10 prosentilla. Alalle aiheutuvat lisäkustannukset heikentäisivät merkittävästi autoalan kannattavuutta tilanteessa, jossa ala on joutunut kysynnän heikentymisen takia sopeuttamaan toimintaansa työvoimakustannuksia leikkaamalla. Käytännössä lisäkustannukset johtaisivat alan työllisyyden vähenemiseen, sillä työvoimavaltaisella autokaupalla ei ole käytettävissä vaihtoehtoja kustannusten leikkaamiseen.

Vaikutukset kotimaisen autoalan kilpailukykyyn

Vuodenvaihteen häntälupatilanteen aiheuttamat lisäkustannukset kohdistuvat autoalalle kriittisen huonoon ajankohtaan, sillä koronatilanne on heikentänyt merkittävästi kotimaisen autokaupan liikevaihtoa ja kannattavuutta.

Nykyinen häntälupakäytäntö heikentää kotimaisen autoalan kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin. Suomessa ei ole perusteltua säännellä häntälupakäytäntöä tiukemmin kuin muissa Pohjoismaissa tai Euroopan päämarkkinoilla. Suomen muista Pohjoismaista poikkeava häntälupakäytäntö aiheuttaa kotimaisessa uuden auton kaupassa ongelmia, jotka heijastuvat markkinoille pitkinä toimitusaikoina ja vääristävät kilpailua eri maanosissa toimivien erilaiset tuotantostrategiat valinneiden autovalmistajien kesken. Monet uusien autojen maahantuojat toimivat pohjoismaisessa yhteistyöverkostoissa ja käyttävät toimitusketjun hallinnassaan yhteispohjoismaisia varastoja. Muista Pohjoismaista poikkeava häntälupakäytäntö heikentää mahdollisuuksia hyödyntää yhteisiä varastoja ja tilaus-toimitusketjuja. Automarkkinan pienen koon takia pohjoismainen yhteistyö on kotimaisille automaahantuojille erittäin tärkeää, sillä sen avulla on voitu merkittävästi alentaa alan logistisia kustannuksia ja varautua kysynnän vaihteluihin.

Lisätietoja

Markus Markkanen
Tekninen asiantuntija, DI
Autotuoja ja -teollisuus ry (AT)
Ateneuminkuja 2 C, 10. krs
00100 Helsinki
p. 040 733 8856
markus.markkanen@autotuoja.fi

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija, TkL, DI
Autoalan Tiedotuskeskus
Mikonkatu 8, 10. krs
00100 Helsinki
p. 050 5344 750
hanna.kalenoja@aut.fi

Liite 1, Pakokaasupäästöjä koskevien vaatimusten muutokset vuosina 2018–2020

Teknisten vaatimusten muutosten määrän kasvu viime vuosien aikana liittyy pakokaasupäästöjen mittausten menetelmien muutoksiin. Laboratoriossa tehtävän vuonna 2018 voimaan astuneen uuden WLTP-mittauksen yhteydessä EU:ssa on otettu vaiheittain käyttöön RDE-mittaus (Real Driving Emissions), joka tehdään liikenteessä ajaen. RDE-säädökset on hyväksytty neljässä eri vaiheessa vuosina 2015–2018. RDE:n ensimmäisessä vuonna 2015 hyväksytyssä vaiheessa määriteltiin PEMS-laitteella liikenteessä ajaen tehtävän RDE-mittausmenetelmän tekniset vaatimukset. RDE-mittauksen tuloksia koottiin aluksi ainoastaan monitorointitarkoituksiin vuosina 2016–2017.

RDE-testi tuli aluksi voimaan vain typen oksidi (NO_x) -päästöille, joiden raja-arvoina käytetään Euro 6 -raja-arvoja soveltaen niihin korjauskertoimia. Toisessa lainsäädäntövaiheessa hyväksyttiin RDE-testin voimaan astumisen aikataulu sekä sallitut korjauskertoimet. RDE-mittauksen monitorointivaihe jatkui syyskuuhun 2017 asti. Uusille ensirekisteröitäville henkilöautoille se tuli pakolliseksi syyskuussa 2019. RDE-testi otetaan käyttöön kaksivaiheisesti siten, että 1.9.2017–1.1.2020 RDE-mittaus saa ylittää typen oksidi -päästöjen Euro 6 -raja-arvot väliaikaisella kertoimella 2,1 (CF TEMP) ja vuoden 2020 alusta lopullisella kertoimella 1,5 (CF FINAL). Päästöstandardin lyhenne TEMP-viittaa RDE-testin väliaikaiseen kertoimeen.

Kolmannessa vaiheessa RDE-mittaus laajennettiin koskemaan myös pienhiukkasten enimmäismäärää. Hiukkasten määrälle korjauskertoimeksi asetettiin 1,5. Säädös astui uusille ajoneuvoille voimaan syyskuussa 2017 ja uusille ensirekisteröitäville autoille syyskuussa 2019. Lisäksi mittausmenetelmää muutettiin siten, että testiin lisättiin kylmäkäynnistystä koskeva osuus ja RDE-mittauksien tulosten esittäminen vaatimustenmukaisuustodistuksessa tuli samalla pakolliseksi.

EU hyväksyi lisäksi kesäkuussa 2017 haihtumapäästöjen mittausmenetelmän muutoksen, joka pidentti haihtumapäästöjen mittausaikaa 48 tuntiin. Haihtumapäästöjen mittausta koskeva Euro 6 -muutoksen standardissa käytetään lyhennettä EVAP. Haihtumapäästöjen mittaava vaatimus koskee vain bensiinikäyttöisiä autoja.

Neljännessä vaiheessa lainsäädäntöä täydennettiin ajoneuvon koko elinkaaren aikaisten päästöjen valvonnan ja monitoroinnin osalta sekä RDE-mittauksen teknisen toteutuksen osalta. Kunkin jäsenvaltion tyyppihyväksyntäviranomaisten tulee poimia ajoneuvokannasta mitattavaksi tietty määrä liikennekäytössä olevia ajoneuvoja. Aiemmin määriteltyä typen oksidien 1.1.2020 voimaan astuvaa RDE-korjauskerrointa (CF FINAL) 1,5 alennettiin 1,43:een. WLTP-testausmenetelmää on täydennetty uusilla elementeillä, jotka liittyvät ajoneuvon ajovastusparametrien mittaamiseen, kahdella polttoaineella toimivien ajoneuvojen määräysten selkeyttämiseen, hiilidioksidipäästöjä koskevaa interpolointimenetelmän kehittämiseen sekä akselivierintävastuksen ja renkaiden vierintävastukseen liittyvien vaatimusten päivittämiseen. Lisäksi voimaan astui uusi käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeva menettely (In-Service Conformity Test ISC), joka edellyttää, että autonvalmistaja tekee päästömittauksia myös osalle liikenteessä olleista autoista viiden vuoden tai 100 000 ajokilometrin iässä.

Taulukko 3. Vuoden 2018 aikana tai sen jälkeen voimaan astuvat päästölainsäädännön muutokset. Kirjaintunnukset AD–AF viittaavat RDE-vaiheisiin 1–3 (EU ja WLTP-lainsäädäntöön (EU 2017/1151, 2017/1347) ja tunnukset AG–AR RDE:n neljänteen vaiheeseen ja WLTP 2 -vaiheeseen (EU 2017/1154 ja EU 2018/1832).

kirjaintunnus	päästöstandardi	ajoneuvoluokka ja alaluokka	voimaantulo, uudet tyypit	voimaantulo, uudet ajoneuvot	viimeinen rekisteröintipäivä	EU:n asetus
AA	Euro 6c ¹⁾	M1, N1 alaluokka I			31.8.2018	2017/1347
AB	Euro 6c ¹⁾	N1 alaluokka II			31.8.2019	2017/1347
AC	Euro 6c ¹⁾	N1 alaluokka III			31.8.2019	2017/1347
BA	Euro 6b ¹⁾	M1, N1 alaluokka I			31.8.2018	2017/1347
BB	Euro 6b ¹⁾	N1 alaluokka II			31.8.2019	2017/1347
BC	Euro 6b ¹⁾	N1 alaluokka III			31.8.2019	2017/1347
AD	Euro 6c	M1, N1 alaluokka I		1.9.2018	31.8.2019	2017/1151, 2016/646, 2008/692
AE	Euro 6c-EVAP	N1 alaluokka II		1.9.2019	31.8.2020	2017/1151, 2016/646, 2017/1221, 2017/1347
AF	Euro 6c-EVAP	N1 alaluokka III, N2		1.9.2019	31.8.2020	2017/1151, 2016/646, 2017/1221, 2017/1347
AG	Euro 6d-TEMP	M1, N1 alaluokka I	1.9.2017		31.8.2019	2016/646, 2008/692
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	M1, N1 alaluokka I			31.8.2019	2017/1221, 2008/692, 2018/1832
CG	Euro 6d-TEMP-ISC	M1, N1 alaluokka I	1.1.2019		31.8.2019	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
DG	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	M1, N1 alaluokka I	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AH	Euro 6d-TEMP	N1 alaluokka II	1.9.2018		31.8.2019	2016/646, 2008/692
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	N1 alaluokka II			31.8.2020	2016/646, 2008/692
CH	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	N1 alaluokka II	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AI	Euro 6d-TEMP	N1 alaluokka III, N2	1.9.2018		31.8.2019	2016/646, 2008/692
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	N1 alaluokka III, N2			31.8.2020	2017/1221, 2008/692
CI	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	N1 alaluokka III, N2	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AJ	Euro 6d	M1, N1 alaluokka I			31.8.2019	2016/646, 2008/692
AK	Euro 6d	N1 alaluokka II			31.8.2020	2016/646, 2008/692
AL	Euro 6d	N1 alaluokka III, N2			31.8.2020	2016/646, 2008/692
AM	Euro 6d-ISC	M1, N1 alaluokka I			31.12.2020	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AN	Euro 6d-ISC	N1 alaluokka II			31.12.2021	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AO	Euro 6d-ISC	N1 alaluokka III, N2			31.12.2021	2018/1832, 2008/692, 2017/1151
AP	Euro 6d-ISC-FCM	M1, N1 alaluokka I	1.1.2020	1.1.2021		2018/1832, 2017/115, 2016/646, 2008/692
AQ	Euro 6d-ISC-FCM	N1 alaluokka II	1.1.2021	1.1.2022		2018/1832, 2017/115, 2016/646, 2008/692
AR	Euro 6d-ISC-FCM	N1 alaluokka III, N2	1.1.2021	1.1.2022		2018/1832, 2017/115, 2016/646, 2008/692

Päästöstandardeissa sovelletaan vuodesta 2019 alkaen Euro 6–2 -OBD-standardia=täydet Euro 6 -OBD-vaatimukset ja lopulliset OBD-kynnysarvot asetuksen 2017/1151 liitteessä XI olevan 2.3.3 kohdan määritelmän mukaisesti. Merkinnällä ¹⁾ kuvatuissa vanhemmissa Euro 6b ja 6c -standardeissa sovelletaan Euro 6–1 -OBD-standardia=täydet Euro 6 -OBD-vaatimukset, kuitenkin alustavat OBD-kynnysarvot asetuksen 2017/1151 liitteessä XI olevan 2.3.4 kohdan määritelmän mukaisesti ja osittain väljennetty käytönaikainen tehokkuussuhde (IUPR).

Euro 6b -päästöstandardi=Euro 6 -päästövaatimukset, myös tarkistettu menetelmä hiukkasten mittaamiseen, hiukkasmäärän standardit (alustavat arvot suoraruiskutteisella puristusyttyismootorilla varustettuja ajoneuvoja varten).

Euro 6c -päästöstandardi = RDE-testaus ainoastaan seurantaan (not to exceed (NTE) -päästörajoja ei sovelleta), muutoin täydet Euro 6 -päästövaatimukset.

Euro 6c-EVAP -päästöstandardi=NO_x:n RDE-testaus ainoastaan seurantaan (NTE-päästörajoja ei sovelleta), muutoin täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset (myös hiukkasmäärän RDE-testaus), tarkistettu haihtumispäästöjen testausmenettely.

Euro 6d-TEMP -päästöstandardilla tarkoitetaan Euro 6 -päästövaatimuksia, joissa on otettu huomioon lopulliset hiukkasmäärän standardit ja vertailupolttoaineen E10 ja B7 käyttö WLTP-testisyklillä sekä typen oksidi -päästöjen RDE-testaus väliaikaisella kertoimella 2,1.

Euro 6d-TEMP-EVAP -päästöstandardi=NO_x:n RDE-testaus väliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, muutoin täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset (myös hiukkasmäärän RDE-testaus), tarkistettu haihtumispäästöjen testausmenettely.

Euro 6d-TEMP-ISC -päästöstandardi = RDE-testaus väliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset (myös hiukkasmäärän RDE-testaus) ja uusi käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeva menettely.

Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC = NO_x:n RDE-testaus väliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset (myös hiukkasmäärän RDE-testaus), 48 tunnin haihtumispäästöjen testausmenettely ja uusi käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeva menettely.

Euro 6d -päästöstandardi = RDE-testaus lopullisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, muutoin täydet Euro 6 -päästövaatimukset.

Euro 6d-ISC = RDE-testaus lopullisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset, 48 tunnin haihtumispäästöjen testausmenettely ja uusi käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeva menettely.

Euro 6d-ISC-FCM = RDE-testaus lopullisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja soveltaen, täydet Euro 6 -pakokaasupäästövaatimukset, 48 tunnin haihtumispäästöjen testausmenettely, polttoaineen- ja/tai sähköenergiankulutuksen seurantaan käytettävät laitteet ja uusi käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeva menettely.

Liite 2, Tanskan EU-komissiolta saama vastaus kahden rinnakkaisen häntälupaperusteen käyttöön



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Industrial Transformation and Advanced Value Chains
Automotive and Mobility Industries
Head of Unit

Brussels, **7 MAI 2018**
GROW/C4/AL/cdp(2018)2489427

Mr Synne Espensen
Counsellor
Permanent Representation of
Denmark
rue d'Arlon 73
1040 Bruxelles

Dear Mr Espensen,

I should be grateful if you could ensure delivery of the attached letter to Mr Jesper Høgh Bach, Head of Unit of the Danish Road Safety Agency.

Yours faithfully,

Joanna Szychowska



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Industrial Transformation and Advanced Value Chains

Automotive and Mobility Industries

Head of Unit

Brussels, **- 7 MAI 2018**
GROW/C4/AL/cdp (2018)2489427

Mr Jesper Høgh Bach
Head of Division
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Dear Mr. Høgh Bach,

Thank you for your question on the limitation of end-of-series vehicles in accordance with Directive 2007/46/EC on the approval of vehicles.

The possibility for Member states of registering end-of-series vehicles is limited in time but also in volume by Directive 2007/46/EC to avoid abuses and detrimental effects on the core objective of the directive, i.e. enforcing new harmonized requirements from a certain date.

In particular, Annex XII requires Member States to restrict the entry into service of end-of-series vehicles on their territory on the basis of the date of production (at least 3 months before the regulatory deadline) or on the basis of the number of vehicles of the same type put into service in the previous year in that Member State (10% or 30% of vehicles put into service the previous year depending on vehicle category). It is up to Member States to decide the criteria they will use but at least one of these criteria shall be complied with. The directive does not prevent Member States from deciding to use one criterion for one vehicle type and another criterion for another vehicle type. It is also acceptable if Member states apply both criteria for the same type as it is in line with the objective of the directive, i.e. to limit the number of end-of-series vehicles in each Member State

It should be finally recalled that accepting the first registration of end-of-series vehicles is a possibility not an obligation for Member States.

Should you need more information, please feel free to contact Antony Lagrange (antony.lagrange@ec.europa.eu. Tel +32 2 298 7580) in charge of this file

Yours faithfully,

Joanna Szychowska