

## Ajoneuvot 2015 -strategia

# Ajoneuvoalan sääntely-ympäristö Taustamuistio B

Tuomas Raivio  
Anna Kumpulainen

Gaia Consulting Oy



## JOHDANTO

Tämä muistio on Ajoneuvostrategia 2015 -hankkeen taustamuistio B, jossa kuvataan ajoneuvoalan sääntely-ympäristö ja sen arvioitua kehitystä. Tärkeitä tarkastelutasoja ovat kansainvälinen, EU- ja kansallinen taso. Muistion tarkoituksena on ohjata strategiatyön tiedonkeruuta osoittamalla kansallinen liikkumavara ja reunaehdot eri tekijöiden suhteen sekä pohjustaa keskeisten vaikuttavuustavoitteiden muotoilua. Muistion lähtöaineisto on kerätty pääasiallisesti hallinnonalojen haastatteluilla marras-joulukuussa 2008.

Tätä muistiota täydennetään tammikuun 2009 sidosryhmätyöpajojen tulosten perusteella.

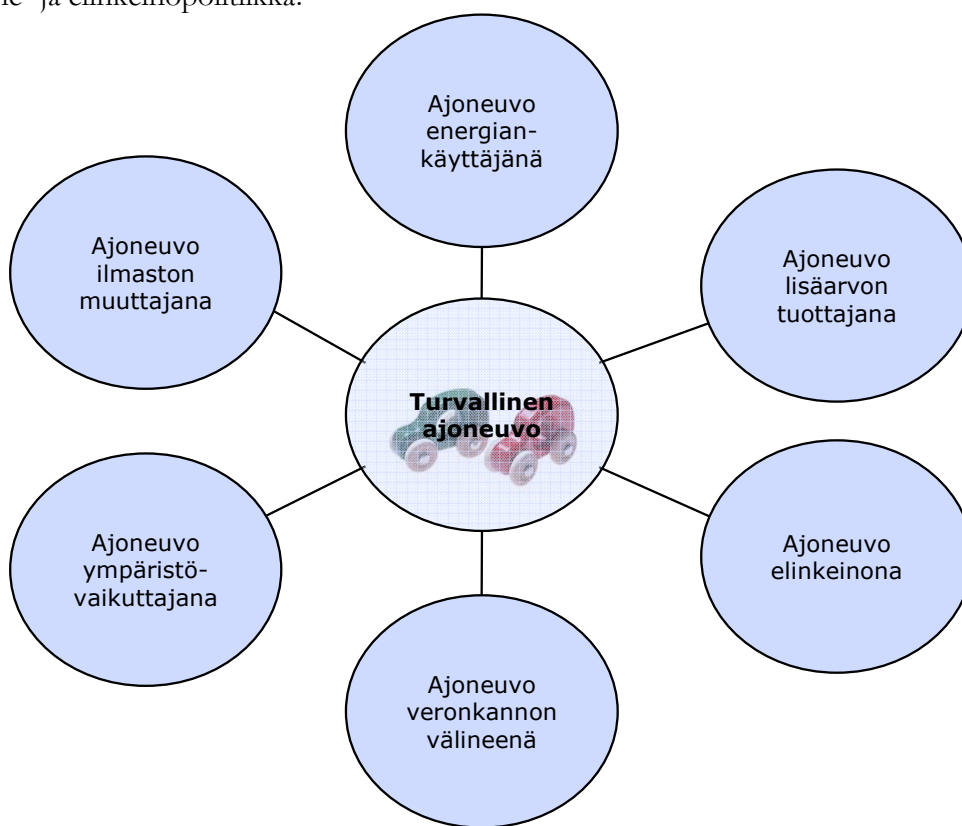
## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>AJONEUVO SÄÄNTELYN KOHTEENA .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>SÄÄNTELYN TASOT JA SUBSTANSSIJAKO.....</b>	<b>4</b>
2.1	UNECE .....	4
2.2	EU-SÄÄNTELY JA MINISTERIÖIDEN TYÖNJAKO .....	5
2.3	VEROTUS .....	6
2.4	MUUT HALLINNONALAT .....	7
2.5	AJONEUVOT JA ILMASTONMUUTOS .....	7
2.6	AJONEUVOT JA TURVALLISUUS .....	8
<b>3</b>	<b>HAVAINTOJA, HAASTEITA JA KEHITYSKULKUJA .....</b>	<b>8</b>

# 1 Ajoneuvo sääntelyn kohteena

Ajoneuvot ja niihin liittyvät toimialat muodostavat hyvin monipolvisen kokonaisuuden, jossa ajoneuvoilla on erilainen rooli riippuen tarkastelukulmasta. Yhtä merkitystä ajoneuvolle ei voida antaa.

Kuvassa 1 on esitetty tunnistetut ajoneuvoihin liittyvät näkökulmat. Pääasiallinen motiivi ajoneuvon omistamiselle ja haltijuudelle on ajoneuvosta saatava lisäarvo. Ajoneuvo voi olla *lisäarvon tuottaja* eli esimerkiksi kuljetustarpeiden täyttäjäksi tai symboli. Kuljetustoimiala käyttää ajoneuvoja keskeisenä liiketoiminnan lisäarvon välineenä. Yksityisille ihmisille ajoneuvo merkitsee yhä enenevässä määrin kuljetustarpeiden täyttämistä, mutta erityisesti autoihin kautta aikojen liitetty symboliarvostus lienee edelleen merkittävä tekijä auton valitsemisessa ja omistamisessa. Ajoneuvolla ansaitsemisen tärkeitä sääntelynäkökulmia ovat liikenne- ja elinkeinopoliittika.



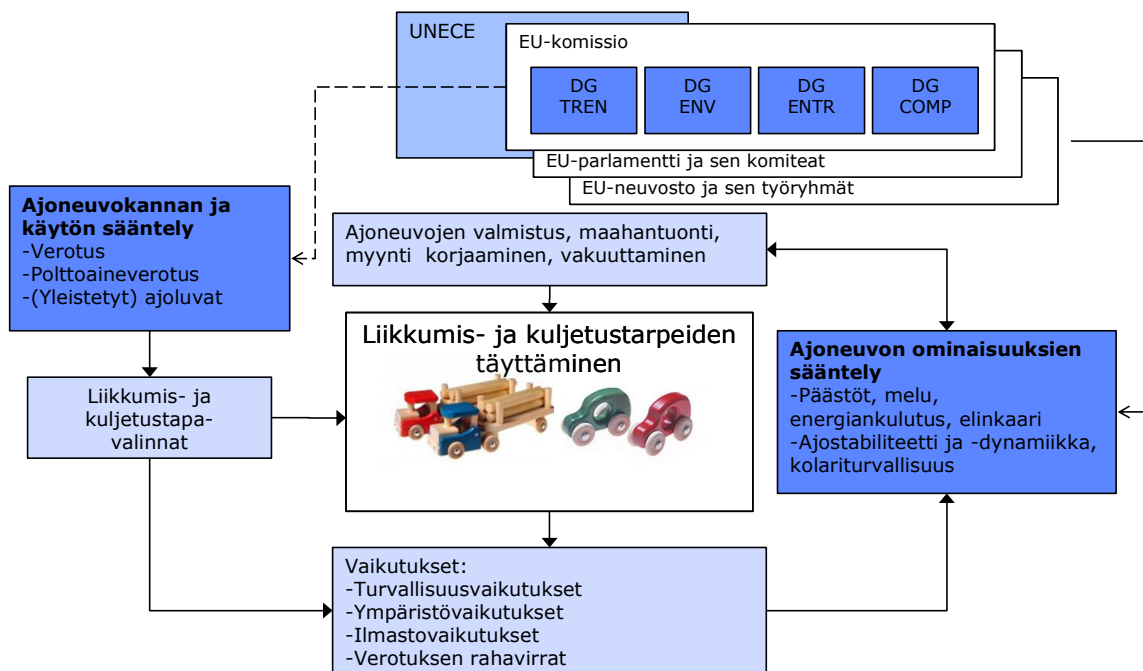
**Kuva 1.** Ajoneuvojen roolitus eri näkökulmista

Mm. ajoneuvojen maahantuojille, myyjille, korjaajille, vakuuttajille, katsastajille ja kuljettajakouluttajille sekä ajoneuvojen ja niiden komponenttien valmistajille ajoneuvo muodostaa *elinkeinon*. Tällöin sääntely on kilpailu- ja sisämarkkina-asialähtöistä. Valtiontalouden kannalta ajoneuvo ja sen energiankäyttö ovat merkittäviä verotuksen kohteita ja *veronkannon välineitä*. Energian käyttö liittyy läheisesti hiilidioksidipäästöjen kautta myös *ilmastonmuutokseen* ja paikallispäästöihin sekä meluun ja valoon, joten ajoneuvot ovat merkittäviä *ympäristövaikuttajia*. Vaikka liikenne ei kuulu Kioton sopimukseen, EU:n ilmastopaketti ja sen tavoitteet vaikuttavat voimakkaasti ajoneuvojen ominaisuuksien sääntelyyn. Ihmisten turvallisuuden kannalta tärkeä näkökulma on ajoneuvon *turvallisuus* normaali- ja kolaritilanteissa niin matkustajien kuin ulkopuolisten tahojen osalta, jota säädellään ajoneuvojen teknisillä määräyksillä.

Globaaleja näkökulmia edustavat ajoneuvojen energiankäyttö, osuus ilmastonmuutoksessa, ympäristövaikutukset sekä ajoneuvoturvallisuus. Kansallisesti merkittäviä tekijöitä ovat paikalliset vaikutukset ja näkökulmat, joita ovat ajoneuvot ansaintavälineenä ja elinkeinona sekä ajoneuvoihin liittyvä verotus. Alueelliset olosuhteet vaikuttavat kaikkiin osa-alueisiin.

## 2 Sääntelyn tasot ja substanssijako

Kuvassa 2 on esitetty pähkinänkuoressa ajoneuvoalan eurooppalais-suomalainen sääntely-ympäristö. Seuraavissa alaluvuissa valotetaan sääntely-ympäristöä kansainvälisellä, EU- ja kansallisella tasolla sekä käsitellään lyhyesti alaan välillisesti liittyviä hallinnonaloja sekä ilmastonmuutosta eräänä tärkeänä poikkileikkaavana teemana.



Kuva 2. Ajoneuvoalan eurooppalais-suomalainen sääntely-ympäristö

### 2.1 UNECE

YK:n Euroopan-talouskomissio UNECE on yksi YK:n viidestä alueellisesta komissiosta. UNECEn päätehtävä on edistää eurooppalaista talousintegraatiota. UNECEn toimintaan osallistuvat EU:n lisäksi Euroopan ei-EU-maat, Venäjä ja itsenäisten valtioiden yhteisö sekä Pohjois-Amerikka. Järjestöllä on tällä hetkellä 56 jäsenvaltiota, mutta kaikki toiminnasta kiinnostuneet YK:n jäsenmaat voivat osallistua siihen. Lisäksi toimintaan osallistuu yli 70 kansainvälistä ammatti- ja muuta ei-hallinnollista organisaatiota.

UNECE tuottaa mm. analyyskejä, politiikkatoimenpide-ehdotuksia ja muuta apua hallituksille. Ajoneuvoalan kannalta tärkeimpiä ovat kuitenkin UNECEn tuottamat normit, standardit ja sopimukset, joiden tavoitteena on maailmanlaajuinen kansainvälinen yhteistyö. Ajoneuvoalojen kannalta tärkeitä UNECEn ohjelmia ovat Economic Cooperation and Integration, Environmental Policy, Technical Cooperation ja ehkä tärkeimpänä Transport, joka käsittelee mm. tie-, rautatie- ja vesikuljetuksia sekä intermodaalisuutta, tullimääräyksiä, VAK-kuljetuksia ja erityisesti ajoneuvosäädöksiä. Säädstoiminnan yhtenä keskeisenä tavoitteena on maailmanlaajuinen säädösten harmonisointi turhien ajoneuvomuutosten,

testien ja hyväksymisprosessien karsiminen. EU soveltaa direktiivien kautta monia UNECE-säädöksiä EU:n jäsenmaita sitovina.

## 2.2 EU-sääntely ja ministeriöiden työnjako

Kuten aiemmin todettiin, ajoneuvoaloilla on monta erilaista yhteyttä. Myös EU:ssa ajoneuvoihin liittyvien asioiden sääntelyyn osallistuu monta eri tahoa. Seuraavassa kuvataan EU:n ja Suomen sääntely-ympäristöä selvyuden vuoksi lähtien komission pääosastojen työnjaosta. Todellisuudessa asioita puidaan paljon EU-parlamentin komiteoissa, EU-neuvoston työryhmissä ja vastaavissa elimissä. Erityisesti unionin ympäristöpolitiikan muotoutumisessa Euroopan parlamentilla on merkittävä rooli. Komissio tekee kuitenkin yleensä ehdotukset, ja päätöksenteko tapahtuu valituin menettelyin komission, neuvoston ja parlamentin toimesta.

Komission pääosastoista ajoneuvoalojen kannalta tärkeimpiä ovat liikenteen ja energian, ympäristöasioiden, yritys- ja teollisuustoiminnan sekä kilpailun pääosastot.

**Liikenteen ja energian pääosasto** kehittää yhteisön liikenne- ja energiapolitiikkaa sekä niihin liittyvää valtiontukipolitiikkaa. Lisäksi se vastaa rahoitusohjelmista, joilla tuetaan Euroopan laajuisia verkkoja, teknologian kehittämistä ja innovaatioita.

Liikenteen ja energian todellisia sisämarkkinoita ollaan toteuttamassa EU:n kilpailukyvyyn parantamiseksi: näiden uusien yhdentyneiden markkinoiden tarkoitus on taata laadukkaiden palvelujen tarjonta kohtuullisin hinnoin. Pääosaston linjanveto *"Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika"* heijastelee sitä poliittista muutosta, jolla nopeutetaan tarvittavia uudistuksia, valmistellaan laajentumista ja suunnataan eurooppalaista politiikkaa kohti kansalaisia.

Suomessa pääosaston toimialaa edustaa **liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)** sekä käytännön toimijana ajoneuvojen osalta sen virastona **Ajoneuvohallintokeskus AKE** ja tieliikenteen osalta Tiehallinto. LVM:n toiminnan eräänä strategian kannalta keskeisenä sisältönä ovat ajoneuvojen käyttö-säädökset, jotka määrittelevät erityisesti kuljetusalan elinkeinopolitiikkaa. Eräs esimerkki tästä on viime vuosina kiivaastikin käyty keskustelu rekkojen mitoista ja kuormatilojen koosta. AKE hallinnoi puolestaan mm. ajokortteja ja niihin liittyvää koulutusta, kv. kuljetuslupia, ADR-lupia ja muita VAK-kuljetusasioita sekä katsastustoimintaa. Keskeinen toiminnan sisältö on ajoneuvorekisterin ylläpito ja siihen liittyen mm. ajoneuvoverotuksen käytännön toteuttaminen.

**Ympäristöasioiden pääosaston** päätehtävä on tuottaa uutta ympäristölainsäädäntöä ja varmistaa, että päätetyt asiat pannaan toimeen. Ympäristöpolitiikka eroaa muista sektorikohtaisista politiikoista laaja-alaisuudellaan. EU:n ympäristöpolitiikan agendan muotoutumista ohjaavat perussopimuksien linjauksien ohella myös monet muut tekijät. Ympäristöohjelmat ja komission työohjelmat ovat EU:n ympäristöagenda; niissä listataan tavoitteita ja toimenpiteitä. Eri jäsenmaiden kansallisten ympäristöpolitiikkojen erot luovat harmonisointipaineita unionin ympäristöpolitiikalle. Ajoneuvoalan kannalta merkittävää on, että ympäristöasioihin ja ympäristön pääosaston vastuulle kuuluvat liikenteen polttoaineet ja Euroopan ilmanlaatuasiat. Ajoneuvojen päästömääräyksiä käsitellään EU:n ympäristöneuvostossa, mutta varsinaiset ajoneuvomääräykset tulevat yritys- ja teollisuustoiminnan pääosastolta. Määräykset toteuttaa Suomessa pääosin LVM.

Suomessa ympäristön pääosaston toimialaa edustaa **ympäristöministeriö (YM)**. Sen vastuulle kuuluvat ilmanlaatu-, melu-, valo- sekä liikennepolttoaineasiat ja liikennepolttoainedirektiivin toteuttaminen. Toisin kuin monissa Euroopan maissa,

Suomessa ympäristöministeriöllä ei ole suurta liikenneosastoa. YM tekee tiivistä yhteistyötä LVM:n kanssa monissa asioissa. Historiallisista syistä YM:n vastuulle kuuluvat myös työkonemoottorien päästöt, vaikka asia on EU:ssa yritys- ja teollisuustoiminnan pääosastossa. Tähän on liittynyt käytännön ongelmia mm. hyväksyntäviranomaisten valinnan suhteen. Määräykset ajoneuvojen meluraja-arvojen ja päästöjen osalta toteuttaa LVM.

### **Yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston tehtävät ovat**

1. Edistää Euroopan kasvua ja työllisyyttä
2. Vahvistaa EU:n teollisuuden kestävästä kilpailukykyä
3. Lisätä innovointia
4. Tehostaa pk-yritysten kasvua
5. Hallinnoida EU:n sisämarkkinoita EU:n teollisuuden ja kansalaisten eduksi
6. Vahvistaa avaruussektoria ja turvallisuusteknologioita.

Ajoneuvoalojen kannalta merkittäviä tehtäviä ovat kohdat 1, 2 ja 4. Ajoneuvoteollisuus on Euroopassa vahva ja merkittävässä asemassa. Sisämarkkinoiden ja myös kansainvälisen edelläkävijyyden takaamiseksi monet keskeiset ajoneuvojen ympäristö- ja turvallisuussäädöskokonaisuudet ovat yritys- ja teollisuuspääosaston toimeenpanemia. Näitä ovat mm. henkilöajoneuvopäästöjen Euro-normit sekä monet yleiseurooppalaiset ajoneuvojen turvallisuus- ja muut normit.

Suomessa pääosaston toimialaa edustaa **työvoima- ja elinkeinoministeriö (TEM)**. Sen pääasiallinen tehtävä ajoneuvoihin liittyvillä aloilla on sisämarkkinamääräysten tulkinta ja toimiminen välittäjänä. Tässä suhteessa TEM hoitaa myös kilpailuviraston edustusta. LVM ja AKE hoitavat turvallisuusnormien kansallisen toimeenpanon.

**Kilpailun pääosaston** tehtävät liittyvät vapaan kilpailun takaamiseen ja vahvistamiseen mm. valvonnan ja ohjailun keinoin. Pääosasto valvoo myös ajoneuvoihin liittyviä markkinoita. Pääosaston ajoneuvojen kannalta eräs keskeinen toimi on EU:n ryhmäpoikkeusasetus, jolla on haluttu mm. estää autonvalmistajien suorittama EU:n yhtenäismarkkinoiden jakaminen, ajoneuvovalmistajien keskittymisasteen kasvu ja huoltopalvelumarkkinoiden kilpailun väheneminen. Asetuksen tavoitteina on ollut kilpailevien autonvalmistajien markkinoillepääsy, saman automerkin jälleenmyyjien välisen kilpailun lisääminen, rajojen yli käytävän moottoriajoneuvokaupan helpottaminen, riippumattomien korjaamoiden kilpailumahdollisuuksien parantaminen valtuutettuja korjaamoja vastaan, valtuutettujen korjaamojen välisen kilpailun lisääminen, varaosavalmistajien markkinoille tulon helpottaminen sekä jälleenmyyjän valmistajariippumattomuuden turvaaminen. Kilpailun pääosaston asiat kuuluvat Suomessa pääasiassa **TEM:lle**.

## **2.3 Verotus**

Veropolitiikka kuuluu ensisijaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaan. EU:n veropolitiikka keskittyy välillisiin veroihin, joiden avulla varmistetaan sisämarkkinoiden toimivuus ja estetään veronkiertoa. Tavoitteena on lisätä veropoliittisten toimenpiteiden, sisämarkkinoiden ja politiikan avainalueiden välistä yhteensopivuutta. EU:n energiaveropolitiikan tavoitteena on johdonmukaisuus, jolla varmistetaan terve kilpailu, mutta samalla voidaan kannustaa energiansäästöön ja puhtaampien polttoaineiden käyttöön.

Ajoneuvojen ja polttoaineiden verotuksesta vastaavat Suomessa **valtiovarainministeriö (VM)** ja **tulli**. Lisäksi erityisesti omistuspäiväpohjaisella ajoneuvoverotuksella on merkittävä systeeminen kytkeä ajoneuvorekisteriin ja siten **AKE:en**.

Verotus on ensisijaisesti fiskaalinen toimi, mutta yhä enenevässä määrin verotuksessa pyritään ottamaan huomioon myös muita näkökulmia. Esimerkkinä tästä käy tulossa oleva veron suhteuttaminen auton hiilidioksidipäästöihin. Suomessa autoverotuksen tasoon vaikuttaa osaltaan oman autoteollisuuden vähäisyys. Veron taso on hillinnyt esimerkiksi perheiden kakkos- ja kolmosautojen hankintaa, mutta toisaalta kasvattanut autojen keski-ikä merkittävästi. Autoveron vuotuinen tuotto on Suomessa n. 1,2 Mrd €.

Vaikka koko ajoneuvoverotusta ei ole muodollisesti harmonisoitu, yhteisön perustamissopimuksen kilpailuneutraalisuusvaatimus sitoo verotusta. Lisäksi verotusta ohjaa voimakkaasti vapaaehtoinen EU-jäsenvaltioiden harmonisointi mm. hiilidioksidipäästöjen mukaan.

Verotuksen ohjausvaikutuksia pidetään sikäli ongelmallisina, että liian pienellä vero-ohjauksella ei ole vaikutuksia, kun taas liian voimakasta ohjausta pidetään piilotukena. EY:n tuomioistuimessa on käsitelty paljon esimerkiksi verotuksen avulla toteutettuja peiteltyiksi biopoltoainetuiksi katsottuja tapauksia.

Energiaverotus on EU-tasolla harmonisoitu ja esimerkiksi polttoaineille on määritelty vähimmäisverotasot. Polttoaineverotus tuottaa vuositasolla n. 2,4 Mrd €. Dieselpolttoaineiden verotasoa korjataan käyttövoimaverolla, jonka vuotuinen tuotto on n. 500 M€.

## 2.4 Muut hallinnonalat

Myös muilla hallinnonaloilla on kytkeä ajoneuvoalalle. Seuraavassa on esitetty eräitä näkökulmia tähän liittyen.

- Opetusministeriö vastaa erityisesti raskaan liikenteen ammattikuljettajakoulutuksesta.
- Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö hallinnoi traktoreita Suomessa.
- Työvoima- ja elinkeinoministeriön huoltovarmuusvastuiden kannalta merkittävää on logistiikan yrittäjä- ja omistajapohjan kansainvälistyminen ja siirtyminen ulkomaiseen omistukseen. Toisaalta nykyaikaisen moottoritekniikan vaatimia polttoaineita saattaa olla tietyissä tilanteissa vaikea saada.
- Oikeusministeriö ja sisäministeriö (poliisi ja pelastustoimi) liittyvät ajoneuvoihin liikenteen rangaistusmääräysten, rikollisuuden ehkäisyyn, onnettomuuksien hoidon ja muun turvallisuustyön kautta.
- Vaikka sotilaallisen puolustuksen uhkakuvat ja suorituskykyvaatimukset ovat muuttuneet nopeasti, puolustusministeriön hallinnonalalla saattaa edelleen olla intressejä suomalaisen ajoneuvokannan puolustuskäyttöön tietyissä tilanteissa.

## 2.5 Ajoneuvot ja ilmastonmuutos

Keskeinen ajoneuvoalaa koskettava läpileikkaava tema on ilmastonmuutos. Ajoneuvot ja liikenne eivät toistaiseksi kuulu Kioton sopimuksen piiriin, mutta se, että viidennes Euroopan hiilidioksidipäästöistä tulee tieliikenteestä<sup>1</sup> ja liikenteen päästöt kasvavat

<sup>1</sup> Esim. Edilex, Europarlamentin ympäristövaliokunta haluaa leikata autojen hiilipäästöjä sitovilla normeilla, 20.9.2007

nopeammin kuin minkään muun sektorin, asettaa merkittäviä paineita ajoneuvoalalle ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Vapaaehtoiset toimet eivät ole johtaneet riittäviin tuloksiin, joten syksyllä 2008 hyväksytyssä EU:n ilmastopakettissa on viety EU-lainsäädäntöön se, mitä jäsenmailta odotetaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Liikenteelle on asetettu 15 % päästöjen vähentämistavoite 2005-2020. Tästä puolelta on tarkoitus toteuttaa EU-tason toimenpiteillä, joita ovat mm. sitovat henkilöautojen hiilidioksidipäästönormit<sup>2</sup> sekä liikenteen biopolttoaineiden käyttövelvoite (5,75 % polttoaineista 2010 mennessä, 10 % 2020 mennessä). Lisäksi tähän liittyen on tulossa määräyksiä mm. ilmastointilaitteiden päästöistä, renkaiden vierintävastuksesta ja ilmanpaineen ohjauslaitteista sekä polttoaineen seurantajärjestelmistä. Uusien teknologioiden osalta monet tekijät ovat edelleen auki, esimerkiksi ladattavien sähköautojen sähkötuotannon päästöjen käsittelyyn ei ole toistaiseksi otettu kantaa. Myöskään raskaille ajoneuvoille ei toistaiseksi ole olemassa minkäänlaista yhteistä kulutus- tai hiilidioksidipäästönormia.

## 2.6 Ajoneuvot ja turvallisuus

EU:n komissio otti 16.12.2008 merkittävän askelen ns. älykkäiden järjestelmien (erilaisten ICT-ratkaisujen) kehittämisessä tieliikenteeseen. Tuolloin hyväksytty ITS-toimintasuunnitelma sisältää suuren joukon merkittäviä turvallisuusinfrastruktuurin parannuksia sekä niiden toteuttamisen määrittelevän direktiivin laadinnan. Mm. ajoneuvojen ja tienvarsijärjestelmien sekä käyttäjien ja palveluiden välistä kommunikaatiota tullaan lisäämään. Lisäksi ollaan kehittämässä Euroopan laajuista eCall-hätäpuhelujärjestelmää, jonka tarkoituksena on saada kaikkiin Euroopan teillä liikkuviin kulkuneuvoihin järjestelmä, joka lähettää onnettomuustilanteessa hätäsignaalin hätäkeskukseen. ITS-toimintasuunnitelman takana ovat EU-komission energian ja liikenteen, tietoyhteiskunnan ja median, tutkimuksen, yritys- ja teollisuustoiminnan sekä ympäristön pääosastot. Tavoitteena on puhtaampi, turvallisempi ja tehokkaampi liikennejärjestelmä.<sup>3</sup>

Vaikka hallinnoinnin kannalta ITS-koordinointi ei kuulu ajoneuvokokonaisuuteen, sen turvallisuusosion toimenpiteet edellyttävät selkeää resurssipanostusta lähivuosina myös ajoneuvosektorilla. EU-tason ITS-komiteassa Suomea edustanee LVM. Lisäksi LVM tullee kokoamaan kotimaisen tukiryhmän direktiivin kansallisen toimeenpanon valmisteluun - tukiryhmään tullaan kutsumaan edustajia sekä ministeriöstä että sen ulkopuolelta kevään 2009 aikana.<sup>4</sup>

## 3 Havaintoja, haasteita ja kehityskulkuja

Yleisesti ajoneuvoalan sääntely on hyvin kansainvälistä. Suurin osa Suomen kannalta tärkeistä ja merkittävistä päätöksistä tehdään EU:ssa ja UNECE:ssa, joten kansallinen liikkumavara on hyvin pieni koostuen lähinnä direktiivien toimeenpanon suunnittelusta ja direktiivien ulkopuolelle jäävien alueiden kattamisesta kansallisessa lainsäädännössä. Merkittävän trendi on kuitenkin teknisten määräysten valmistelun siirtäminen EU:sta UNECEen, josta tullessaan ne pannaan toimeen EU:n asetuksilla. Tämä pienentää liikkumavaraa edelleen sekä osaltaan rajoittaa myös EU:n parlamentaarisen päätöksentekomekanismien mahdollisuuksia osallistua säädösuunnitteluun. Ajoneuvojen

---

<sup>2</sup>

[www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=FI&type=TA&reference=20081217&secondRef=TOC](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=FI&type=TA&reference=20081217&secondRef=TOC), viitattu 19.12.2009

<sup>3</sup> Intelligent Transport Systems Action Plan, [ec.europa.eu/transport/its/road/action\\_plan\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/its/road/action_plan_en.htm), viitattu 5.1.2009

<sup>4</sup> Lähde: Seppo Öörnin /LVM puhelinhaastattelu 7.1.2009.



verotuksessa liikkumavaraa on hiukan enemmän, mutta vapaaehtoiset harmonisointiperiaatteet ohjaavat myös verotusta paljon.

Kansainvälisen elinkeinoelämän ja politiikan päätöksenteko tapahtuu suhteellisen, ehkä osin yllättävänkin, nopeatempoisesti. Tämän vuoksi toimintaympäristön jatkuvan seurannan ja ennakkoinnin rooli korostuu.

EU:n ajoneuvosääntelyn sisältöjä ja työnjakoa ohjaa varsin pitkälle autoteollisuuden näkökulma. Esimerkiksi päästönormeja hallinnoi yritys- ja teollisuustoiminnan pääosasto, ja keskeinen säädösten harmonisoinnin tavoite on Euroopan- ja osin maailmanlaajuisten ajoneuvomarkkina-alueiden luominen. Siinä missä *toimintatavoilla* ajetaan ajoneuvoteollisuuden globaalia kilpailukykyä ja markkina-asemaa, *sisällöillä* vaikutetaan merkittävästi asiakkaiden, ihmisten, elinkeinojen ja ympäristön etuun.

Ilmastonmuutoksen torjuminen tulee olemaan lähivuosina merkittävä muutosvoima ajoneuvoalalla. Osaltaan tämä monimutkaistaa ajoneuvojen sääntely-ympäristöä entisestään.

Lähes kaikki Suomen kannalta merkittävät päätökset tehdään siis muualla kuin Suomessa. Tämä yhdistettynä Suomen monella tavalla muusta Euroopasta eroaviin paikallisolosuhteisiin edellyttää voimakasta ja oikeansuuntaista päätöksiin vaikuttamista EU- ja osin myös kansainvälisellä tasolla. Erityisesti pitkät etäisyydet ja niihin liittyvät, Suomessa vakiintuneet mutta harmonisoinnin kannalta hankalat kuljetuskalustokoot ja niiden säilyttäminen muodostavat keskeisen kuljetustaloudellisen haasteen.

Näyttäisi siltä, että Suomessa ministeriöiden toimialat eivät synkronoidu täysin EU-tehtävänjaon kanssa. Esimerkiksi LVM:ssä joudutaan osallistumaan suhteellisen paljon muiden ministeriöiden asioiden valmisteluun. Toistaiseksi ongelmia ei ole ollut, mutta henkilö- ja organisaatiotasolla tämä saattaa tulevaisuudessa johtaa haastaviinkin tilanteisiin, kun resursseja on vähän ja organisaation ja johdon tuki työtehtäville puuttuu.