

U 38/2026 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle luonnoksesta komission täytäntöönpanoasetukseksi raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöihin liittyvien todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisestä

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle komission laatima luonnos täytäntöönpanoasetukseksi, jolla vahvistetaan säännöt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamiseksi siltä osin kuin kyse on raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöihin liittyvien todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisen yksityiskohtaisesta menettelystä sekä luonnoksesta laadittu muistio.

Helsingissä 4.6.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Erityisasiantuntija Sara Österberg

**LUONNOS KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUKSEKSI RASKAIDEN
HYÖTYAJONEUVOJEN CO2-PÄÄSTÖIHIN LIITTYVIEN TODELLISTEN
AJONAIKAISTEN TIETOJEN KERÄÄMISESTÄ****1 Tausta**

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1242 uusien raskaiden ajoneuvojen CO₂-päästönormien vahvistamisesta (jäljempänä *raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus*), joka on annettu 20.6.2019, vahvistetaan CO₂-raja-arvotavoitteet uusien raskaiden ajoneuvojen valmistajille.

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen mukaan komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EY) N:o 595/2009 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen edustavuutta todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuna. Lisäksi komissio kerää säännöllisesti tietoja sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta, joihin on asennettu polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteet. Komissiolle on raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksessa siirretty toimivalta säätää täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtainen menettely ajonaikaisten tietojen keräämistä ja käsittelyä varten.

Komissio on avannut raskaiden ajoneuvojen ajonaikaisten tietojen keräämistä ja käsittelyä koskevasta täytäntöönpanoasetuksesta julkisen kuulemisen 17.4.-15.5.2026 ja tässä yhteydessä julkaissut täytäntöönpanoasetuksen luonnoksen komission Kerro mielipiteesi -palvelussa.¹ Täytäntöönpanoasetuksen luonnosta on määrä käsitellä ja siitä on määrä äänestää ilmastomuutoskomiteassa (*Climate Change Committee*) kesällä 2026. Koska asian käsittelyn EU:n tasolla on tarkoitus tapahtua nopeassa aikataulussa sen jälkeen, kun komissio antaa ehdotuksen komitologiakomitealle, lähetetään eduskunnalle jo tässä vaiheessa U-kirjelmä täytäntöönpanoasetusta koskevasta luonnoksesta.

Henkilö- ja pakettiautoille vastaavasta menettelystä on säädetty komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2021/392 (jäljempänä *kevyen kaluston täytäntöönpanoasetus*), josta on annettu eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä U 37/2020 vp.

2 Ehdotuksen tavoite

Täytäntöönpanoasetuksessa säädettäisiin ajonaikaisia tietoja koskevista menettelyistä, jotta komissio voi arvioida raskaiden ajoneuvojen CO₂-päästö- ja energian kulutusarvojen todellista edustavuutta. Tavoitteena on panna täytäntöön raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksella jo säädetty vaatimus todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisestä säätämällä nyt yksityiskohtaisesta menettelystä tiedon keräämiseksi.

¹ Komission Kerro mielipiteesi -palvelu: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14357-Raskaiden-hyotyajoneuvojen-todellinen-polttoaineenkulutus-ja-kokonaismassa-tiedonkeruu-ja-kasittelymenettely_fi

Ajonaikaisten päästöjen seuraamisen avulla voidaan arvioida CO₂-päästöjen raja-arvojen vaikuttavuutta sekä tarjota yleisölle tietoa ajoneuvojen todellisista päästöistä ja polttoaineenkulutuksesta. Komissio voi tiedon avulla varmistaa, että asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti ns. VECTO-mallinnuksella (simulointiväline, jolla yksittäisten raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus lasketaan) määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä edustavia kaikkien valmistajien osalta.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Täytäntöönpanoasetuksen myötä 1.1.2028 alkaen jäsenvaltioiden olisi kerättävä raskaiden ajoneuvojen todellisia CO₂-päästöjä ja energiankulutusta koskevat tiedot osana EU:n niin kutsutun katsastusdirektiivin 2014/45/EU mukaisesti suoritettavia määräaikauskatsastuksia. Tiedot tulisi kerätä uusista raskaan kaluston ajoneuvoista, jotka on rekisteröity 1.7.2027 alkaen ja jotka on varustettu ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergian kulutuksen seurantaan käytettävällä laitteella (ns. OBFCM-laitteilla) täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/2161 mukaisesti.

Jotta komissio voisi arvioida CO₂-päästöjen ja energiankulutusarvojen vastaavuutta todellisessa käytössä, jäsenvaltioiden olisi raportoitava komissiolle nämä tiedot vuodesta 2028 alkaen vuosittain 30. marraskuuta mennessä.

Lisäksi täytäntöönpanoasetuksessa säädettäisiin henkilötietojen suojasta suhteessa EU:n tietosuoja sääntelyyn. Tiedot olisi kerättävä yhdessä ajoneuvon tunnistenumeron (VIN) kanssa, jonka katsotaan olevan henkilötieto, kun se liittyy luonnollisen henkilön omistamaan ajoneuvoon ja rekisterinpitäjällä on keinot tunnistaa omistaja. Ajoneuvojen katsastuksesta vastaavien toimielinten tai laitosten, olisi ajoneuvon tunnistenumeroiden keräämisen ja käsittelyn osalta katsottava olevan näiden tietojen rekisterinpitäjiä EU:n tietosuoja-asetuksen (EU) 2016/679 4 artiklan 7 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä, ja niiden on annettava ajoneuvojen omistajille tietoa kyseisen asetuksen 13 artiklan mukaisesti. Kun ajoneuvon tunnistenumerot yhdessä todellisen käytön tietojen kanssa saadaan välillisesti ajoneuvojen omistajilta, jäsenvaltioiden on rekisterinpitäjinä annettava tiedot tietosuoja-asetuksen 14 artiklan mukaisesti.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

4.1 Oikeusperusta

SEUT 291 artiklan 2 kohdan mukaan, jos unionin oikeudellisesti velvoittavat säädökset edellyttävät yhdenmukaista täytäntöönpanoa, kyseisillä säädöksillä siirretään täytäntöönpanovaltaa komissiolle (täytäntöönpanoasetukset). Komission toimivalta antaa nyt kyseessä oleva täytäntöönpanoasetus perustuu raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen 12 artiklan 4 kohtaan, jolla komissiolle on siirretty toimivalta hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtainen menettely raskaiden hyötyajoneuvojen todellisiin ajonaikaisiin hiilidioksidipäästöihin ja energiankulutukseen tarkoitettujen liittyvien tietojen keräämistä ja käsittelyä varten. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään komitologia-asetuksen (EU) 182/2011 5 artiklan mukaisessa tarkastelumenettelyssä. Komitean antamasta lausunnosta päätetään määräenemmistöllä. Jos komitologiakomitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan komitologia-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

Valtioneuvosto katsoo, että komission luonnoksen oikeusperusta on asianmukainen.

4.2 Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEUT) 5 artiklan 3 kohdan mukainen toissijaisuusperiaate soveltuu vain aloille, joilla unionin toimivalta ei ole yksinomaista. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi (SEUT 5(4) artikla).

Komission luonnos täytäntöönpanoasetukseksi koskee alaa, jolla unionin toimivalta ei ole yksinomaista, joten toissijaisuusperiaate soveltuu sen osalta. Koska täytäntöönpanoasetuksessa ei ole kyse lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävästä säädöksestä, siihen ei kuitenkaan sovelleta Lissabonin sopimuksen pöytäkirjassa N:o 1 ja N:o 2 määrättyjä vaatimuksia kansallisten parlamenttien osallistumisesta lainsäädäntötoimen hyväksymiseen. Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin, sillä ilmastonmuutos ja liikenteen aiheuttamat hiilidioksidipäästöt ovat maiden rajat ylittävä ongelma. Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti siitä, kuinka hyvin hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävät menetelmät edustavat todellisia ajonaikaisia päästöjä. Luotettavin tapa varmistaa tyyppihyväksynnässä määritettyjen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvojen edustavuus todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuna, on käyttää ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavaa tietoa. Komission täytäntöönpanoasetusehdotus on perusteltu ja oikeasuhtainen, kun otetaan huomioon EU:n tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vaikutukset sekä jäsenvaltioille ehdotetut velvoitteet kulutustietojen keräämiseen ja käsittelyyn liittyen.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön

Täytäntöönpanoasetus olisi jäsenvaltioissa suoraan sovellettava. Koska voimassa oleva kansallinen lainsäädäntö ei tunnista raskaiden ajoneuvojen CO₂-päästöihin liittyvien todellisten ajonaikaisten tietojen keräämistä, luonnos komission täytäntöönpanoasetukseksi edellyttäisi asetusta täydentäviä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Kevyen kaluston täytäntöönpanoasetuksessa säädetty vastaavanlainen menettely on saatettu voimaan vuonna 2023 ajoneuvolain muutoksella (493/2023; HE 291/2022 vp). Ajoneuvolakiin lisättiin uusi 152 a §, jossa säädetään kevyen kaluston kulutustietojen keräämisestä määräaikaikatsastuksen yhteydessä sekä tietojen toimittamisesta komissiolle. Ajoneuvolakia tulisi muuttaa kattamaan myös raskaiden ajoneuvojen tietojen kerääminen.

Katsastustoimipaikoilta edellytettävistä tiloista ja laitteista määrätään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 25 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Katsastustoimipaikan tiloista ja laitteista annettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä (TRAFICOM/381873/03.04.03.00/2022) tulisi täytäntöönpanoasetuksen vuoksi muuttaa siten, että täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettuja ajoneuvoja katsastavilta yrityksiltä edellytettäisiin laitteita, joilla täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettuja tietoja voidaan kerätä määräaikaikatsastuksen yhteydessä.

5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Mikäli asetus hyväksyttäisiin komission ehdottamassa muodossa, katsastusyriyten tulisi päivittää laitteitaan ja kehittää ylläpitämiään tietojärjestelmiä, mikä aiheuttaa kustannuksia. Lisäksi katsastusyriyksille aiheutuisi kustannuksia uusista ajoneuvon sisäisten valvontajärjestelmien lukijoista eli OBD-skannereiden hankinnoista tai nykyisten laitteiden päivittämisestä. Koska komission luonnoksen mukaan kulutustietojen kerääminen olisi pakollista, eikä kieltäytymismahdollisuutta olisi, on mahdollista, että katsastusyriykset huomioisivat mahdolliset kasvavat kustannukset raskaan kaluston määräaikaikatsastuksesta perittämissä hinnoissa. Tarkempaa kustannusarviota ei ole tässä vaiheessa mahdollista tehdä, mutta oletettavasti kustannus yhtä katsastusta kohden ei ole merkittävä. Kevyen kaluston täytäntöönpanoasetuksen voimaantulon osalta laitetoimittajilla oli vaikeuksia toimittaa vaadittavia laitteita tai laitteiden päivityksiä katsastusosalalle.

Kulutustietojen keräämisessä olisi kyse katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain (960/2013) 1 §:ssä tarkoitetusta tehtävästä. Liikenne- ja viestintävirastolle koituisi muutoksesta katsastustoimintaan liittyvien kustannusten tason nousua. Kustannukset tulisi kattaa katsastuksen valvontamaksulla, josta on säädetty kyseisellä lailla.

5.3 Ympäristövaikutukset

Luonnoksella komission täytäntöönpanoasetukseksi olisi myönteisiä vaikutuksia ympäristölle, koska ajonaikaiseen polttoaineen kulutukseen ja energian kulutukseen liittyvien tietojen avulla voidaan paremmin valvoa ja seurata ajoneuvon tyyppihyväksynnässä ilmoitettujen kulutuslukemien toteutumista verrattuna todelliseen liikennekäyttöön. Komissiolla olisi käytössään riittävä tietopohja, jotta se voisi varmistaa, että asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti VECTO-mallinnuksella määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä edustavia kaikkien valmistajien osalta, ja etenkin, kuinka tällaisten tietojen avulla voidaan seurata VECTO-mallinnuksella määritettyjen ja todellisissa ajo-olosuhteissa mitattujen hiilidioksidipäästöarvojen välistä eroa sekä tarvittaessa estää tämän eron kasvu.

5.4 Hallinnolliset vaikutukset

Komission luonnos täytäntöönpanoasetukseksi vaatisi tietojärjestelmien kehittämistä Liikenne- ja viestintävirastossa. Tähän sisältyy sekä viraston omien järjestelmien kehittämistä että osallistumista komission järjestelmäkehittämiseen tietojen eteenpäin toimittamiseksi Euroopan ympäristövirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi hyödyntämään osittain kevyelle kalustolle tehtyä sovellusta ja prosessia. Raskaille ajoneuvoille ehdotettu tiedonkeruumalli ja sisältö poikkeaisivat kuitenkin olennaisesti kevyen kaluston vastaavasta, joten kustannuksia järjestelmäkehittämisestä tulisi varmuudella. Alustavasti voidaan arvioida, että kustannukset olisivat joitain kymmeniä tuhansia euroja.

Järjestelmän ja prosessin kehitys ja ylläpito tulee myös edellyttämään työtä Liikenne- ja viestintävirastossa. Järjestelmän ja prosessin kehittämisvaiheessa työmäärä tulee olemaan suurempi kuin voimaan tulon jälkeisen vuosittaiseen raportointiin vaadittava työmäärä. Pelkästä järjestelmän ylläpidosta ja tietojen raportoisesta kuluu tällä hetkellä kevyen kaluston täytäntöönpanoasetuksen osalta Liikenne- ja viestintävirastossa noin 10 henkilötyöpäivää vuodessa. Alustavasti voidaan arvioida, että lisääntyvä työmäärä olisi raskasta kalustoa koskevan komission luonnosasetuksen myötä noin puolet tästä.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Sääntelyllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin.

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti siitä, kuinka hyvin hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävät menetelmät edustavat todellisia ajonaikaisia päästöjä. Näin ollen täytäntöönpanoasetuksen luonnoksen voidaan katsoa kunnioittavan perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja edistävän erityisesti ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta perusoikeuskirjan 37 artiklan mukaisesti, sekä edistävän perustuslain 20 §:n mukaista ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön.

Perustuslain 10 §:ssä säädetään yksityiselämän suojasta. Komission ehdottamassa täytäntöönpanoasetuksessa tiedot olisi kerättävä yhdessä ajoneuvon tunnistenumeron (VIN) kanssa, jonka katsotaan olevan henkilötieto, kun se liittyy luonnollisen henkilön omistamaan ajoneuvoon ja rekisterinpitäjällä on keinot tunnistaa omistaja. Ehdotus ei kuitenkaan sisällä erityisten henkilötietoryhmien tai valtiosääntöisesti arkaluonteiseksi katsottavien tietojen käsittelyä. Perustuslain 15 §:ssä säädetään omaisuuden suojasta, jonka mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Elinkeinovapaudesta säädetään perustuslain 18:ssä, jonka mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Voidaan pitää todennäköisenä, että ehdotuksessa esitetyillä uusilla ajonaikaisten kulutustietojen seurantaan ja ilmoittamiseen liittyvillä velvoitteilla on vaikutuksia katsastuspaikkojen edellytyksiin harjoittaa liiketoimintaansa, jos niiden on hankittava uusia laitteistoja. Tällöin ehdotuksella voi olla merkitystä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden ja 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan kannalta. On oletettavaa, että ehdotuksen soveltaminen ja uudet velvoitteet johtaisivat katsastuspaikkojen liiketoimintakustannusten nousuun lyhyellä aikavälillä.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Täytäntöönpanoasetuksen tavoite todellisten ajonaikaisten CO₂-päästöihin liittyvien tietojen keräämiselle on lähinnä ympäristönsuojellinen, mutta ehdotetut velvoitteet koskevat ajoneuvojen katsastustoimijoita. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan tieliikennettä koskevat asiat ja mainitun pykälän 10 kohdan mukaan mm. ympäristönsuojelua koskevat asiat kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Komission on määrä esitellä täytäntöönpanoasetuksen luonnos hiilidioksidipäästöjen monitorointisäännösten valmistelua edistävälle asiantuntijatyöryhmälle (*Expert Group for policy development and implementation of CO₂ from road vehicles*) 28.5.2026. Suomesta asiantuntijatyöryhmään osallistuu Liikenne- ja viestintävirasto.

Ehdotus annettaisiin tämän jälkeen ilmastonmuutoskomitealle (*Climate Change Committee*) ja esiteltäisiin komitean kokouksessa 15.6.2026. Täytäntöönpanoasetuksesta äänestettäisiin komiteassa mahdollisesti kesäkuun 2026 lopulla, mutta tarkemmasta aikataulusta ei ole tietoa.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valtioneuvoston kirjelmän valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien asiantuntijanäkemyksiä.

U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU 22) kirjallisessa menettelyssä 21.5.-22.5.2026.

Lisäksi kommentteja komission asetusluonnokseen on pyydetty Liikenne- ja viestintäviraston katsastusalan yhteistyöryhmältä.

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksesta ja sen muutoksista on annettu eduskunnalle U-kirjelmät U 48/2018 vp, U 128/2022 vp ja U 25/2026 vp.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää komission täytäntöönpanoasetuksen luonnoksen tavoitteita lähtökohtaisesti kannatettavina ja yhdenmukaisina raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksessa jo hyväksytyjen tavoitteiden kannalta. On tärkeää, että EU:ssa voidaan varmistaa nykyistä paremmin ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja energiankulutusta koskevien tyyppihyväksyntätietojen oikeellisuus verrattuna todellisiin ajo-olosuhteisiin. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan tulevaisuudessa komissio voisi selvittää mahdollisuutta järjestelmään, jossa tiedot voitaisiin kerätä hallinnollisen taakan ja kustannusten kannalta tehokkaasti suoraan valmistajilta tai muutoin olemassa olevia järjestelmiä ja tiedonvälitystapoja hyödyntäen. Valtioneuvosto voi kuitenkin hyväksyä tietojen keräämisen tässä vaiheessa määräaikaikatsastusten yhteydessä vastaavalla tavalla kuin kevyen kaluston osalta jo tehdään.

Valtioneuvosto pitää komission ehdottamaa aikataulua tiukkana kansallisen täytäntöönpanon kannalta. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan määräaikaikatsastuksen yhteydessä kerättäviä tietoja koskevat uudet velvoitteet vaatisivat riittävän siirtymäajan, jotta sekä viranomaiset että katsastustoimiala voisivat valmistautua muutokseen.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että komission luonnos täytäntöönpanoasetukseksi huomioi myös henkilötietojen suojan toteutumisen ajoneuvojen todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisen osalta. Erityisesti henkilötietojen käsittelyn oikeusperustan selkeyteen ja rajaukseen tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota.

Valtioneuvosto katsoo, että neuvotteluissa voitaisiin selvittää mahdollisuutta lisätä täytäntöönpanoasetukseen mahdollisuus ajoneuvon omistajalle kieltäytyä tietojen luovuttamisesta, kuten kevyen kaluston vastaavassa sääntelyssä.