28.11.2023

Eduskunta
Ympäristövaliokunta

Asia: U 72/2023 vp

Kaupan liiton lausunto valtioneuvoston kirjelmästä koskien ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta

Kaupan liitto kiittää kohteliaimmin mahdollisuudesta antaa lausunto U-kirjelmästä, joka koskee komission ehdotusta ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen keräämisestä ja käsittelystä.

Ehdotettujen lainsäädäntömuutosten tavoite on tärkeä, sillä osa elinkaarensa päässä olevista romuajoneuvoista jää myös Suomessa asianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle. Lisäksi ajoneuvomateriaalien kierrätettävyyttä parantamalla jo suunnitteluvaiheessa voidaan vähentää merkittävästi luonnonvarojen kulutusta ajoneuvoteollisuudessa. Kaupan liitto suhtautuu myönteisesti ehdotukseen romuajoneuvodirektiivin muuttamisesta asetukseksi Tämä yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden käytäntöjä ja parantaa kierrätyksen toteutumista yleisesti Euroopan Unionissa, samalla vähentäen epävirallisten toimijoiden mahdollisuutta toimia alalla.

Kaupan liitto kannattaa asetuksessa esitettyjen keräysjärjestelmää koskevien toimenpiteiden parantatamista ja kehittämistä. Arvioiden mukaan Suomessa noin 30 000 autoa päätyy tällä hetkellä vuositasolla johonkin muualle kuin virallisiin kierrätysjärjestelmiin. Tarkkaa lukua ei tiedä kukaan johtuen järjestelmän läpinäkymättömyydestä. Rekisterikäytänteitä ja jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa oliskini kehitettävä todellisen kuvan saamiseksi. Ongelman korjaaminen on ensiarvoisen tärkeää ympäristöhaittojen välttämiseksi ja harmaan talouden kitkemiseksi. Valtioneuvoston kannan mukaisesti, kansalliset ratkaisut tulisi ottaa tietojen vaihdossa huomioon etenkin, jos valmiuden siihen ovat yleisiä paremmat. Ylipäätään oleellista on rakentaa valmiudet tietojen vaihtoon rajapintojen ja hajautettujen tietokantamallien avulla mieluummin kuin yhteiseen massiiviseen tietojärjestelmään siirtymällä. Nykyinen väliaikainen rekisteröinti (liikennekäytöstä poisto) mahdollistaa auton hävittämisen tai siirtämisen maasta epävirallista reittiä. Liikennekäytöstä poisto toimii sinänsä hyvin siihen tarkoitukseen kuin se on suunniteltu, mutta se ei saisi mahdollistaa auton tietojen säilyttämistä rekisterissä, jos autoa ei enää ole olemassa. Käytetyn auton erottaminen romuautosta määritelmällisesti esim. maastaviennin tai ajoneuvon omistajavaihdoksen yhteydessä on kannatettavaa. Tosin objektiivisen mittariston luominen ei välttämättä ole ihan yksinkertaista. Tieliikennekelpoisuuden arvioimista esim. katsastuksessa käytettäviä menettelyjä soveltamalla lienee ensimmäinen tapa lähestyä asiaa.

Kaupan liitto
Eteläranta 10, PL 340
00131 Helsinki
Puh. (09) 172 850
kauppa@kauppa.fi
www.kauppa.fi

Kannatamme romuajoneuvojen tuottajavastuun laajentamista myös kuorma- ja linja-autoihin, perävaunuihin ja L-luokan ajoneuvoihin. Henkilö- ja pakettiautojen kierrätysjärjestelmään vastaanotetaan Suomessa soveltuvin osin jo nyt myös muiden ajoneuvoluokkien ajoneuvoja ja jos auto on rekisteröity, laaditaan siitä myös romutustodistus. Tuottajavastuun laajentaminen ei todennäköisesti edellyttäisi vastaanottopisteverkoston merkittävää laajentamista, sillä henkilö- ja pakettiautojen romuajoneuvojen lähes 300 vastaanottopisteen verkosto on jo nyt valtakunnallisesti kattava, ja muiden ajoneuvoluokkien romutettavien ajoneuvojen määrä on henkilö- ja pakettiautoihin nähden pieni. Komission esityksessä nämä ajoneuvoluokat on esitetty jätettäväksi ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimusten, tiettyjen ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksien ja täysimääräisten tuottajavastuun vaatimusten ulkopuolelle. Valtioneuvosto kannasta poiketen näkemyksemme on, että raskaiden ajoneuvojen näkökulmasta komission esitys on perusteltu, sillä kuorma- ja linja-autot ovat hyvin heterogeeninen ajoneuvoryhmä, ja ajoneuvojen valmistussarjat ovat pieniä. On myös tärkeää, että asetusta ei sovelleta monivaiheisesti valmistettuihin ajoneuvoihin.

Asetusluonnoksen mukaisesti kunkin tyyppihyväksytyn ajoneuvotyypin pitäisi sisältää vähintään 25 prosenttia kierrätettyä muovia, joka on peräisin markkinoille saatetuista tuotteista syntyneestä muovijätteestä. Lisäksi vähintään 25 prosenttia edellä mainitusta tavoitteesta olisi saavutettava käyttämällä kierrätettyä muovia, joka on peräisin kyseisen ajoneuvotyypin romuajoneuvoista. Kierrätetyn muovin käyttövaatimus on perusteltu, mutta ei ole tarkoituksenmukaista, että muovin tulee olla peräisin saman ajoneuvotyypin romuajoneuvosta. Kierrätysprosessissa on jatkossa mukana yhä enemmän eri ajoneuvotyypin autoja, joissa on käytetty samoja valmistusmateriaaleja. Kierrätysmateriaalien luokittelu prosessin eri vaiheissa ajoneuvotyypeittäin hankaloittaisi kierrätysprosessia ja aiheuttaisi merkittävästi lisätyötä ja -kustannuksia. Näkemyksemme mukaan on riittävää, että asetuksessa edellytetään, että 25 prosenttia M- ja N-luokan ajoneuvoissa käytettävästä kierrätysmuovista on peräisin näiden ajoneuvoluokkien ajoneuvoista ilman tarkennettua vaatimusta samasta ajoneuvotyypistä.

Asetuksen mukaan komissio arvioi myöhemmin tavoitteiden asettamista muiden kierrätettyjen materiaalien, kuten teräksen, alumiinin, magnesiumin ja eräiden kriittisten raaka-aineiden osuudelle ajoneuvoissa. Nämä vaatimukset on esitetty toteutettavaksi delegoituina säädöksinä. Näkemyksemme mukaan nämä tavoitteet olisi tarpeellista hyväksyä osana asetuksen seuraavaa muutosta tavanomaisen lainsäätämisjärjestyksen mukaisesti, eikä niitä tulisi valmistella ja toteuttaa komissiolle annettavalla täytäntöönpanovaltuudella.

Ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimuksissa on rajattu muun muassa lyijyn käyttöä ajoneuvoissa. Lyijyn käyttöä koskevissa rajoituksissa tulee varmistaa, että lyijyakkujen käyttö ajoneuvojen käynnistysakkuina olisi jatkossakin mahdollista, jos korvaavia materiaaleja tai kustannustehokkaita teknologisia ratkaisuja ei ole kohtuullisesti saatavilla. Lyijyakkujen käyttö käynnistysakuissa on komission esityksessä sallittu poikkeuksena, mutta tätä poikkeusta on esitetty uudelleen arvioitavaksi jo vuonna 2025. Vaihtoehtoisten teknologioiden kokonaisympäristövaikutukset voivat olla lyijyakkuja suuremmat, sillä lyijy kiertää jo nykyisin akkukäytössä tehokkaasti ja lyijyn kierrätysaste on korkea.

Komission esityksessä on sisällytetty myös luonnokset romuajoneuvoiksi määriteltävien autojen kriteereistä sekä ajoneuvojen korjattavuuden arviointikriteerit. Nämä kriteerit ovat tärkeä avaus romuajoneuvojen erottamiseksi korjauskelpoisista ajoneuvoista ja ne selkeyttävät jätteen määritelmää. Kuten valtioneuvoston kannassa on mainittu, kriteerejä ei tulisi soveltaa tavanomaisissa omistajanvaihdoksissa, vaan ensisijaisesti autojen maastaviennissä eroteltaessa korjauskelpoisia ajoneuvoja romuajoneuvoista. Yksiselitteiset kriteerit

vähentävät osaltaan harmaata taloutta ja lain vastaista jätteiden maastavientiä. Vaikka esitetyt kriteeriluonnokset ovat verrattain yksityiskohtaisia, auton korjattavuuden arviointi saattaa jäädä subjektiiviseksi.

Puollamme valtioneuvoston kantaa siitä, että asetuksessa esitettyä vaatimusta jätteen alkuperän mukaisesti jaottelusta harkittaisiin vielä uudelleen teknistaloudellisesti parhaiden kierrätysprosessien toteuttamiseksi. Romuajoneuvojen käsittelyä koskevassa artiklassa on esitetty, että romuajoneuvoja tai niiden osia, komponentteja tai materiaaleja ei saisi sekoittaa murskauksessa pakkausjätteen eikä sähkö- ja elektroniikkaromun kanssa. Vaatimus saattaa nostaa merkittävästi murskausprosessin kustannuksia, eikä se ole materiaalien tehokkaan kierrätyksen ja uusioraaka-aineen hyödyntämisen kannalta tarkoituksenmukainen.

Puollamme valtioneuvoston kantaa siitä, että tuottajavastuu tulisi määritellä selväpiirteisesti siten, että ajoneuvolla on vain yksi tuottajavastuullinen, kuten ajoneuvon valmistaja tai jäsenvaltioon autoja maahantuova yritys. Komission esityksen mukainen Euroopan laajuinen maksujen kerääminen ja hyvittäminen sekä niihin liittyvien tietojen hallinta vaikuttaa monimutkaiselta. Käytettynä maahantuotujen autojen tuottajavastuun hoitamisen varmistaminen on tärkeää, sillä karkeasti lähes puolet Suomen autokantaan rekisteröidyistä olevista autoista on viime vuosina tuotu käytettynä ulkomailta. Suomessa käytössä oleva tuottajavastuujärjestelmä, jossa tuottajavastuullisia ovat ajoneuvojen uutena tai käytettynä tuovat maahantuojat, on havaittu tehokkaaksi ja Suomen olosuhteissa toimivaksi. Järjestelmää voitaisiin tehostaa asetuksen ehdottamalla tavalla siten, että maahantuonnin edellytyksenä on yrityksen kuuluminen tuottajarekisteriin ja sen tehokas valvonta. Ajoneuvojen tuottajavastuun hoitaminen keskitetysti tuottajayhteisön on sekä tuottajille, kuluttajille että viranomaisille huomattavasti selväpiirteisempi tapa kierrättää elinkaarensa päässä olevat ajoneuvo kuin yksittäisen tuottajan järjestämä tuottajavastuu.

Kunnioittavasti

Kaupan liitto

Mari Kiviniemi
Toimitusjohtaja

Marja Ola
Johtava asiantuntija