ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

27.11.2023

Suomen Romukauppiaiden Liiton lausunto asiaan:

U 72/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta (ajoneuvojen kiertotalousasetus)

Suomen Romukauppiaiden Liitto edustaa hieman vajaata sataa suomalaista metallien- ja teräksienkierrätyksen ammattilaista Suomessa, jotka harjoittavat toimintaansa ympäristöluvan alaisena. Toimipisteverkostomme kattaa koko Suomen, jäsenyrityksemme työllistävät yhteensä noin 3500 henkeä ja romukaupan yhteenlaskettu liikevaihto jäsenyrityksissämme on noin 1,5 miljardia euroa. Kiitämme suuresti mahdollisuudesta lausua käsittelyssä olevaan Valtioneuvoston kirjelmään, sillä annetun esityksen merkitys toimialallemme on valtava.

Suomalaisina romukauppiaina olemme toteuttaneet kiertotalouden tekoja jo paljon ennen koko terminologian syntymistä. Käsittelemme päivittäin tuhansia tonneja kiertoon palaavia metalli- ja teräslaatuja, romutukseen meneviä ajoneuvoja sekä vastaanotamme lyijyakkuja. Toimintamme perustuu siihen, että materiaalit joko tuodaan romupihoille, tai sitten ne noudetaan suoraan asiakkailta. Tämän jälkeen tuotteet erotellaan niiden laadun ja ominaisuuksien mukaan, käsitellään jatkojalostettavaan muotoon ja toimitetaan edelleen terästehtaiden, valimoiden ja muiden jatkokäyttäjien hyödynnettäväksi. Romutukseen tulevista ajoneuvoista merkittävä osa päätyy yrityksiimme siten, että samassa yhteydessä noudetaan myös muita kierrätykseen tulevia metalleja- ja teräksiä. Tällä hetkellä noin 85% romutukseen menevistä ajoneuvoista käsitellään suomalaisilla romupihoilla.

Jäsenyrityksissämme tehdään päivittäin konkreettisia tekoja sen eteen, että maailma saadaan riittämään myös tulevaisuudessa, sillä metalli- ja teräsjakeet eivät oikein käsiteltyinä poistu kierrosta koskaan. Annettu esitys ajoneuvojen elinkaaren loppupään toimenpiteistä kuitenkin herättää meissä suuren huolen, ja esitetyn mukaisesti toteutuessaan tämä suurella todennäköisyydellä aiheuttaisi sen, että ajoneuvojen käsittely osana romualantoimintaa tulisi tulevaisuudessa joko vähentymään merkittäväksi, tai päättymään kokonaan. Tämä osaltaan vaikuttaisi oleellisesti vastaanottoverkoston kattavuuteen pitkien välimatkojen Suomessa, jossa nykyisellään jäsenyrityksemme vastaanottavat ajoneuvoja yli 150 toimipisteessä.

Annetussa esityksessä suuri fokus on ajoneuvojen osien uudelleenkäytöllä sekä ajoneuvosta kierrätettävien jakeiden edelleen hyödyntämisellä. Kokonaisuudessaan on erittäin kannatettavaa, että kerran kiertoon tuodut materiaalit pidetään kierrossa mahdollisimman pitkään, mutta listatut toimenpiteet eivät näkemyksemme mukaan ole tähän oikea lääke. Käytävässä keskustelussa tulee ottaa huomioon, että Suomessa on varsin varttunut autokanta (keskimääräinen romutusikä on 22,2 vuotta) mikä osaltaan tarkoittaa, että romuliikkeidemme vastaanottamissa ajoneuvossa uudelleen hyödynnettävien varaosien määrä on varsin olematon.

Arviomme mukaan, tällä hetkellä voimassa olevan säännöstön mukaan käsiteltävästä ajoneuvosta aiheutuu sen vastaanottajalle noin 80€ kustannukset, jotka muodostuvat ajoneuvon kuivauksesta, irrotettavista osista sekä muusta ajoneuvon käsittelystä, joka on suoritettava ennen ajoneuvon toimittamista murskaukseen. Kustannus pitää sisällään myös haitallisten aineiden hävityskulut. Huomioitavaa on, että nämä kustannukset ovat syntyneet jo ensimmäisessä vastaanottopisteessä, tämän jälkeen ajoneuvo kuljetetaan edelleen murskaustoimintaa harjoittavalle kierrätysoperaattorille (Suomen Autokierrätys Oy:n viralliset kumppanit). Asetusluonnoksessa esitetty kustannusvaikutukset ovat arviomme mukaan hyvin vahvasti alakanttiin.

Tällä hetkellä ajoneuvoja ohjautuu romupihoille varsin hyvin, sillä niillä on kuluttajille arvo. Tietojemme mukaan romupihat käsittelevät noin 85% kaikista romutustodistuksen saavista ajoneuvoista. Tämän hetken hintatason mukaan ajoneuvosta (mikäli se sisältää alkuperäiset osat) pystytään maksamaan kuluttajalle noin 100–150€ korvaus. Mikäli päätyisimme malliin, jossa käsittelykustannukset oleellisesti kasvaisivat, poistuisi mahdollisuus kuluttajalle maksettavaan korvaukseen, mikä osaltaan arviomme mukaan näkyisi suoraan kierrätyshalukuuden laskussa.

Suomalaiset romukauppiaat ovat metallien- ja teräksienkierrätyksen ammattilaisia. Meidän toiminnassamme on tärkeää, että jakeet pystytään hyödyntämään tarkasti ja ne pystytään saattamaan takaisin kiertoon mahdollisimman nopeasti. Mikäli annettu esitys siirtyisi tällaisenaan käytäntöön, näemme siinä mm. seuraavia prosessia merkittävästi hidastavia tekijöitä:

- Ajoneuvojen yksityiskohtainen läpikäynti, jossa tarkastetaan mahdolliset uudelleen soveltuvat osat
    - Tässä kohdin tulee huomioida, että romupihoille tulevat ajoneuvot ovat pääsääntöisesti hyvin vahvasti elinkaarensa päässä, eikä niissä ole käytännössä hyödynnettäviä osia (liitteenä kuvia romupihoiltamme viikolta 48 / 2023)
    - Romupihan ammattitaitovaatimuksiin ei kuulu tällä hetkellä ajoneuvon yksittäisten osien tarkempi laadullinen arviointi tai jälleenmyynti, vaan osaamisemme on kehittynyt jalostavan teollisuuden tarpeisiin. Velvollisuus osien irrotukseen ja niille takuun myöntäminen olisi yrityksille kohtuuton vaatimus, sekä hankaloittaisi huomattavasti työvoiman saatavuutta tilanteessa, jossa se on jo ennestään haastavaa
    - Romupihojen nykyinen toimintamalli varmistaa liikenneturvallisuuden ja ympäristösuojelun toteutumisen, kun esimerkiksi turvavyöt, katalysaattorit yms erikseen listatut osat eivät missään tilanteessa päädy uudelleenkäytettäviksi
    - On huomioitava, että uudemmat ja esimerkiksi kolaroidut ajoneuvot eivät juurikaan päädy romupihoille
- Mikäli ajoneuvolta puuttuu romutustodistus tai runkonumero, ajoneuvoa ei saisi loppukäsitellä ilman viranomaisen erillistä lupaa
    - Vastaanotamme tällä hetkellä ajoneuvoja, joista eivät pihojemme ammattilaisetkaan löydä tarvittavia runkonumeroita. Nämä kyseiset ajoneuvot ovat yleensä niin sanotusti ”luonnonkoskettamia” ja odottaneet viimeistä matkaansa hyvin pitkään. Näemme, että näiden ajoneuvojen seisottaminen romupihojen nurkissa ei ole tarkoituksenmukaista niiden vastaanottajille, eikä myöskään viranomaisille

- Käsittelylaitosten tulee suorittaa raportointi ajoneuvon käsittelystä
    - Ymmärrämme hyvin, että ajoneuvon käsittelystä suuressa mittakaavassa kaivataan lisätietoja, mutta tätä keinoa emme näe tarkoituksenmukaisena. Prosessi toistetaan hyvin samanlaisena niin vastaanottopihoilla, kuin murskalaitoksilla ja näemme, että tämä aiheuttaisi kohtuutonta hallinnollista taakkaa sen hyötyyn nähden
- Ajoneuvon puhdistuksessa käytävien vaiheiden ylöskirjaus (toimenpiteiden kellonaika ja päivämäärä, toteutettujen toimenpiteiden tyyppi, puhdistetun jätteen määrä ja luonne, tarvittaessa jätteenkuljettajan nimi ja yhteystiedot sekä puhdistusprosessin aikana kerätyn jätteen loppusijoitustiedot)
    - Tällä hetkellä ajoneuvoista poistetaan nesteet sekä muut haitalliset aineet jo ensimmäisessä vastaanottopisteessä, eli asetuksessa mainitussa vastaanotto- ja käsittelypaikassa. Tällä pyritään varmistamaan se, että vaaralliset aineet eivät pääse aiheuttamaan ympäristövahinkoja kuljetusmatkan aikana murskaukseen. Näkemyksemme mukaan esitetty velvoite olisi toteutuessaan kohtuuton, huomioidessamme lainsäädännön koskevan myös muutamia henkilöitä työllistäviä romupihoja

Ymmärrämme varsin hyvin, että myös varastointi- ja käsittelypaikkoja koskevan lainsäädännön osalta tulee olla tarkka. Emme kuitenkaan näe, että asetuksessa esitellyt listaukset olisivat täysin Suomen edun mukaisia. Jokainen Suomen Romukauppiaiden Liiton jäsenyritys toteuttaa tällä hetkellä toimintaansa ympäristöluvan alaisena mikä tarkoittaa, että ajoneuvojen käsittelyssä olevat toiminta-alueet tarkastetaan jo ympäristölupatarkastuksien yhteydessä. Olemme tietoisia siitä, että esitetyssä asetuksessa mainitut vaatimukset pihan rakenteiden osalta eivät tällä hetkellä jokaisen romuajoneuvojen käsittelijän osalta toteudu, mutta haitat on otettu huomioon ja näistä huolehditaan jo nykyisellään sillä tasolla, että niistä ei aiheudu ympäristölle haittaa. Esitettyjen toimenpiteiden siirtyminen lainsäädäntöön aiheuttaisi monelle alan toimijalle merkittäviä investointeja, joiden kannattavuus, kokonaisuus huomioiden, muodostuisi niin heikoksi, että luopuminen romuajoneuvojen käsittelystä kokonaan muodostuisi mielekkäämmäksi vaihtoehdoksi.

Me Suomen Romukauppiailla uskomme, että terveet markkinat ja avoin kilpailu parantaa niin kuluttajan kuin koko kiertotalouden kehitystä. Mikäli kuluttajalle ei pystytä enää maksamaan asiallista korvausta kierrätykseen tuotavista materiaaleista on oletettavaa, että kiinnostus kierrätystoimintaa kohtaan laskee. Nykyisellä mallillakin kannustavuutta on pystytty lisäämään ilman viranomaisten luomaa pakottavaa säädäntöä (esimerkiksi erilaiset kampanjat).

Nyt esittelyssä oleva lainsäädäntö ajaa Suomessa mallia vahvasti siihen, että meillä olisi vain yksi vastaanottoväylä käytöstä poistuville ajoneuvoille nykyisen kahden väylän sijaan (romukaupat ja autopurkamot). Mikäli romuliikkeiden mahdollisuus ajoneuvojen käsittelyyn muuttuu kannattamattomaksi ja siten sitä ei pystytä tulevaisuudessa harjoittamaan, tekisi tämä prosessiin valtavan loven. Epäilemme vahvasti, että löytyisikö Suomesta muita käsittelijöitä sille määrälle ajoneuvoja, jotka tällä hetkellä kulkevat suomalaisten romupihojen kautta (esimerkiksi autopurkamoja löytyy noin sata kappaletta, kun kokonaisuudessaan vastaanottopisteitä on Suomessa tällä hetkellä noin 290kpl sisältäen romuliikkeet).

Kannamme myös suurta huolta siitä, että miten tulevaisuudessa raaka-aineet saataisiin kiertoon mahdollisimman nopeasti ja markkinat sellaiseksi, että yhdelle toimialalle ei muodostuisi niissä liian määräävää asemaa. Näemme, että pitkässä juoksussa yhden toimijan malli ei ole kuluttajan, kiertotalousalantoimijoiden, kuin raaka-aineen hankkijoiden etu.

Tällä hetkellä Suomessa tehdään runsaasti investointeja kiertotalouden toimintojen tehostamiseksi. Kevään jäsenkyselyssämme yli 60% ennusti, että heidän liikevaihtonsa tulee laskemaan elettävällä tilikaudella, mutta silti yli 80% yrityksistä oli valmiita tekemään uusia investointeja. Edellä mainitun lisäksi suomalaiset murskaustoimintaa harjoittavat yritykset ovat panostaneet voimakkaasti erilaisiin teknologisiin ratkaisuihin viime vuosien aikana. Tälläkin hetkellä ajoneuvoista saadaan kerättyä hyödynnettävään muotoon reilusti yli 90% materiaaleista ja näemmekin, että tulevaisuuden ratkaisujen avulla pystymme täyttämään asetuksessa annetut tavoitteet kirkkaasti ilman, että prosessia ajoneuvojen käsittelyn aikana kiristetään kohtuuttomalle tasolle, kuten asetusluonnoksessa tällä hetkellä esitetään.

Kannamme myös suurta huolta siitä, mikäli ajoneuvojen käsittely Suomessa muodostuu kustannuksien puolesta liian kalliiksi, lisää tämä osaltaan harmaata taloutta sekä ajoneuvojen, tai niiden osien laitonta vientiä, vaikka asetuksessa pyritään asiaa suitsimaan. Annettu luonnos ei lisää viranomaisten resursseja toimintaan, jonka vuoksi pitkällä aikavälillä häviävät niin ympäristöarvot, kuin Suomen kaltaiset korkean hintatason maat.

Yhteenvetona kokonaisuudesta toteammekin seuraavaa:

- Ajoneuvonosien kierrätysvelvollisuuden ei tulisi koskea yli 10 vuotta vanhoja ajoneuvoja
- Romuliikkeiden harjoittama vastaanottotoiminta tulee todeta viralliseksi reitiksi osana ajoneuvojen kierrätystä
- Romupihoilla tehtävää ajoneuvonkäsittelyyn liittyvää raportointivelvollisuutta eri työvaiheista tulee esityksestä keventää, sillä hallinnolliset kustannukset muodostuvat Suomen kustannustasolla liian korkeiksi
- Ajoneuvojen käsittelyä ja osien varastointia koskevaa sääntelyä tulisi tarkastella enemmän Suomeen soveltuvasta näkökulmasta
- Asetuksen tavoitteena tulee olla ajoneuvoista saatavien materiaalien nopea ja laadukas kiertoon palaaminen, mikä parhaiten takaa kiertotalouden toteutumisen ja ympäristösuojelun korkean tason
- Ajoneuvojen osien irrotus ja edelleenmyynti toteutuu jo nykyisellä volyymillaan hyvin siinä mittakaavassa, kun se on markkinoiden osalta järkevää ja taloudellisesti kannattavaa
- Tällä hetkellä Suomessa toteuttavalla murskaustoiminnalla saavutetaan jo erittäin korkea materiaalien hyödynnettävyysaste
- Nykyisen kaltaisen esityksen siirtyminen suomalaiseen lainsäädäntöön tekisi ajoneuvojen käsittelystä romupihoilla kannattamatonta, mikä ajaisi vastaanottopisteiden merkittävään vähentymiseen (käsittelemme ajoneuvoista 85%) ja siten mahdollisesti vähentäisi autojen kierrätystä Suomessa
- Romupihoilla työskentelevät henkilöt eivät välttämättä ole autoalan asiantuntijoita, jonka vuoksi esimerkiksi takuun myöntäminen ajoneuvoista irrotetuille varaosille olisi liiketoiminnallinen riski, minkä tähden toiminnan jatkoa kannattaisi pohtia vakavasti

27.11.2023

- Näkemyksemme mukaan esitetystä kokonaisuudesta tulisi tehdä laaja selvitys yhdessä alan toimijoiden kanssa, mitkä olisivat muutoksen kokonaisvaikutukset pitkien välimatkojen Suomessa, missä autokanta on vanha
- Prosessista tulisi tehdä Suomeen soveltuva arviointi, että mitkä jakeet ovat järkevintä irrottaa ennen ajoneuvon murskausta ja mitkä materiaalit on tehokkainta hoitaa erilleen murskauksen yhteydessä, että prosessi olisi tehokas ja myös taloudellisesti kannattava
- Olemme täysin samaa mieltä siitä, että ajoneuvoista on saatava hyödynnettyä kaikki mahdollinen, näin saamme maailman riittämään

Lausunnonantaja:
Hanna Kallio-Kokko
Toiminnanjohtaja
Suomen Romukauppiaiden Liitto

ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

27.11.2023

Suomen Romukauppiaiden Liiton jäsenyrityksistä otettuja valokuvia romutukseen tulleista ajoneuvoista. Ajoneuvot on kuivattu (vaaralliset aineet sekä muut nesteet on poistettu) ja ne odottavat joko kuljetusta murskaukseen tai seuraavaa käsittelyvaihetta.
Kuvat on otettu vko 48 / 2023



ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

27.11.2023









ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

27.11.2023





