AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Ympäristövaliokunta

29.11.2023

Asia: U 72/2023 vp

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta

Kiitämme 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 ja ajoneuvomateriaalien kierrätettävyyttä parantamalla voidaan vähentää merkittävästi resurssien kulutusta ajoneuvoteollisuudessa. Ehdotettu asetuksen muutos lisäisi ajoneuvojen kierrätettävyyden huomioon ottamista jo ajoneuvon suunnitteluvaiheessa ja parantaisi olennaisesti ajoneuvojen kierrätysmateriaalien markkinaa, sillä asetusluonnoksessa on esitetty, että tietty osuus ajoneuvoihin käytetyistä materiaaleista tulee olla peräisin näistä ajoneuvolajeista kerätyistä romuajoneuvoista.

Pidämme kannatettavana 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 niistä laaditaan tällöin myös romutustodistus, jos auto on rekisteröity. Tuottajavastuun laajentaminen ei näin ollen 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 ajoneuvotyyppien autoja, joissa on käytetty samoja valmistusmateriaaleja. Kierrätysmateriaalien luokittelu ajoneuvotyypeittäin prosessin eri vaiheissa 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.

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.

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. Lyijyakut ovat edullisia ja niiden käytettävyys ajoneuvojen käynnistysakkuina on hyvä. Vaihtoehtoisten teknologioiden kokonaisympäristövaikutukset voivat olla lyijyakkuja suuremmat, sillä lyijy kiertää jo nykyisin akkukäytössä tehokkaasti ja lyijyn kierrätysaste on korkea.

Komission esitykseen 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.

Asetusehdotuksen yhtenä päätavoitteena on, että kaikki markkinoille saatetut ajoneuvot kerätään ja kierrätetään elinkaarensa lopussa tuottajien ylläpitämässä kierrätysjärjestelmässä. Kierrätetyn materiaalin käyttöä valmistuksessa koskevien vaatimusten lisääntymisen myötä tämä tulee entistä tärkeämmäksi, sillä uudet vaatimukset lisäävät kierrätysmateriaalin kysyntää ja arvoa markkinoilla. Järjestelmän ohivuotoon ja ns. kadonneiden autojen ongelmaan liittyy myös harmaata taloutta ja ympäristörikollisuutta. Näiden torjuminen tehokkailla kansallisilla toimenpiteillä on tärkeää paitsi rajat ylittävässä toiminnassa, myös Suomen

rajojen sisällä. Vain tuottajien kierrätysjärjestelmässä tapahtuvan kierrätyksen ja siitä viranomaisille tehtävän raportoinnin kautta voidaan varmistaa, että romuajoneuvot kierrätetään asetuksen vaatimalla tavalla vastuullisesti ja kestävästi, ja ajoneuvoista saatu materiaali palautuu kiertoon. Kierrätysjärjestelmän eheys on tärkeää myös siitä näkökulmasta, että kierrätysmateriaalin ohivuoto voi lisätä tuottajien kustannuksia Suomessa. Tällaisella kehityksellä voi olla vaikutuksia myös kuluttajiin esimerkiksi ajoneuvojen korkeampien hintojen kautta, mitä ei voida mistään näkökulmasta pitää toivottavana.

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 uusien tai käytettyjen ajoneuvojen 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

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto