4.6.2025

SUOMEN AUTOPURKAMOLIITTO ry

Suomen Autopurkamoliitto Ry:n lausunto valtioneuvoston kirjelmästä Suomen kannaksi ns. ajoneuvojen kiertotalousasetuksesta (U 72/2023)

Viite: eduskunnan ympäristövaliokunnan kutsu asiassa 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, ELV-asetus)

Lausunto

Uudelleenkäytön priorisoituminen edellyttää modernisoimaan toimintamallin Suomessa

Suomen Autopurkamoliitto ry (jäljempänä *Autopurkamoliitto*) pitää EU:n romuajoneuvojen kiertotalouden sääntelyuudistusta hyvänä ja tarpeellisena ja se tulee modernisoimaan ajoneuvojen elinkaaren loppupään käsittelyketjua.

Asetustasoisena sääntely myös yhdenmukaistaa toimintaa yhteisötasolla. Samalla se tulee edellyttämään Suomessa kiertotalousketjun kokonaisuuden uudelleenarviointitarpeen, johon kansallisesti on viranomaistoiminnassa varauduttava. Romuajoneuvojen kierrätys ei Suomessa tällä hetkellä toimi kaikilta osin jätehierarkian mukaisesti eikä vastaa maan hallituksen kestävän kehityksen ja kiertotalouden tavoitteisiin ja mahdollisuuksiin, joita uusi ELV-asetus tulee edellyttämään. Suomessa ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöaste onkin jäänyt erittäin alhaiseksi noin 2-3 prosentin tasolle, kun vastaava luku esim. Ruotsissa on moninkertainen. Kansallisesti tämä tarkoittaa satojen miljoonien menetettyä liikevaihtoa romuajoneuvojen käsittelyketjun tehottomuuden takia. Myös ympäristöllisesti uudelleenkäytön priorisoinnilla olisi saavutettavissa merkittäviä etuja, sillä uudelleenkäytetyn osan hiilijalanjälki yli 75 % pienempi suhteessa uuteen nähden.

Suomessa romutetaan vuosittain noin 70 000–80 000 ajoneuvoa. Vain noin 20 % kulkee laillistetun autopurkamon kautta. Merkittävä osa ajoneuvoja päätyy riittämättömien kannustimien puuttuessa kuitenkin luvanvaraisen purkamotoiminnan ulkopuolisille tahoille sekä vientiin ulkomaille. Merkittävä osa ajoneuvoista päätyy myös suoraan metallikierrätykseen ja murskattavaksi ilman järjestelmällistä uudelleenkäyttöpotentiaalin arviointia.

Valmisteilla oleva ELV-asetus edellyttää uudelleenkäyttöä ensisijaisena kierrätykseen ja hyödyntämiseen nähden. Asetusehdotus tullee myös edellyttämään uudelleenkäyttöpotentiaalin arviointia arviointiin kykenevän tahon toimesta.

Autopurkamoliitto pitää tavoiteltavana lähtökohtana, että ELV-asetuksessa tarkoitettu valtuutettu käsittelylaitos (ATF) tarkoittaakin ensi sijassa autopurkamoa tai tällaisen kanssa yhteistyössä toimivaa tahoa, jolla on kyvykkyys täyttää ELV-asetuksen toiminnalle asettamat vaatimukset sekä mm. kansalliset ympäristölupavaatimukset. Kansallista romuajoneuvojen käsittelyketjua tulee ELV-asetuksen myötä kehittää niin,

että uudelleenkäyttöpotentiaali tulee tosiasiallisesti arvioitua osoittamalla romuajoneuvot markkinaehtoisesti toimivan purkamoteollisuuden ulottuville. Tämän vuoksi Autopurkamoliitto pitää hyvänä myös, ettei asetusehdotukseen sisälly Suomen nykyistä tuottajan ensisijaista oikeutta jätehuollon järjestämiseen, vaan kyseessä on tuottajan *velvollisuudesta* vastata markkinoille tuottamiensa tuotteiden jätehuollon kustannuksista.

Ajovoima-akkujen uudelleenkäyttö ei saa vaarantua

Autopurkamoliitto vastustaa valtioneuvoston esittämää Suomen kantaa ajovoima-akkujen sääntelyn muutosehdotuksen osalta. Ehdotus ei edistä maan hallituksen kiertotaloustavoitteita, johtaa käytännön tasolla ongelmallisiin ratkaisuihin ja mahdollistaa harmaata taloutta.

Suomen ehdotettu kanta johtaisi siihen, että ajovoima-akut olisivat aina jätettä, kun ajoneuvon viimeinen omistaja päättää luopua lopullisesti ajoneuvon käytöstä. Tämän seurauksena ajovoima-akkuja ei voitaisi käsitellä, testata tai osoittaa uudelleenkäyttöön autopurkamoiden (ATF) toimesta, vaan ne tulisi luovuttaa Suomen nykymallissa ajovoima-akun tuottajalle tai tämän edustajalle. Ilman Suomen käsittelyketjun uudistamista ajovoima-akut tässä mallissa päätyisivät siten murskattaviksi ilman uudelleenkäyttöön osoittamista. Tämä linjaus olisi täysin kestämätön ja autoilijoille erittäin kallis tilanteessa, jossa esim. sähköautojen vakuutusyhtiöiden korvauskustannukset ovat jo nyt merkittävästi nousseet juuri ajovoima-akkujen vaihtokustannusten vuoksi, kun käytettyjä akkuja ei ole ollut saatavilla.

Autopurkamoliitto korostaa, että ehdotetun Suomen linja ajovoima-akkujen käsittelyn osalta poikkeaisi myös koko muun romuajoneuvon käsittelystä ja olisi ristiriidassa ELV-asetuksen uudelleenkäyttö- ja kierrätysastetavoitteiden kanssa. Ajovoima-akun osuus ajoneuvon painosta on huomattavan iso ja mikäli tätä osuutta ei voida laskea uudelleenkäyttötavoitteisiin, ei prosentuaalisia tavoitteita tulla saavuttamaan.

Edelleen käytännön tasolla ajovoima-akkujen kategorinen jätteeksi osoittaminen sääntelyn kautta olisi ongelmallista ja johtaisi Autopurkamoliiton näkemyksen mukaan todennäköisesti ei-toivottuihin lieveilmiöihin. Ajovoima-akkujen myyntitoiminta uudelleenkäyttöön korjaamoille tai esim. energiavarastoiksi siirtyisi luvanvaraisten ja laillisesti toimivien autopurkamoiden ulkopuolelle. Sähköautot tulisivat purkamoille ilman ajovoima-akkuja, jolloin autojen muukin uudelleenkäyttö voi olla teknisesti vaikeaa (esim. akku poistettu virheellisesti) tai taloudellisesti kannattamatonta. Laillisesti toimivissa purkamoissa ajovoima-akkujen käsittely ja testaaminen olisi jätestatuksesta johtuen rajoitettua. Tällöin ajovoima-akut tulisi Autopurkamoliiton käsityksen mukaan ilmoittaa tuottajavastuussa olevalle taholle ns. vaurioituneina akkuina, minkä seurauksena ajovoima-akkuja tulisi kuljettaa pahimmillaan yksitellen vastaanottopisteeltä (ATF) tuottajavastuutahon osoittamaan paikkaan tämän kustannuksella.

Autopurkamoliitto katsoo, että Suomen kantaa tulisi tältä osin muuttaa siten, että romuajoneuvojen ajovoima-akkujen uudelleenkäyttöpotentiaali arvioidaan samalla tavalla kuin muun ajoneuvon osien laillistettujen vastaanottopisteiden (ATF) toimesta ja

että uudelleenkäytettävissä olevat ajovoima-akkuja ei luokitella jätteeksi ja mahdollistetaan siten niiden tehokas ja välitön uudelleenkäyttö.

Yhdenmukaisella EU-tasoisella sääntelyllä ja viranomaisten aktiivisella toiminnalla tulee suojata kiertotalouden markkinaehtoisuuden toteutuminen

Euroopan Unionin tasolla autoteollisuus on yksi koko mantereen suurimpia teollisuudenaloja. Teollisuudenalalla on huomattava vaikutus taloudellisesti ja ympäristöllisesti. Teollisuudenala myös poikkeaa tämän johdosta merkittävästi muista tuottajavastuun piirissä olevista aloista. Ajoneuvojen kiertotalous ja sen mukana kehittynyt teollisuustoiminta ml. autopurkamoteollisuus on sen sijaan mittakaavaltaan merkittävästi pienempää. ELV-asetuksen valmistelussa komissiolla on ollut yhtenä tärkeänä tavoitteena myös markkinoiden toimivuuden varmistaminen. Tämä näkyy mm. tuottajavastuun selkeyttämisenä ja autovalmistajien tietojenantovelvoitteiden lisäämisenä. Markkinoiden toimivuuden tärkeyttä korostaa autoteollisuuden puolelta autopurkamoteollisuuden toimintaedellytyksiin ja kuluttajien toimintaa ohjannut ns. romutuskartellitapaus https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_881).

Markkinaehtoisuuden vaatimus tulee olla romuajoneuvojen kiertotalouden toteuttamisessa ehdoton lähtökohta.

Autopurkamoliiton näkemyksen mukaan ajoneuvojen kiertotaloussääntelyn siirtäminen asetustasolle yhdenmukaistaa sääntelypohjaa EU:ssa ja osaltaan tukee markkinaehtoisten toimintamallien rakentumista Euroopan tasolla. Ajoneuvojen kiertotalouteen liittyvien osapuolten epäsuhtaisten taloudellisten resurssien ja markkina-aseman vuoksi Autopurkamoliitto pitää kuitenkin äärimmäisen tärkeänä, että toiminnan lupamenettelyt ja viranomaisvalvonta ml. kilpailu- ja markkinavalvonta ovat yhdenmukaisia, toimivia ja tehokkaita. Kiertotalouden kannalta tarpeellinen tuottajavastuujärjestelmä on luonteeltaan eräänlainen monopolimalli, jolloin siihen on välttämätöntä kohdentaa nykyistä laajemmin myös läpinäkyvyyden ja tasapuolisuuden vaatimuksia.

Näiden valvontaan on kiinnitettävä ELV-asetuksen myötä aiempaa enemmän huomiota niin ympäristöhallinnon kuin kilpailuviranomaistenkin toimesta. Valvonta tulee painottaa luvanvaraisen toiminnan ulkopuolella oleviin toimijoihin ja olla riskiperusteista, jolloin nykyiset niukkenevat julkiset resurssit saadaan riittämään.

Velvoitepurkamisessa ja uudelleenkäyttökielloissa riskinä on kiertotaloustoiminnan tehottomuus

ELV-asetuksen mahdollinen pakolliseen ns. velvoitepurkamiseen tähtäävät vaatimukset sekä rajaukset uudelleenkäyttöön osoittavien osien ja komponenttien osalta ovat osin ongelmallisia varsinkin teknologian ja toiminnan kehittyessä. Uudelleenkäyttöpotentiaalin arvioinnin tulisi joka tapauksessa sisältää teknisen uudelleenkäytön ohella myös taloudellisen uudelleenkäyttömahdollisuuksien arvioinnin. Mikäli osakysyntää ei ole olemassa eikä nähtävissä muodostuvaksi, ei tällöin ole tarkoituksenmukaista purkaa osia, vaan hyödyntää osiin sitoutuneet raaka-aineet uudelleen murkauslaitoksien ja raaka-ainekierrättäjien toimesta ilman työvoimaintensiivistä purkuvaihetta.

SUOMEN AUTOPURKAMOLIITTO ry

Kannattamattoman velvoitepurkamisen kustannukset rasittavat tuottajavastuussa olevan tahon toimintaa ja aiheuttaa kiertotalousketjun tehottomuutta. Suomen kantaan tulisi täydentää velvoitepurkamiseen ja uudelleenkäyttökiellon karsimista koskevilla ehdotuksilla.

Helsingissä

4.6.2025

Suomen Autopurkamoliitto RY
Järjestöjohtaja
Ilkka Koponen