ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

Kirjallinen lausunto
Ympäristövaliokunta 5.6.2025

Suomen Romukauppiaiden Liiton kommentteja käsittelyssä olevasta ELV-asetuksesta

Suomen Romukauppiaiden Liitto koostuu noin sadasta metalli- ja teräskierrätystä harjoittavasta yrityksestä, joista jokainen harjoittaa toimintaansa ympäristöluvan alaisena. Toimialamme työllistää Suomessa noin 3500 henkilöä ja vastaanotamme vuosittain noin 75 % romutukseen tulevista ajoneuvoista. Lisäksi romukauppiaat (murskaustoimintaa harjoittavat yritykset) loppukäsittelevät myös muilta vastaanottopisteiltä tulevat romuajoneuvot.

Olemme erittäin sitoutuneita kehittämään ajoneuvojen kierrätystä ja yrityksemme ponnistelevat päivittäin esimerkiksi markkinoinnin työkaluin saadakseen käytöstä poistuneet romuautot kiertotalouden piiriin. Uskomme vahvasti siihen, että pystyessämme säilyttämään romuautojen arvon, toimii se välittömänä kannustimena niiden kiertoon saannille, jopa viranomaisvalvontaa tehokkaammin. Kannustavaa kiertotalousjärjestelmää haastaa tällä hetkellä merkittävästi erilaiset välilliset kustannukset, jotka osaltaan vähentävät maksettavia hyvityksistä ajoneuvon haltijalle.

Keskustelussa olevassa ELV-asetuksessa on mielestämme monia varsin kannatettavia elementtejä, mutta kokonaisuutena se on viety hyvin äärimmäiselle tasolle. Tyypillinen romuajoneuvo pihoillamme on keskiarvollisesti noin 23 vuotta vanha ja uudelleenkäyttöpotentiaalia on niukasti. Ajoneuvot ovat pääsääntöisesti loppuunajettuja tai läpiruostuneita, kolariajoneuvojen ja uudenpien yksilöiden ajautuessa pääosin kansainvälisille markkinoille tai autopurkamoihin.

Näemmekin tärkeänä, että kansallista liikkumavaraa olisi jätettävä esitykseen mahdollisimman paljon. Näin pystyisimme löytämään onnistuneita kiertotalousratkaisuja pitkien etäisyyksien Suomessa, jossa myös ajoneuvoihin liittyvä historiallinen- ja harrastustoiminta on suosittua. Pystyessämme rakentamaan suomalaista romuajoneuvojen käsittelymallia aidossa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, voisimme saavuttaa tulevaisuudessa merkittäviä tuloksia. Tämä edellyttäisi esimerkiksi kaikkia osapuolia huomioivaa tulokulmaa tuottajavastuun osalta.

Me suomalaiset romukauppiaat olemme tunnistaneet käsittelyssä olevasta ELV-asetuksesta alla lueteltuja elementtejä, jotka mielestämme haastavat asetuksen tavoitteet. Toivommekin, että valiokunta tarkastelisi kokonaisuutta ja erityisesti hyvin yksityiskohtaiselle tasolle vietyjen velvoitteiden tarkoituksenmukaisuutta.

Asetus hallinnon näkökulmasta

Markkinaehtoisuuden tulee olla keskiössä. Mitä enemmän meillä on taloudelliseen tehokkuuteen ja kysyntään pohjautuvat markkinat ajoneuvojen kierrätyksessä, sitä laajempi vastaanottoverkosto pystytään turvaamaan sekä sitä paremmat edellytykset meillä on myös uudelleenkäytölle. Kyky maksaa asiakkaille hyvityksiä romuajoneuvoista on avainasemassa, että järjestelmä on kannustava ja materiaalit päätyvät kiertoon.

ROMUKAUPPIAAT
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

Kirjallinen lausunto
Ympäristövaliokunta 5.6.2025

Asetus on kiristämässä merkittävästi ajoneuvojen hallintoon liittyviä vastuita sekä on asettamassa merkittäviä esteitä esimerkiksi romuajoneuvoilla käytävään kauppaan. Näemme, että kiertotalouden toteutumisen näkökulmasta on välttämätöntä, että ajoneuvoilla voidaan käydä yritysten välillä kauppaa myös romutustodistuksen myöntämisen jälkeen. Näin varmistamme, että ne muutamat yksilöt, joissa varaosapotentiaalia vielä on, päätyvät tahoille, jotka varaosia tarvitsevat (esimerkiksi autopurkamoihin). Käytännössä ajoneuvoja tulee kiertoon usein yhdessä muun romun kanssa, jolloin prosessi on sekä asiakasystävällinen että tehokas, kun materiaalit voidaan noutaa yhdellä kertaa.

Asetuksen tavoite on, että sääntelyä yksinkertaistetaan, mutta sisältö mielestämme sotii tätä vastaan. Näemme, että sanktio- ja viranomaislausuntopohjaiseen järjestelmään perustuva uudistus lisää harmaan sektorin toimijoiden toimintamahdollisuuksia suhteessa luvitettuihin yrityksiin. Meidän tulisi kohdistaa niukat viranomaisresurssit ennen kaikkea siihen, että ilman ympäristölupaa toimivat tahot saataisiin toimimaan yhteisten sääntöjen mukaan, näin pystyisimme myös aidosti ehkäisemään ympäristöön kohdistuvia riskejä. Ympäristöluvissa kun määritellään esimerkiksi käsittely-ympäristölle annetut normit.

Byrokratia ei saa muodostua kiertotalouden, innovaatioiden ja osien uudelleen käytön esteeksi. Näin pystymme turvaamaan esimerkiksi ajoneuvoihin liittyvän historiallisen perinteen säilymisen. On erittäin kyseenalaista, että miten esimerkiksi asetuksen esittämä velvoite ajoneuvojen käsittelyyn liittyvästä päiväkirjatasoisesta raportoinnista aidosti edistäisi kiertotaloutta ja raaka-aineiden talteenottoa.

Ajoneuvoihin liittyvät purkaustoimet ja murskaus esitetyssä asetuksessa

Annetussa asetuksessa määritellään varsin tarkat raamit niin eri varaosien kuin jakeiden erottelulle. On järkevää, että uudelleenkäytettävät varaosat hyödynnetään mutta on hyvä muistaa, että noin 80% Suomen romuajoneuvokannasta on sellaista, että uudelleenkäyttöpotentiaalia ei enää ole. Asetus onkin mielestämme laadittu niiden maiden näkökulmasta, jossa romuajoneuvokanta on merkittävästi Suomea nuorempi.

Kalliin työvoiman maana on tärkeää, että tuemme kansallisia malleja siten, että hyödynnettävät osat päätyvät purkuun ilman, että syömme koko toimialan kannattavuuden pakkopurkujen nimissä. Esimerkiksi pelkän vaihdelaatikon irrotus ajoneuvoista ehjänä vastaa noin kolmen tunnin työtä. Näemme, että varaosiin liittyvää määrittelyä tulisi Suomen näkökulmasta ehdottomasti terävöittää siten, että lähtökohtaisesti se käsittäisi ainoastaan alle 10 vuotta ja vastaavasti yli 40 vuotta vanhat ajoneuvot. On hyvä huomioida, että uudemmat ja kolaroidut ajoneuvot eivät romupihoille päädy.

Suomessa on panostettu voimakkaasti murskausteknologiaan ja sen yhteydessä tapahtuvaan erotteluun. Eri jakeet kuten lasi, joka on usein liimattu kiinni ja siten hyvin haastavaa irrottaa ilman erikoislaitteistoja, saadaan eroteltua pois metalli- ja teräsjakeiden joukosta. Näin ollen erillisiä listauksia romuajoneuvojen purusta (pl. akut, renkaat ja nesteet) ei mielestämme tarvittaisi lainkaan, sillä mikäli yksittäisille varaosille tai komponenteille ei markkinaehtoisesti ole tarvetta, raaka-aineet saadaan talteen loppukäsittelyn yhteydessä.

Annetussa esityksessä määritellään myös hyvin tiukasti murskausprosessiin ja teknologiaan liittyvistä yksityiskohdista. Tämä ei ole mielestämme tarpeellista, sillä pahimmillaan näin yksityiskohtaiset määrittelyt kääntyvät itseään vastaan syöden niin energiatehokkuutta prosessissa

kuin teknologista kehitystä. Markkinan tulisi olla se, joka määrittelee laatuvaatimukset materiaalille, jolloin pystytään varmistamaan myös raaka-aineiden todellinen uudelleenkäyttö. Luonnollisesti myös ympäristöarvojen tulee olla toiminnan keskiössä. Murskauksen jälkeinen lopputuotos pystytään määrittelemään murskauskokeiden yhteydessä ilman, että esimerkiksi velvoitteet ajoneuvojen erilliskäsittelystä olisivat tarpeellisia päivittäisessä arjessa.

Esityksessä ollaan määrittämässä erillisiä velvoitteita myös murskaustoimintaan liittyvään raportointiin. On hyvä huomioida, että toimintaa harjoitetaan ympäristöluvan alaisena, ja jo nyt laitokset ovat velvoitettuja raportoimaan laajasti eri viranomaisille. Emme näe, että erityisesti ajoneuvoihin liittyvä erillisraportointi tuo lisäarvoa valvonnalle tai toiminnan kehitykselle. Esimerkiksi tuottajavastuuseen liittyvät kysymykset eivät saa aiheuttaa esteitä energiaystävällisille tai tehokkaille prosesseille. Ajoneuvojen romutus määrät ovat jo nykyisinkin saatavilla Traficomin ylläpitämästä järjestämästä, jossa romutustodistukset kirjoitetaan.

Tuottajavastuun toteutumisesta uuden asetuksen mukaisesti

Asetuksessa mainitut tuottajia koskevat esitykset ovat kokonaisuudessaan kannatettavia. Tuottajavastuumallia tulisi ehdottomasti saada avoimemmaksi siten, että kiertotaloustoimijoiden ääni tulisi edes jotenkin kuulluksi. Tämä edellyttäisi esimerkiksi kiertotalousedustajien läsnäoloa tuottajayhteisöjen hallinnossa. Tuottajavastuun tulisi toteutua tulevaisuudessa siten, että siinä painottuisi nimenomaan tuottajan vastuu ja kiertotalousarvot sen sijaan, että toimintaa ohjaa mahdollisuus tuotteen raaka-aineen hallintaan, jota esimerkiksi Suomen oma kirjaus jätelain 47§ tällä hetkellä tukee.

Korostettaessa vastuunäkökulmaa on tärkeää, että yksittäiset ajoneuvojen osat voivat päätyä kiertoon markkinaehtoisesti ja niiden käsittelyyn erikoistuneille yrityksille. Esimerkiksi ajoneuvojen jarrulevyt sekä vanteet ovat erinomaista raaka-ainetta valimoteollisuudelle, ja kiertotaloustoimijoilla tuleekin säilyttää mahdollisuus kaupankäyntiin paikallisesti, ilman tuottajavastuuyhteisön määrittämiä yhteistyötahoja, kun kyse on yksittäisistä ajoneuvonosista.

Kiertotalouden kehityksen näkökulmasta voimme ottaa esimerkiksi katalysaattorikierrätyksen, joka on saatu erotteluasteiden osalta huipputasolle siten, että osa yrityksistä on päässyt erikoistumaan niiden käsittelyyn. Mikäli tuottajavastuu muodostuu esteeksi erikoistumiselle ja uusille innovaatioille esimerkiksi siten, että kierrättäjät eivät pystyisi käydä osilla markkinaehtoista kauppaa vaan jokainen osa alistettaisiin tuottajavastuuyhteisön tekemille sopimuksille, jarruttaisi tämä merkittävästi kiertotalouden toteutumista sekä häiriköisi toimivaa markkinaa. Jokainen ympäristöluvitetulta toimijalta lähtevä raaka-aine-erä päätyy asianmukaiseen käyttöön.

Näemme myös hyvin positiivisena nostona, että tuottajavastuuyhteisöillä on merkittävä vastuu tilanteissa, joissa ajoneuvon raaka-ainearvo tai sen käsittelyyn liittyvät kulut eivät enää tule katetuksi raaka-ainearvolla. Pitkien välimatkojen Suomessa tämä voisi toteutua tulevaisuudessa esimerkiksi siten, että tuottajayhteisö osallistuisi kustannuksiin, kun ajoneuvoja noudetaan haastavista kohteista, joihin niitä on saatettu hylätä monia kymmeniä vuosia sitten ja käytännössä raaka-ainearvoa ei enää ole (ruostuminen). Tämä voisi toteutua esimerkiksi romutuskampanjana ilman uuden ajoneuvon ostovelvoitetta, tuottajayhteisön koordinoimana.

Tuottajavastuuseen liittyen korostamme myös, että kaikki ajoneuvot eivät palaudu meille kokonaisina. Me romukauppiaat emme voi estää, että esimerkiksi kuluttajat ovat ottaneet

ajoneuvoista varaosia tai muokanneet ajoneuvon muotoa, vaan otamme romuautot vastaan sellaisina kuin ne meille saapuvat. Emme myös usko, että viranomaisresursseja kannattaa tuhlata siihen, että ajoneuvojen laillisia omistajia estettäisiin näin toimimasta. Tämä tukee myös ajoneuvoihin liittyvää harrastuneisuutta sekä osien uudelleen käyttöä ja siten kiertotaloutta.

Hanna Kallio-Kokko
toiminnanjohtaja
Suomen Romukauppiaiden Liitto