

Romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostaminen

Työryhmän raportti



Ympäristöministeriön raportteja 11/2017

Romuajoneuvon osien uudelleenkäytön tehostaminen

Työryhmän raportti



Ympäristöministeriö

ISBN: 978-952-11-4735-7

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto / Erja Kankala

Kansikuva: Kari Heikkilä

Helsinki 2017

Kuvailulehti

| | | | |
|--------------------------------------|--|-----------------|-----------|
| Julkaisija | Ympäristöministeriö | 2017 | |
| Tekijät | | | |
| Julkaisun nimi | Romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostaminen; Työryhmän raportti | | |
| Julkaisusarjan nimi ja numero | Ympäristöministeriön raportteja 11/2017 | | |
| Diaari/hankenumero | | Teema | – |
| ISBN PDF | 978-952-11-4735-7 | ISSN PDF | 1796-170X |
| URN-osoite | http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4735-7 | | |
| Sivumäärä | 42 | Kieli | suomi |
| Asiasanat | romuajoneuvot, osat, uudelleenkäyttö | | |
| Tiivistelmä | <p>Vuosina 2014-2015 toteutetussa romuajoneuvojen kuljetus-, varastointi- ja esikäsittelytoiminnan ympäristönsuojelun kehittämistä koskevassa hankkeessa esitettiin yhdeksi kehittämiskohteeksi romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostamista Suomessa.</p> <p>Ympäristöministeriö perusti syksyllä 2016 epävirallisen työryhmän, jonka tarkoituksena oli löytää uusia keinoja ja toimintatapoja, joilla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä. Työryhmässä olivat edustettuina Suomen Autopurkamoliitto ry, Autovahinkokeskus, ajoneuvoalan tuottajayhteisö Suomen Autokierätyk Oy sekä romuajoneuvojen käsittelyä harjoittavien operaattoreiden edustajat. Viranomaisia työryhmässä edustivat Pirkanmaan ja Etelä-Savon ELY-keskukset, Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö. Työryhmä kokoontui syksyllä 2016 kolme kertaa.</p> <p>Työryhmän raporttiin on koottu tehdyt ehdotukset osien uudelleenkäytön tehostamiseksi ja alan eri toimijoiden välisen yhteistyön lisäämiseksi. Työryhmässä keskityttiin käsittelemään ensisijaisesti alan vapaaehtoisia toimia. Työryhmä esitti romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön lisäämiseksi alan sisäisen tiedonvaihdon lisäämistä, vapaaehtoisten laatuluokitus- ja takuujärjestelmien käyttöönottoa käytetyille varaosille, laatujärjestelmien kehittämistä ja käyttöönottoa, koulutuksen lisäämistä, vakuutusyhtiöiden kannustamista käytettyjen varaosien käyttöön kolarikorjauksissa, kuluttajille suunnatun tiedotuksen lisäämistä, ja eräiden uudelleenkäytön kannalta ongelmallisten alan toimintatapojen muuttamista</p> | | |
| Kustantaja | Ympäristöministeriö | | |
| Julkaisun myynti/ jakaja | Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi | | |

Presentationsblad

| | | | |
|--|---|-----------------|-----------|
| Utgivare | Miljöministeriet | 2017 | |
| Författare | | | |
| Publikationens titel | Effektivisering av återanvändning av skrotfordons komponenter; Arbetsgruppsrapport | | |
| Publikationsseriens namn och nummer | Miljöministeriets rapporter 11/2017 | | |
| Diarie-/ projektnummer | | Tema | - |
| ISBN PDF | 978-952-11-4735-7 | ISSN PDF | 1796-170X |
| URN-adress | http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4735-7 | | |
| Sidantal | 42 | Språk | finska |
| Nyckelord | skrotfordon, delar, återanvändning | | |
| Referat | <p>I ett projekt för utveckling av miljöskyddet i samband med transport, förvaring och förbehandling av skrotfordon som genomfördes under åren 2014–2015 föreslogs det att återanvändningen av skrotfordons komponenter i Finland bör effektiviseras.</p> <p>Hösten 2016 tillsatte miljöministeriet en inofficiell arbetsgrupp vars syfte är att finna nya metoder och verksamhetssätt, med hjälp av vilka man kan effektivisera återanvändningen av skrotfordons komponenter. I arbetsgruppen ingick representanter för Suomen Autopurkamoliitto ry, Autovahinkokeskus, fordonsbranschens producentsammanslutning Finlands Bilåtervinning Ab samt aktörer som behandlar skrotfordon. Myndigheterna representerades i arbetsgruppen av NTM-centralerna i Birkaland och Södra Savolax, Finlands miljöcentral och miljöministeriet. Arbetsgruppen hade tre sammanträden hösten 2016.</p> <p>I arbetsgruppens rapport har samlats förslag till effektivisering av återanvändning av fordons komponenter och ökat samarbete mellan olika aktörer inom branschen. Arbetsgruppen fokuserade på att i första hand behandla de frivilliga åtgärderna inom branschen. Arbetsgruppen föreslog att man i syfte att öka återanvändningen av skrotfordons komponenter bör öka informationsutbytet inom branschen, ta i bruk valfria kvalitetsklassificerings- och garantisystem för reservdelar, utveckla och ta i bruk kvalitetssystem, öka utbildningen, uppmuntra försäkringsbolag att använda begagnade reservdelar vid krockreparationer, öka informationen till konsumenterna och ändra vissa verksamhetssätt inom branschen som orsakar problem för återanvändningen.</p> | | |
| Förläggare | Miljöministeriet | | |
| Beställningar/ distribution | Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi | | |

Description sheet

| | | |
|---|--|--------------------------------|
| Published by | Ministry of the Environment | 2017 |
| Authors | | |
| Title of publication | More efficient reuse of end-of-life vehicles; Working group report | |
| Series and publication number | Reports of the Ministry of the Environment 11/2017 | |
| Register number | | Subject - |
| ISBN PDF | 978-952-11-4735-7 | ISSN (PDF) 1796-170X |
| Website address (URN) | http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4735-7 | |
| Pages | 42 | Language Finnish |
| Keywords | end-of-life vehicles, components, reuse | |
| <p>Abstract</p> <p>More efficient reuse of end-of-life vehicles was among the development measures proposed in the project concerning environmental protection in connection with the transport, storage and pretreatment of the components of end-of-life vehicles, implemented in 2014–2015.</p> <p>In autumn 2016 the Ministry of the Environment set up an unofficial working group to find new means and practices for more efficient reuse of the components of end-of-life vehicles. The working group was composed of representatives from the Motor Vehicle Dismantlers' Association of Finland (Suomen Autopurkamoliittori), Autovahinkokeskus Oy, Finnish Car Recycling Ltd (producer association of the motor vehicle sector), and operators engaged in the treatment of end-of-life vehicles. The public authorities represented in the working group were the Centres for Economic Development, Transport and the Environment for Pirkanmaa and South Savo, Finnish Environment Institute, and Ministry of the Environment. The working group met three times during autumn 2016.</p> <p>The report of the working group contains proposals for more efficient reuse of the components and increasing cooperation between the various operators. The working group mainly focused on voluntary actions by the sector. The proposals to increase the reuse of the components of end-of-life vehicles include increased information exchange, introduction of voluntary quality classification and guarantee systems for components, development and introduction of quality systems, increased education and training, encouraging insurance companies to using used spare parts in accident repairs, increased communication targeted to consumers, and changing certain practices that are problematic in terms of reuse.</p> | | |
| Publisher | Ministry of the Environment | |
| Publication sales/ Distributed by | Distribution by: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi | |

Sisältö

| | |
|--|----|
| Esipuhe | 9 |
| 1 Johdanto | 10 |
| 2 Taustaa | 12 |
| 2.1 Jätelainsäädännön asettamat vaatimukset uudelleenkäytölle..... | 12 |
| 2.2 Romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmä Suomessa..... | 13 |
| 2.3 Suomessa romutukseen päätyvä ajoneuvokanta..... | 15 |
| 2.4 Käytettyjen varaosien markkinat..... | 18 |
| 2.5 Suomalaisen autopurkamotoiminnan nykytila..... | 19 |
| 3 Romuajoneuvojen tuottajavastuun järjestäminen eräissä muissa EU-maissa osien uudelleenkäytön näkökulmasta | 21 |
| 3.1 Ruotsi | 21 |
| 3.2 Tanska | 22 |
| 3.3 Saksa | 23 |
| 4 Ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöön vaikuttavia tekijöitä | 25 |
| 5 Toimet, joilla voitaisiin edistää uudelleenkäyttöä | 28 |
| 5.1 Vapaaehtoiset toimet..... | 28 |
| 5.1.1 Alan sisäisen yhteistyön ja tiedonvaihdon lisääminen | 28 |
| 5.1.2 Varaosien laatuluokitus- ja takuukäytäntöjen kehittäminen..... | 31 |
| 5.1.3 Laatujärjestelmien kehittäminen ja koulutus | 31 |
| 5.1.4 Mahdollisuus käyttää ELV-varaosia vakuutusyhtiöiden kolarikorjauksiin | 33 |
| 5.1.5 Kuluttajille suunnattu tiedotus | 34 |
| 5.2 Lainsäädännöllisiä keinoja..... | 34 |
| 6 Työryhmän ehdotus alalla tehtäviksi vapaaehtoisiksi toimiksi ajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostamiseksi | 36 |
| Viitteet | 39 |
| Liite 1: Operaattoreiden sähköisistä järjestelmistä saatavissa olevat tiedot romuajoneuvoista | 41 |

Esipuhe

Romuajoneuvoalan ympäristönsuojelun kehittämistä koskeneessa hankkeessa (Ympäristöministeriön raportteja 4/2016) tunnistettiin yhdeksi kehittämiskohteeksi romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostaminen.

Tässä hankkeessa haluttiin löytää uusia keinoja ja toimintatapoja, joilla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä. Hanke tehtiin yhteistyössä alan keskeisten toimijoiden kanssa.

Hanketta varten perustetun epävirallisen työryhmän tarkoituksena on tunnistaa olemassa olevia esteitä romuajoneuvon osien uudelleenkäytölle sekä ideoida ja tuottaa uusia keinoja, toimintatapoja ja yhteistyön muotoja, joiden avulla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä.

Työryhmä tunnisti useita kehittämisehdotuksia ja uusia toimintatapoja ja yhteistyön muotoja, joilla voitaisiin edistää romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä. Työryhmän työ luokkiin hyvän pohjan eri toimijoiden jatkotoimille ja uusien toimintatapojen kehittämiseksi ja käyttöön ottamiselle.

Ympäristöministeriö

Maaliskuu 2017

1 Johdanto

Romuajoneuvoja koskeva lainsäädäntö edellyttää, että vähintään 85 % romuajoneuvojen kokonaispainosta tulisi käyttää uudelleen osina tai kierrättää materiaalina. Jätelainsäädännön jätehierarkian mukaisesti uudelleenkäytön tulisi olla ensisijaista suhteessa materiaali-kierrätykseen.

Vuosina 2014-2015 Suomessa toteutettiin romuajoneuvojen kuljetus-, varastointi- ja esikäsitteilytoiminnan ympäristönsuojelun kehittämistä koskeva hanke. Sen rahoitti ympäristöministeriö ja toteutuksesta vastasivat Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Keski-Suomen ja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset. Hankkeessa esitettiin yhdeksi kehittämiskohteeksi romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostamista Suomessa.

Ympäristöministeriö aloittikin keväällä 2016 hankkeen, jonka tarkoituksena on löytää uusia keinoja ja toimintatapoja, joilla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä. Hanketta varten perustettiin epävirallinen työryhmä. Sen tavoitteena oli tunnistaa olemassa olevia esteitä romuajoneuvon osien uudelleenkäytölle sekä ideoida ja tuottaa uusia keinoja, toimintatapoja ja yhteistyön muotoja, joiden avulla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä.

Romuajoneuvoalan toimijoista työryhmään kutsuttiin Suomen Autopurkamoliitto ry:n, Autovahinkokeskuksen, ajoneuvoalan tuottajayhteisön Suomen Autokierrätys Oy:n sekä romuajoneuvojen käsittelyä harjoittavien operaattoreiden edustajat. Viranomaisia työryhmässä edustivat Pirkanmaan ja Etelä-Savon ELY-keskukset, Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriö. Näiden lisäksi työryhmään kutsuttiin Sitra, mutta Sitra ei nimennyt työryhmään edustajaa. Työryhmällä ei ole virallista nimitystä.

Työryhmän kokoonpano:

Anna-Maija Pajukallio (pj.), ympäristöministeriö
Tarja-Riitta Blauberg, ympäristöministeriö
Santtu Nieminen, Autovahinkokeskus (varalla Antti Hyyryläinen)
Arto Silvennoinen, Suomen Autokierrätys Oy
Kari Laine, Suomen Autopurkamoliitto ry
Riitta Rämä, Asianajotoimisto Naturata (edusti Suomen Autopurkamoliitto ry:tä)
Jari Kortesoja, Suomen Romukauppiain Liitto ry
Juha Orava, Kajaanin Romu Oy
Ari Turunen, Kuusakoski Recycling Oy
Samuli Sirkkunen, Reteko Oy (edusti Eurajoen Romu Oy:tä) (varalla Anne Kämäräinen)
Mirva Danska-Karlsson, Stena Recycling Oy
Johanna Alakerttula, Pirkanmaan ELY-keskus
Pirjo Angervuori, Etelä-Savon ELY-keskus
Eevaleena Häkkinen, Suomen ympäristökeskus (sihteeri)

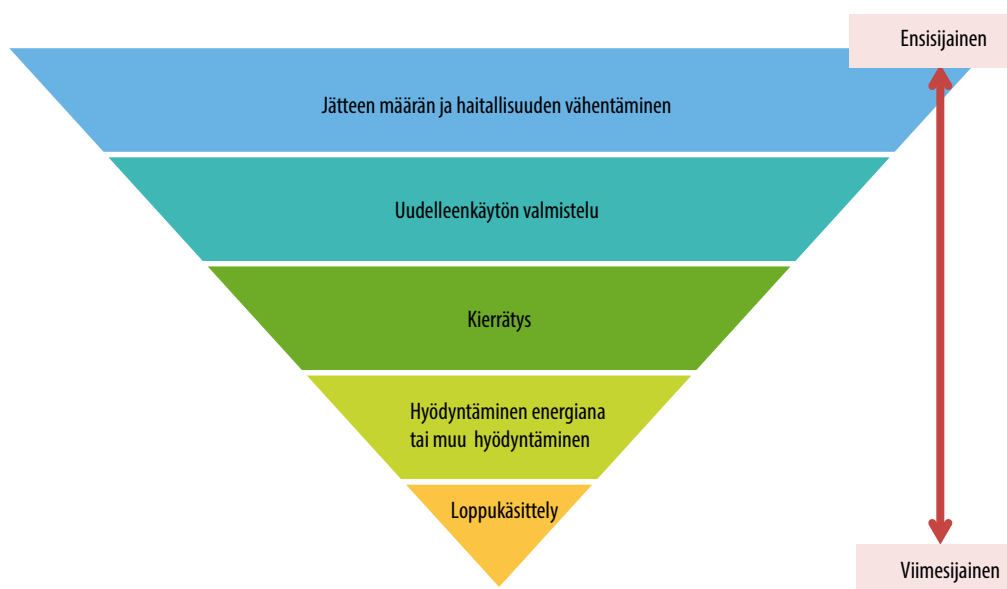
Työryhmä kokoontui kolme kertaa syksyllä 2016. Kokoukset pidettiin Helsingissä ympäristöministeriön tiloissa (os. Aleksanterinkatu 7) 29.9.2016, 25.10.2016 ja 15.11.2016.

Tähän työryhmän raporttiin on koottu keskeiset työryhmän kokouksissa käsitellyt aiheet ja työryhmässä tehdyt toimenpide-ehdotukset romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostamiseksi.

2 Taustaa

2.1 Jätelainsäädännön asettamat vaatimukset uudelleenkäytölle

EU:n jätedirektiivin¹ (2008/98/EU) ja jätelain (646/2011) mukaan jätehuollon keskeisenä periaatteena on niin sanottu etusijajärjestys. Etusijajärjestyksen mukaan kaikessa toiminnassa on ensisijaisesti pyrittävä välttämään jätteen syntymistä. Jos jätettä syntyy, se on valmisteltava uudelleenkäyttöä varten. Ellei uudelleenkäyttö ole mahdollista, jäte on ensisijaisesti kierrätettävä aineena ja toissijaisesti hyödynnettävä energiana. Kaatopaikalle jäte voidaan sijoittaa vain, jos sen hyödyntäminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti mahdollista (kuva 1).



Kuva 1: Jätelain 8 §:n mukainen ensisijaisuusperiaate

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta

Etusijajärjestyksen noudattaminen ei kuitenkaan ole kaikissa tapauksissa ehdoton velvoite. Jätelain 8 §:n mukaan tuottajan ja jätteen käsittelijän on noudatettava etusijajärjestystä sitovana velvoitteena siten, että saavutetaan kokonaisuutena arvioiden lain tarkoituksen kannalta paras tulos. Arvioinnissa otetaan huomioon tuotteen ja jätteen elinkaaren aikaiset vaikutukset, ympäristönsuojelun varovaisuus- ja huolellisuusperiaate sekä toiminnanharjoittajan tekniset ja taloudelliset edellytykset noudattaa etusijajärjestyttä.

Jätelain etusijajärjestyksen noudattamisvelvoitetta on romuajoneuvojen käsittelyn osalta tarkennettu romuajoneuvoasetuksen² 6–7 §:ssä. Asetuksen mukaan tuottajan on huolehdittava siitä, että romuajoneuvoista valmistellaan uudelleenkäyttöön tai hyödynnetään muulla tavoin vuodessa yhteensä vähintään 95 prosenttia sekä valmistellaan uudelleenkäyttöön tai kierrätetään vuodessa yhteensä vähintään 85 prosenttia. Uudelleenkäytön valmistelulle ei ole lainsäädännössä asetettu omaa määrällistä tavoitetta, vaan tavoite on sisällytetty osaksi ajoneuvojen materiaalikierrätystä koskevaa määrällistä tavoitetta. Uudelleenkäytön edistämiseksi romuajoneuvojen varastoinnissa ja esikäsittelyssä on romuajoneuvoasetuksen mukaan kuitenkin huolehdittava siitä, että:

- uudelleenkäyttöön soveltuvat osat poistetaan ja varastoidaan siten, että ne voidaan valmistella uudelleenkäyttöön
- uudelleenkäyttöön soveltumattomat osat ja materiaalit toimitetaan mahdollisuuksien mukaan kierrätettäviksi tai muutoin hyödynnettäviksi.

2.2 Romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmä Suomessa

Romuajoneuvot kuuluvat jätelain 6 luvun tuottajavastuun piiriin. Tuottajavastuu koskee henkilöautoja, pakettiautoja ja niihin rinnastettavia muita ajoneuvoja. Pirkanmaan ELY-keskuksen ylläpitämään tuottajavastuurekisteriin^[1] on hyväksytty yksi romuajoneuvojen tuottajayhteisö, Suomen Autokierrätys Oy, joka vastaa jäsentensä puolesta kaikkien uusien ja käytettyjen autojen maahantuojiin tuottajavastuuvetoista Suomessa. Suomen Autokierrätys Oy:n jäsenenä on hieman yli 100 maahantuojaa.^[2]

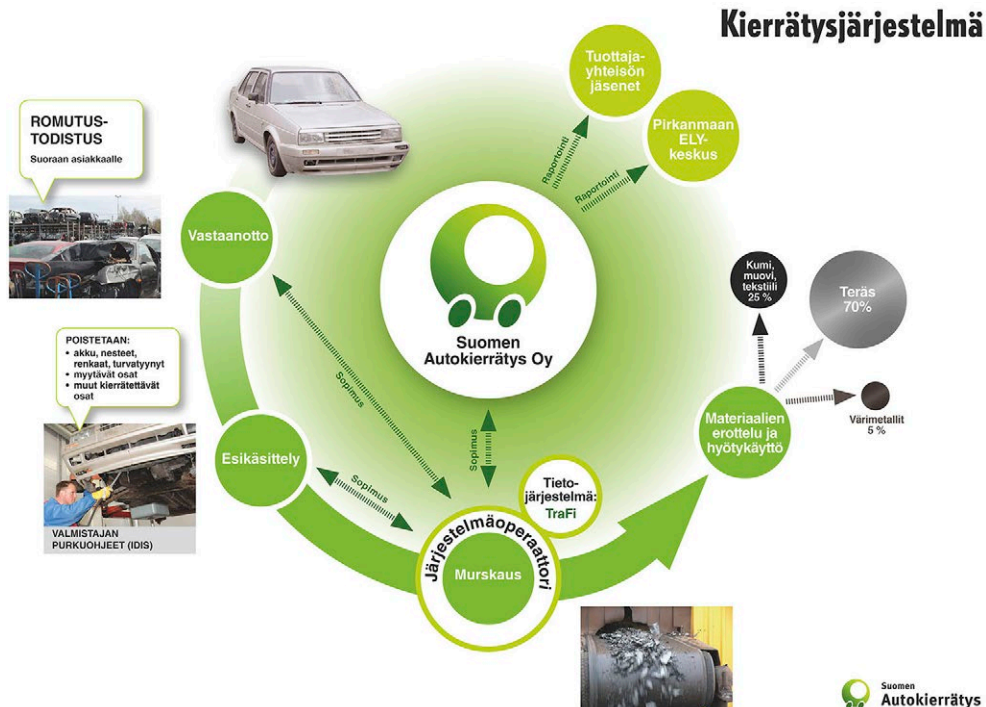
Suomen Autokierrätys Oy:lla on siten kokonaisuus ja –vastuu romuautojen kierrätyksen koordinoinnista. Jätelain 47 §:n mukaan tuottajalla on ensisijainen oikeus järjestää vastuulleen kuuluvien käytöstä poistettujen tuotteiden jätehuolto. Muut toimijat saavat perustaa rinnakkaisia käytöstä poistettujen tuotteiden keräys- tai vastaanottojärjestelmiä tai tarjota tähän liittyviä palveluja vain, jos tämä tehdään yhteistoiminnassa tuottajan kanssa.

² Valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa 123/2015

Kierrätysjärjestelmän rungon muodostavat ajoneuvon vastaanotto, rekisteristä poisto, esikäsittely ja murskaus (kuva 2). Romuajoneuvon saa romutusta varten laillisesti luovuttaa vain Suomen Autokierrätys Oy:n järjestelmään liittyneeseen vastaanottopisteeseen.

Suomen Autokierrätys Oy edellyttää, että toimipisteellä joka haluaa liittyä Suomen Autokierrätyksen järjestelmään, on ympäristönsuojelulain (527/2014) mukainen ympäristölupa ajoneuvojen vastaanotto- ja esikäsittelytoimintaa varten. Romuautojen vastaanotto- ja esikäsittelylaitoksen luvan myöntää pääsääntöisesti kunnan ympäristölupaviranomainen. Jos laitoksella harjoitetaan myös muun romun tai jätteen kuin romuajoneuvojen vastaanottoa tai käsittelyä, voi lupaviranomainen toiminnan laadusta ja kokoluokasta riippuen olla myös aluehallintovirasto (ympäristönsuojeluasetus 713/2014, 1-2 §).

Suomen Autokierrätys Oy:n ylläpitämään tuottajavastuujärjestelmään liittyneen vastaanottopisteen tulee tehdä sopimus jonkin järjestelmään kuuluvan operaattorin kanssa. Operaattorit huolehtivat esikäsiteltyjen ajoneuvojen materiaalikierrätyksestä. Järjestelmässä on tällä hetkellä neljä operaattoria: Eurajoen Romu Oy, Kajaanin Romu Oy, Kuusakoski Oy ja Stena Recycling Oy.



Kuva 2: Suomen Autokierrätys Oy:n kierrätysjärjestelmä (Lähde: Suomen Autokierrätys Oy)

Romuajoneuvojen vastaanottopisteessä auton asiapaperit sekä rekisteröinti- ja tunnistetiedot tarkastetaan. Rekisteristä poiston yhteydessä omistajalle annetaan romutustodistus. Tietojärjestelmästä lähtee tieto vakuutusyhtiölle vakuutuksen katkaisemista varten sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafiin verojen päättämistä varten. Kun auto on poistettu rekisteristä, se on siirtynyt kierrätysjärjestelmään, eikä sitä voida enää rekisteröidä uudelleen.

Romuajoneuvojen esikäsittelyssä romuautosta poistetaan nesteet, renkaat, akku ja katalysaattori. Räjähdyksenvaaralliset osat, kuten turvatyyny, poistetaan tai tehdään muulla tavoin vaarattomiksi. Operaattorit vastaavat siitä, että niiden verkostossa toimivat vastaanottopisteet täyttävät lainsäädännön ja Suomen Autokierrätys Oy:n asettamat laatu- ja ympäristövaatimukset. Suomen Autokierrätys Oy edellyttää, että operaattorit varmistavat tämän säännöllisillä auditoinneilla.

Romuajoneuvoasetuksen 5 §:n mukaan vastaanottoaikojen verkostoon tulee kuulua vähintään 200 kiinteää vastaanottoaikoaa. Suomen Autokierrätys Oy:n mukaan Suomessa on tällä hetkellä 275 hyväksyttyä romuajoneuvojen vastaanottoaikoaa^[3]. Näistä lähes puolet on autopurkamoja. Suomessa on kaikkiaan noin 130 ympäristöluvan omaavaa autopurkamoaa, joista vain alle viisi ei ole liittynyt autokierrätyksen vastaanottoaikoaverkostoon^[4]. Noin 30 virallista vastaanottoaikoaa on Suomen Romukauppiain Liitto ry:hyn kuuluvia romuttamoja, ja loput esimerkiksi autokorjaamoja, auto- ja varaosaliikkeitä, jätahuoltoyhtiöitä, vapaapalokuntia jne.

Suurin osa Suomessa toimivista romuliikkeistä ei kuulu romuajoneuvojen vastaanottoaikoaverkostoon. Suomessa on kaikkiaan noin 120-140 romuttamoaa, joilla on ympäristöluva. Niistä 109 kuuluu Suomen Romukauppiain Liittoon, liiton ulkopuolisia romuttamoja on liiton arvion mukaan 10-30.^[5]

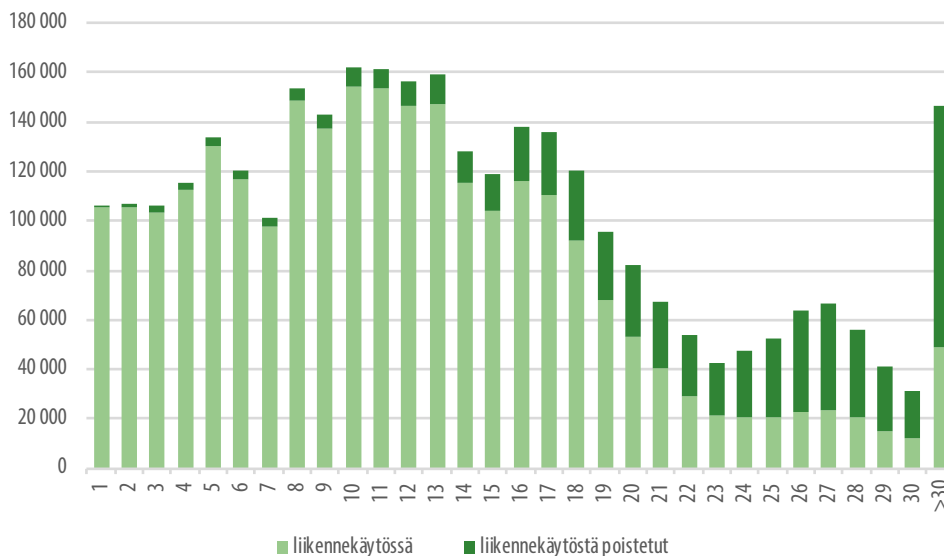
2.3 Suomessa romutukseen päätyvä ajoneuvokanta

Vuosittain Suomessa arvioidaan romutettavan noin 100 000-120 000 ajoneuvoa. Romuajoneuvojen viimeisille haltijoille annettavien romutustodistusten määrä on kuitenkin vuosina 2011-2014 ollut keskimäärin noin 63 600 kpl, joten noin 40-55 % käytöstä poistetuista autoista romutetaan virallisen vastaanottoaikoaverkoston ulkopuolella.^{[6][7][8]} Suomen Autopurkamoliitto ry:n arvion mukaan lopullisesti liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista vain noin 20 % päätyisi autopurkamoille.^[9]

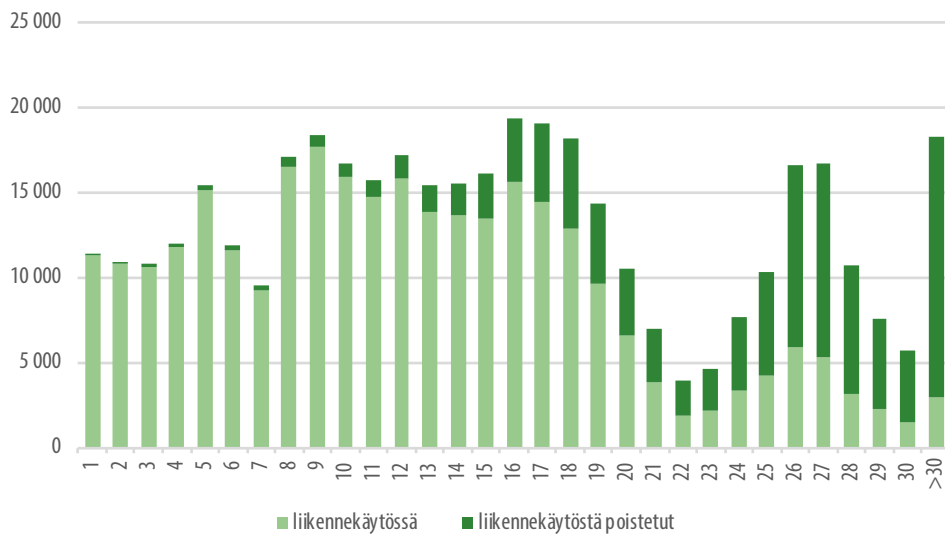
Ajoneuvon keskimääräinen romutusikä on ollut viime vuosina 20,1-20,4 vuotta. Keskimääräinen romutusikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2004 asti, jolloin se oli 18,1 vuot-

ta. Myös henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut vuodesta 2008 lähtien ja oli vuonna 2015 11,7 vuotta.^[10]

Osa ajoneuvoista päätyy romutettavaksi virallisen romutusjärjestelmän ohi tai viedään ulkomaille, ilman että niitä koskaan poistettaisiin ajoneuvoliikennerekisteristä. Väliaikaisesti liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen jääminen liikennerekisteriin määräämättömäksi ajaksi hämärtää romutustilastoja. Vuoden 2015 lopussa ajoneuvoliikennerekisterissä oli noin 622 000 liikennekäytöstä poistettua henkilöautoa ja 107 000 pakettiautoa. Liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen osuus kaikista rekisterissä olevista ajoneuvoista alkaa nousta merkittävästi, kun ajoneuvon ikä ylittää 15 vuotta. Esimerkiksi 14-vuotiaista henkilöautoista väliaikaisesti liikennekäytöstä poistettuja on noin 10 %, kun 20-vuotiaista henkilöautoista niitä on yli kolmasosa ja 27-vuotiaista jo lähes kaksi kolmasosaa (kuva 3). Vastaava ilmiö on nähtävissä myös pakettiautojen osalta (kuva 4).^[6]



Kuva 3: Suomen henkilöajoneuvokannan ja liikennekäytöstä poistettujen henkilöautojen ikäjakauma 31.12.2015 (Lähde: Tieliikenteen tietokeskus^[6])



Kuva 4: Suomen pakettiajoneuvokannan ja liikennekäytöstä poistettujen pakettiautojen ikäjakauma 31.12.2015 (Lähde: Tieliikenteen tietokeskus^[6])

On todennäköistä, että tuottajan viralliseen järjestelmään päätyvät romuajoneuvot toimitetaan romutettavaksi tuottajavastuujärjestelmän ulkopuolisille toimijoille, jotka toimittavat ne muun romun joukossa edelleen murskauslaitoksiin, tai vievät käytetyn auton nimikkeellä ulkomaille. Suurelle osalle tällaisista romuajoneuvoista tehdään liikennekäytöstä poisto, jolloin ne jäävät romutettuina ajoneuvoliikennerekisteriin ns. haamuajoneuvoina. Suomen Autokierätyk Oy on arvioinut, että liikennekäytöstä poistetuista autoista noin 80 % on todellisuudessa romutettu tai viety ulkomaille käytettyinä autoina.^[8] Ongelma on tunnistettu muissakin EU:n jäsenmaissa. Komissio on käynnistänyt selvityksen, jonka tarkoituksena on löytää keinoja vähentää tuottajavastuujärjestelmän ulkopuolelle päätyviä romuajoneuvoja. Selvitys valmistuu vuoden 2017 elokuussa.

Suomessa järjestettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa romutuspalkkiokokeilu, jonka aikana uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja sai 1 500 euron alennuksen romuttaessaan kokeilun aikana vanhan henkilöautonsa. Ajoneuvojen romutusikä laski kokeiluvuoden aikana 20,1 vuoteen, kun se oli edellisenä vuonna 20,4 vuotta. Romutuspalkkion avulla esikäsittelyyn tuli myös uudempia ajoneuvoja, joiden osat soveltuvat uudelleenkäyttöön. Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutettujen autojen keski-ikä oli 18,6 vuotta. Normaalisti romutettavaksi tulee eniten liikennekäytöstä jo poistettuja yli 25-vuotiaita autoja, kun romutuspalkkiokokeilussa tyypillisin romutusikä oli 16–18 vuotta. Romutuspalkkiokokeilun vaikutus näkyi myös selvästi kuluttajien kiinnostuksen kasvuna auton kierrättämiseen virallisten kanavien kautta.^[10]

2.4 Käytettyjen varaosien markkinat

Koko moottoriajoneuvojen osien ja varusteiden (pois lukien renkaat) vähittäiskaupan liikevaihto oli vuonna 2014 noin 1,2 Mrd euroa ja ala työllisti vajaat 4 200 henkilöä^[11]. Käytettyjen varaosien kaupan arvosta Suomessa ei ollut käytettävissä tietoa.

Autopurkamoilla on Autovahinkokeskuksen arvion mukaan myynnissä vuosittain noin 1,5 miljoonaa varaosaa. Käytetyt varaosat ovat Suomessa peräisin useista eri lähteistä: purkamoiden ostamista vakuutusyhtiöiden lunastamista autoista, purkamoiden yksityishenkilöiltä ja yrityksiltä ostamista ajoneuvoista sekä ulkomailta tuotavista purkuautoista ja varaosista. Vakuutusyhtiöt myyvät vuosittain noin 4000 lunastettua henkilöajoneuvoa autopurkamoille.^[12]

Suomessa toimii korjaamoketjuja ja korjaamoja, jotka ostavat varaosia, kuten moottoreita, vaihteistoja, latureita ja ilmastoinnin kompressoreita, purkamoilta kunnostusta varten. Myös monet purkamot kunnostavat esimerkiksi vaihteistoja. Autopurkamoliitto ry:n mukaan osalla purkamoista on käytössä panttijärjestelmä, jota sovelletaan lähinnä isoihin komponentteihin ja osakokonaisuuksiin kuten moottoreihin. Siinä asiakkaan ostama osa tai osakokonaisuus sisältää pantin, joka hyvitetään asiakkaalle, kun autopurkamo saa takaisin vanhan kunnostuskelpoisen osan.^[13]

Autoalalle on tullut myös uudenlaista palvelutoimintaa, jossa hyödynnetään käytettyjä varaosia. Mm. Korjausratkaisut Oy, joka on erikoistunut kilpailuttamaan ja yhdistämään korjaamo- ja varaosapalveluita asiakkaan puolesta, käyttää korjaustoiminnassa sekä uusia että kuntotarkastettuja käytettyjä varaosia. Yritys on myös kehittänyt ajoneuvon moottorin tai vaihteiston rikkoutumisen varalta Korjausturva-palvelun, jonka korjauksissa käytetään ensisijaisesti kunnoltaan vastaavia käytettyjä varaosia.^[14]

Auton osien kunnostaminen on maailmalla kasvavaa liiketoimintaa. Osan kunnostaminen tarkoittaa sen palauttamista alkuperäiseen tilaan, tai vähintäänkin mahdollisimman lähelle sitä. Euroopassa auton osien kunnostamisalan vuotuinen liikevaihto on 7,4 miljardia ja työntekijöitä on 43 000. Yhdysvalloissa alan kehitys on huomattavasti edellä Eurooppaa, ja auton osien kunnostaminen työllistää autojen määrään suhteutettuna noin kaksi kertaa enemmän työntekijöitä kuin Euroopassa. Japanissa auton osien kunnostamisalan yhteenlaskettu vuotuinen liikevaihto on noin 800 miljoonaa euroa. Euroopassa Ranska on ollut varaosien kunnostamisen edelläkävijämaa. Renaultin Choisy-le-Roin tehtaan kunnostamat osat ovat noin 30-50 % edullisempia kuin uudet varaosat, ja niille myönnetään uutta osaa vastaava takuu.^[9] Myös suomalaiset varaosaliikkeet myyvät muualta tuotuja tehdaskunnostettuja osia.

Tehdaskunnostetut osat muodostavat merkittävän kilpailijan kotimaisille ajoneuvojen purkuosille. Lisäksi ulkomailta nettikaupan kautta tilattavat käytetyt varaosat kilpailevat suomalaisten purkamoiden myymien osien kanssa, mitä autopurkamot pitävät yhtenä alan merkittävistä haasteista.^[15]

2.5 Suomalaisen autopurkamotoiminnan nykytila

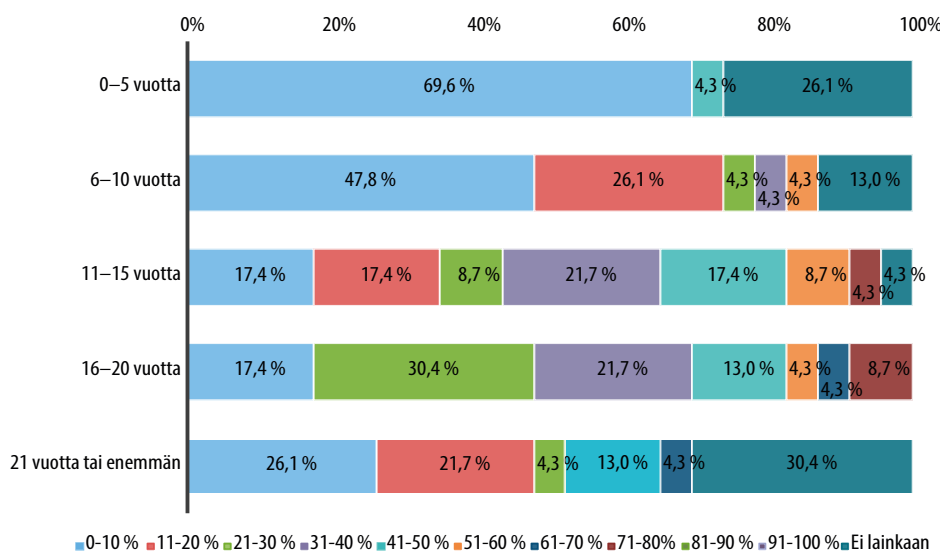
Vuonna 2015 tehdyssä opinnäytetyössä^[15] selvitettiin autopurkamotoiminnan nykytilaa Suomessa. Kyselyyn vastanneet edustivat noin 40 prosenttia Suomen Autopurkamoliitto ry:n jäsenyrityksistä. Kaikkiaan Suomen Autopurkamoliitossa on 61 jäsenyritystä.

Suomessa toimivat autopurkamot ovat pääsääntöisesti pieniä perheyriä, jotka työllistävät yleensä 2-10 henkilöä^[16]. Kyselyyn^[15] vastanneista purkamoista kolmasosa purki vuonna 2014 noin 200 ajoneuvoa, keskiarvo oli 267 ajoneuvoa. Vain 13 % purki noin 700 ajoneuvoa vuodessa. Purkamot myös tuovat ulkomailta jonkin verran kolarivaurioituneita ajoneuvoja purettaviksi.

Osa purkamoista on erikoistunut tietyn automerkin tai tietyn tyyppisten ajoneuvojen purkamiseen. Suurella osalla suomalaisista purkamoista on varsinaisen purkamotoiminnan lisäksi myös muuta taloudellista toimintaa, kuten esimerkiksi auto- tai rengasmyyntiä.

Autopurkamot purkavat enimmäkseen 11-20-vuotiasta kalustoa. Yli puolet vastaajista purkaa tämänikäistä kalustoa yli 30 % vuosittain purettavien ajoneuvojen määrästä, ja noin kolmasosa vastaajista yli 40 % vuosittain purettavien ajoneuvojen määrästä. Muiden ikäluokkien ajoneuvoja puretaan selvästi vähemmän. Neljäsosa vastaajista ei pura alle kuusi vuotta vanhoja ajoneuvoja lainkaan, ja suurin osa lopuistakin enintään 10 % vuosittain purettavista ajoneuvoista. Yli 20-vuotias kalusto muodosti puolestaan enintään 20 % käsiteltävistä ajoneuvoista yli puolella purkamoista. (kuva 5)

Purkamaille toimitettujen ajoneuvojen keskimääräinen osien uudelleenkäyttöaste oli varsin korkea. Yli puolet kyselyyn vastanneista purkamoista ilmoitti myyvänsä varaosina 20-40 % käsittelemiensä ajoneuvojen kokonaispainosta.



Kuva 5. Tietyn ikäisen purettavan kaluston osuus autopurkamon koko purkutoiminnasta (haastateltujen autopurkamoiden määrä N = 23) (Lähde: Kuivasniemi, 2015^[15])

3 Romuajoneuvojen tuottajavastuun järjestäminen eräissä muissa EU-maissa osien uudelleenkäytön näkökulmasta

3.1 Ruotsi

Romuajoneuvojen tuottajavastuusäännökset ovat Ruotsissa varsin samanlaiset kuin Suomessa. Tuottajat voivat hoitaa veloitteensa joko tuottajayhteisön kautta tai perustamalla oman yksittäistä automerkkiä koskevan kierrätysjärjestelmän.

Romuajoneuvoja saavat romutusasetuksen^[17] mukaan ottaa vastaan luvan saaneet autonromuttajat (bilskrotare), tuottajat tai tuottajan kanssa sopimuksen tehneet toimijat. Ajoneuvot on toimitettava esikäsiteltäväksi luvan saaneelle autonromuttajalle. Myös tuottajayhteisön verkostoon kuulumattomat autonromuttajat saavat ottaa vastaan ajoneuvoja, jos niillä on tarvittavat viranomaisluvut.^[18] Autonromuttajaksi katsotaan määritelmän mukaan ammattimainen toimija, jonka tavoitteena on käyttää uudelleen, hyödyntää tai loppukäsitellä romuajoneuvoja. Autonromuttajan on toiminnassaan huolehdittava osaltaan siitä, että Ruotsi pystyy täyttämään romuajoneuvodirektiivissä asetetut kierrätys- ja hyödyntämistavoitteet. Ruotsi ei ole asettanut erillisiä kansallisia tavoitteita ajoneuvojen uudelleenkäytölle.

Tällä hetkellä Ruotsissa on yksi tuottajayhteisö (BilRetur), joka vastaa 39 ajoneuvomerkin tuottajavastuusta. Tuottajayhteisö asettaa vähimmäisvaatimukset verkostoon kuuluville käsittelijöille. Tuottajayhteisö hyväksyy järjestelmäänsä ainoastaan sellaisia esikäsitelijöitä, joilla on tarvittavat viranomaisluvut romuttamotoimintaan, jotka täyttävät ympäristölainsäädännön vaatimukset, ja joilla on ulkopuolisen sertifioijan ympäristö- ja laatusertifiointi. Laitoksen on myös sitouduttava noudattamaan tuottajayhteisön ohjeistusta. Romuajoneuvojen tulisi, aina kun se on mahdollista, kulkea tuottajayhteisön järjestelmään kuuluvan autopurkamon kautta murskaukseen.^[19]

Sveriges Bilåtervinnarens Riksförbund (Ruotsin autokierrätysyritysten kansallinen yhdistys) on tuottajayhteisön keskeinen yhteistyökumppani. Yhdistys on aktiivisesti kehittänyt käytettyjen varaosien laatuluokitusta ja takuujärjestelmää. Lisäksi yhdistys on tehnyt raamisopimuksia erilaisten yhteistyökumppaneiden kanssa, joilta jäsenyritykset voivat saada maksullista opastusta ja koulutusta mm. sertifiointista, ympäristöasioista, vakuutuksista ja lainsäädännöstä.^[20]

”Green Parts”- takuu on toimialakohtainen takuu, jonka kehittämisessä ovat olleet mukana Sveriges Bilåtervinnarens Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund (moottorialan kansallinen yhdistys) ja Sveriges Fordonsverkstädernas Förening (Ruotsin ajoneuvokorjaamoyhdistys). Takuu koskee erikseen määriteltyjä autonosia, jotka ovat korkeintaan 15 vuotta vanhoja tai joilla on ajettu enintään 200 000 km. Osan tulee olla testattu ja mekaanisilla osilla tulee olla kuntoluokitus A+ tai A. Vakuutuksen kestoaika on 12 kuukautta tai 10 000 km.^[20]

Tuottajayhteisön operaattorikumppanina toimii Stena Recycling AB. Ruotsin tuottajavastuujärjestelmässä operaattori ei vastaa esikäsittelijöiden toiminnasta vaan keskittyy varsinaiseen romuajoneuvojen kierrätykseen.^[21]

Tuottajavastuujärjestelmän osapuolet osallistuvat myös alan tekniseen kehittämiseen. Tuottajayhteisö Bilretur, Stena Recycling AB ja Kuusakoski Sverige AB ovat mm. osallistuneet yrityspartnereina Chalmersin teknisen yliopiston koordinoimaan projektiin, jossa on kehitetty uusia resurssitehokkaampia kierrätystapoja romuajoneuvoille. Realize-projektin tavoitteena on kehittää teknisiä ratkaisuja romuajoneuvojen purkamiseen ja murskaukseen, sekä syntyneiden fraktioiden lajitteluun ja käsittelyyn. Projektin ensimmäinen vaihe oli 2012-2015 ja toinen vaihe toteutetaan 2016-2019.^[22] Projektissa yhtenä keskeisenä keinona 95 % kierrätystavoitteen saavuttamiseksi oli ajoneuvojen purkaminen nykyistä tehokkaammin osiin ja materiaalifraktioihin ennen kierrätystä. Projekti tukee myös osien uudelleenkäytön lisäämistä.

Ruotsissa on myös lakisääteinen romutusrahasto, jota voidaan käyttää vuoden 1989 vuosimalleja vanhempien ajoneuvojen sekä kunnan vastuulle jääneiden hylättyjen ajoneuvojen romutuskustannusten kattamiseen^[23]. Varojen kerääminen rahastoon lopetettiin vuonna 2007.

3.2 Tanska

Tanskassa tuottajat voivat hoitaa veloitteensa joko tuottajayhteisön kautta tai perustamalla oman yksittäistä automerkkiä koskevan kierrätysjärjestelmän.

Henkilö- ja pakettiautojen esikäsittelylaitokset tarvitsevat ympäristöluvan lisäksi ympäristönsuojeluviraston (Miljøstyrelse) rekisteröinnin toiminnalleen. Laitoksella on lainsäädännön mukaan oltava myös ISO 14001 –ympäristönhallintajärjestelmä ja joko ISO 9001 –laatu järjestelmä tai EMAS-rekisteröinti. Järjestelmien on oltava ulkopuolisen akkreditoijan sertifioimia.

Ajoneuvon saa luovuttaa romutusta varten rekisteröidyn esikäsittelylaitoksen sijasta myös välittäjälle, jolla on sopimus rekisteröidyn esikäsittelijän kanssa. Tanskassa toimii myös tuottajavastuujärjestelmään kuulumattomia romuajoneuvojen vastaanottajia, jotka on rekisteröity. Tuottajavastuujärjestelmään kuuluvien vastaanottopisteiden on otettava romuajoneuvot vastaan ilmaiseksi, tuottajavastuujärjestelmän ulkopuoliset rekisteröidyt vastaanottajat voivat periä vastaanotosta myös maksua. Kuluttaja voi valita millaiselle vastaanottajalle luovuttaa ajoneuvon. Mikäli ajoneuvosta puuttuu osia, voi vastaanottopiste periä niistä maksun (enintään 300 DKr puuttuvasta moottorista, 100 DKr vaihteistosta ja 100 DKr katalysaattorista).^{[24][25]}

Lainsäädännön mukaan esikäsittelylaitoksen on eroteltava esikäsiteltävistä romuajoneuvoista uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten yhteensä vähintään 15 % materiaaleista tai osista, laskettuna vuoden aikana esikäsiteltyjen romuajoneuvojen kokonaispainosta. Pelkälle uudelleenkäytölle ei ole asetettu määrällistä tavoitetta. Lasi ja muoviosat voidaan jättää irrottamatta esikäsitelyssä, jos viranomaiselle toimitetaan riittävä selvitys, että ne irrotetaan murskauslaitoksessa niin, että ne voidaan kierrättää materiaalina.

Tanskassa on käytössä romutushyvitys järjestelmä, joka kustannetaan liikennevakuutuksen yhteydessä kerättävällä vuosittaisella maksulla. Romutushyvitys maksetaan ajoneuvon viimeiselle omistajalle, kun ajoneuvo toimitetaan hyväksytylle vastaanottajalle esikäsiteltäväksi. Hyvityksen suuruus on 1500 DKr.^{[26][27]}

3.3 Saksa

Saksassa ei ole varsinaisia tuottajayhteisöjä. Kunkin tuottajan ja ajoneuvojen maahantuojan on huolehdittava itse romuajoneuvodirektiivin mukaisista vastaanottovelvoitteista, ja organisoitava edustamalleen tuotemerkille vastaanotto- ja esikäsittelyverkosto, johon kuluttajat voivat viedä autonsa maksutta. Kuluttajat voivat luovuttaa ajoneuvon myös muun merkin vastaanottopisteeseen maksua vastaan.^[28] Kuluttajat voivat hakea automerkikohtaisesti käsittelylaitoksia valtakunnallisesta romuajoneuvojen tietojärjestelmästä.^[29]

Vastaanotto- ja esikäsittelylaitokset sekä murskauslaitokset tarvitsevat ulkopuolisen sertifioijan sertifioinnin toiminnalleen. Sertifiointi uusitaan vuosittain. Lisäksi murskauslaitok-

set ja yli 5 ajoneuvoa viikossa käsittelevät esikäsittelylaitokset tarvitsevat liittovaltion päästöjen hallintaa koskevan lain^[30] mukaisen luvan.

Saksassa on asetettu erillinen kierrätystavoite kullekin esikäsittely- ja murskauslaitokselle, jotta varmistetaan, että Saksa kokonaisuutena saavuttaa romuajoneuvodirektiivissä asetetut kierrätystavoitteet. Vuodesta 2006 alkaen esikäsittelylaitosten on pitänyt irrottaa esikäsittelyssä vähintään 10 painoprosenttia käsiteltyjen romuajoneuvojen muista kuin metallisista osista uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen. Murskauslaitosten on pitänyt vuodesta 2015 alkaen toimittaa murskeen muusta materiaalista kuin metallifraktiosta vähintään 5 painoprosenttia materiaalikierrätykseen ja lisäksi 10 painoprosenttia hyödynnettäväksi materiaalina tai energiana.

Saksan autokierrättäjien yhdistys^[31] tarjoaa jäsenyrityksilleen erilaisia työkaluja mm. tiedonvaihtoon ja tietojenkäsittelyyn sekä käytettyjen osien sähköisen kauppapaikan. Lisäksi Saksassa on pienempiä vastaanotto- ja esikäsittelylaitosten verkostoja (esimerkiksi Callparts System^[32]).

Saksassa on myös osien kunnostusta harjoittavaa teollisuutta. Esimerkiksi varaosavalmistaja Bosch GmbH on luonut oman brändin ”Bosch eXchange” kunnostetuille varaosille. Bosch GmbH:n mukaan kunnostettujen varaosien käyttö tuottaa n. 30–40 % säästöt verrattuna uusien varaosien käyttöön. Bosch myöntää kunnostetuille varaosille saman kahden vuoden takuun kuin valmistamilleen uusille varaosille.^[9]

4 Ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöön vaikuttavia tekijöitä

Käytettyjen varaosien uudelleenkäyttöä vaikeuttavia tekijöitä on tunnistettu useita. Niitä ovat esimerkiksi romuajoneuvojen päätyminen virallisen järjestelmän ulkopuolelle, purettaviksi päätyvien ajoneuvojen korkea ikä, eri toimijoiden välinen kilpailu materiaalista sekä taloudellisten kannustimien puute, jonka seurauksena varaosakäyttöön soveltuvat ajoneuvot päätyvät suoraan murskaukseen ja sitä kautta materiaalikierätykseen.

Purkutoiminnassa ratkaisevia tekijöitä ovat ajoneuvon ikä ja kunto. Myös ajoneuvon merkillä, mallilla ja alkuperäisillä myyntimäärillä on merkitystä arvioitaessa toiminnan kannattavuutta. Nämä tekijät yhdessä määrittävät sen, mitä ajoneuvoista kannattaa purkaa ja mille on kysyntää. Autopurkamaille vuonna 2015 tehdyn kyselyn perusteella autopurkamot pitävät merkittävimpänä haasteena uudemman purkumateriaalin saantia purkamolle.^[15] Purkamoiilla puretaan enimmäkseen 11–20-vuotiasta kalustoa, kun Suomen Autopurkamoliitto piti työryhmäkeskusteluissa 2000-luvun ajoneuvoja (alle 15 v) soveltuvimpina osien uudelleenkäyttöön. Etelä-Suomessa ajoneuvojen romutusikä on alhaisempi kuin Suomessa keskimäärin, joten siellä uudelleenkäyttöön mahdollisesti soveltuvia ajoneuvoja olisi tarjolla runsaammin. Sen sijaan Pohjois-Suomessa romutettavat autot ovat usein liian vanhoja osien uudelleenkäyttöä ajatellen.

Romuajoneuvoja, jotka on toimitettu muuntyyppiseen vastaanottopisteeseen kuin purkamolle, ei yleensä luovuteta eteenpäin autopurkamaille. Vain 8 % vuoden 2015 kyselyyn vastanneista autopurkamoista otti vastaan ajoneuvoja myös muista vastaanottopisteistä. Alalla olisi selkeästi tarvetta lisätä yhteistyötä nykyisestä eri toimijoiden välillä, jotta varaosakäyttöön soveltuvat ajoneuvot saataisiin purettaviksi ennen murskausta.

Ajoneuvojen päätymistä virallisen kierrätysjärjestelmän ulkopuolelle pidetään alalla myös merkittävänä ongelmana. Ilman tarvittavia lupia toimiminen vääristää alan kilpailua ja markkinatilannetta. Laittomasti toimivien toiminnanharjoittajien tavoitteena on saada tehokkaasti ajoneuvoista myytäväksi kelpaavat osat irti ja myydyiksi. Autojen purkamisen lisäksi tehdään usein myös muuta laitonta toimintaa, jossa jätteiden käsittelyyn ja hyö-

tykäyttöön ei kiinnitetä huomiota. Osa ajoneuvoista päättyy ulkomaille. Laittomaan purkamotoimintaan liittyy usein myös muu rikollisuus ja harmaa talous.^[7] Autopurkamoalan kyselyssä harmaan talouden yhdeksi torjuntakeinoksi esitettiin, että operaattoreiden tulisi ostaa romuajoneuvoja vain viralliseen vastaanottojärjestelmään kuuluvilta toimijoilta.^[15]

Ajoneuvojen väliaikainen liikennekäytöstä poistamismahdollisuus on nähty alalla yhtenä oleellisena virallisen kierrätysjärjestelmän ulkopuolella tapahtuvan romuajoneuvojen purkamisen mahdollistavana tekijänä. Suomen Autokierrätys Oy on arvioinut, että noin 80 % liikennekäytöstä poistetuista ajoneuvoista on todellisuudessa romutettu tai viety ulkomaille käytettyinä autoina.^[7] Autopurkamoalan kyselyssä purkamot katsoivat, että väliaikaisesta liikennekäytöstä poistamisen muuttaminen määräaikaiseksi ja/tai maksulliseksi voisi ehkäistä ajoneuvojen päätymistä virallisen romutusjärjestelmän ulkopuolelle.^[15] Trafín näkemyksen mukaan liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen määrän lisääntyminen ei kuitenkaan ole syy siihen, etteivät ajoneuvot ohjautu viralliseen kierrätysjärjestelmään. Verotus- tai rekisteröintisäännösten muuttamisella saatavat edut romuajoneuvojen kierrätyksessä jäisivät arviolta pieniksi verrattuna liikennekäytöstä poistosta autoilijoille koituihin etuihin, nykyjärjestelmän muuttamisesta autoilulle aiheutuviin lisäkustannuksiin ja oikeusturvaongelmiin sekä Trafille verotuksen oikaisuista ja vanhentuneiden omistaja- ja haltijatietojen selvittelyistä aiheutuvaan hallinnolliseen lisätyöhön.^[33]

Osien päätymiseen uudelleenkäyttöön vaikuttaa myös toimialan eri toimijoiden välinen kilpailu samasta materiaalista. Ajoneuvojen purkaminen osiin on paljon työvoimaa vaativaa toimintaa, mikä lisää toiminnan kustannuksia. Suomessa tuottajayhteisö ei osallistu ajoneuvojen käsittelyketjun kustannuksiin, vaan koko toiminta rahoitetaan ajoneuvon osista ja materiaaleista saatavilla tuloilla. Taloudellisten kannustimien puuttuminen lisää varaosakäyttöön soveltuvien ajoneuvojen päätymistä suoraan materiaalikierrätykseen esimerkiksi romuliikkeiden kautta. Autopurkamot pitivät lakisääteistä purkurahaa yhtenä keinona, joka auttaisi saavuttamaan laissa asetetut uudelleenkäyttö- ja kierrätystavoitteet.^[15] Autopurkamonselvityksen tekijän näkemyksen mukaan purkurahasta osa voitaisiin maksaa ajoneuvon viimeiselle käyttäjälle ja osa purkamolle jätteenkäsittelypalkkiona. Purkuraha voitaisiin rahoittaa osittain autotuottajilta kerättävällä maksulla ja osin vakuutusmaksun yhteydessä maksettavalla vuosittaisella korvauksella.^[34]

Varaosien hinta vaikuttaa keskeisesti niiden haluttavuuteen. Purkuvaraosan hinta määräytyy saatavuuden mukaan, ja on yleisesti enintään 50 % uuden osan hinnasta.^[13] Käytettyjen osien hintataso on selvästi korkeampi Suomessa kuin esimerkiksi Saksassa. Käytettyjen osien siirtyminen verkkokauppaan on lisännyt osien tuontia ulkomailta, ja hintaero tekee tuonnin kuluttajille kannattavaksi, vaikka kuljetuskustannukset nostaisivatkin yksittäisen osan hintaa.^[9]

Romuajoneuvojen keräysmenetelmiä pidettiin työryhmässä myös yhtenä esteenä osien uudelleenkäytölle. Osa kuljettajista ja kerääjistä painaa esikäsitlemättömien romuajoneuvojen kattoja sisään ja kasaa ajoneuvoja, jotta kuormat saataisiin mahdollisimman täyteen. Esikäsitlemättömiä romuajoneuvoja voidaan nostaa myös esimerkiksi kouralla, jolloin ne vaurioituvat ja niiden romuajoneuvoasetuksen mukainen esikäsittely sekä osien uudelleenkäyttö vaikeutuu tai estyy.^[7] Operaattoreiden mukaan keräystä on pyritty jo kehittämään niin, että kouranoudon sijasta käytetään hinauspalvelua.

5 Toimet, joilla voitaisiin edistää uudelleenkäyttöä

Ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä olisi mahdollista edistää lainsäädännöllisillä toimilla, toimialan vapaaehtoisilla toimilla sekä tehostamalla viranomaisvalvontaa.

Työryhmässä keskityttiin käsittelemään ensisijaisesti alan vapaaehtoisin toimiin liittyviä toteutustapoja (luku 5.1). Niillä arvioitiin saatavan parempia tuloksia kuin lainsäädännöllisillä toimilla. Työryhmän tarkemmin tarkastelemat vapaaehtoiset toimet ovat:

- Alan sisäisen yhteistyön ja tiedonvaihdon lisääminen
- Varaosien laatuluokitus- ja takuukäytäntöjen kehittäminen
- Laatujärjestelmien kehittäminen ja koulutus
- Mahdollisuus käyttää ELV-varaosia vakuutusyhtiöiden kolarikorjauksiin
- Kuluttajille suunnatun tiedotuksen lisääminen

Luvussa 5.2 on lueteltu lyhyesti myös lainsäädännöllisiä toimia, joilla voitaisiin edistää osien uudelleenkäyttöä, mikäli riittäviä tuloksia ei saavuteta alan vapaaehtoisilla keinoilla.

Tarkastelun ulkopuolelle jätettiin harmaaseen talouteen ja viranomaisvalvontaan liittyvät kysymykset, koska niitä on käsitelty laajasti ELY-keskusten ympäristönsuojeluhankkeessa^[7]. Valvontaviranomaisilla on lisäksi käynnissä omaa yhteistyötä valvonnan parantamiseksi.

5.1 Vapaaehtoiset toimet

5.1.1 Alan sisäisen yhteistyön ja tiedonvaihdon lisääminen

Tiedonvälityksen lisäämistä ja parantamista pidettiin työryhmässä keskeisenä tekijänä käytettyjen varaosien käytön lisäämisessä. Keskeinen haaste ajoneuvojen osien uusiokäytölle on, miten purettavaksi sopivat ajoneuvot saataisiin autopurkamaille pelkkään metallikier-

rätykseen päätyminen sijasta. Tiedonvaihdon parantamisen keinoiksi on tunnistettu yhteisten tietojärjestelmien käyttö ja tehokkaampi yhteistyö.

Operaattoreiden tietojärjestelmien käyttö tiedonvälitykseen

Toimijoilla on käytössään useita erilaisia sähköisiä järjestelmiä, joiden yhteensovittamisella ja nykyistä paremmalla hyödyntämisellä voitaisiin lisätä sopivien ajoneuvojen päätymistä purkamolle. Operaattorit tarjoavat jo nykyisin omille yhteistyökumppaneilleen jonkin verran tietoja järjestelmään tulevista romuajoneuvoista. Liitteessä 1 on esitetty kuvaukset operaattoreiden järjestelmistä nykyisin saatavissa olevista tiedoista.

Työryhmässä toivottiin, että ajoneuvot olisivat nähtävissä autopurkamolle määräaikaaisesti sähköisessä järjestelmässä. Tarjolla olevista ajoneuvoista pitäisi olla saatavilla mahdollisimman tarkat esitiedot. Operaattoreiden järjestelmiin voisi lisätä esimerkiksi ajokilometritiedot ja valokuvia ajoneuvoista. Valokuvien ottamisen ja ajokilometrien kirjaamisen voisi ulkoistaa myös kuluttajalle tilauksen yhteydessä pientä rahallista korvausta tai alennettua noutohintaa vastaan.

Työryhmässä katsottiin, että kaikki järjestelmän kehittäminen tulee tehdä kaupallisin perustein. Toimijoiden sitouttaminen järjestelmään voitaisiin järjestää esimerkiksi siten, että varaosien oton jälkeen romuajoneuvo palaisi mahdollisuuksien mukaan alkuperäiselle romuttajalle ("korvamerkintä"). Logistiikkakustannusten optimointia pidettiin ketjun kannattavuuden kannalta keskeisenä. Pidettiin myös tärkeänä, että paikallisille sopimuksille on edelleen mahdollisuus.

Romuajoneuvojen pitäminen varastossa mahdollista uudelleenkäyttöä varten vaatii tilaa ja ajoneuvojen varovaista käsittelyä. Työryhmässä katsottiin, että operaattoreiden tulisi saada myös vastinetta näistä johtuville lisäkustannuksille.

Autopurkamoliiton edustajan mukaan autopurkamot voisivat olla valmiita maksamaan operaattoreiden järjestelmien kautta saamistaan romuajoneuvoista, jos käytössä olevasta kourakeräyksestä luovuttaisiin. Myös runkojen palautus osien purun jälkeen samalle operaattorille voisi olla mahdollista.

Romuttamoiden ja autopurkamoiden kahdenvälinen yhteistyö

Suomen Autokierrätys Oy suunnitteli vuodelle 2015 "Paremmat autot purkamolle" -koetta, jossa romukauppa/kerääjä ja romuajoneuvojen uudelleenkäytön mahdollistava autopurkamo muodostavat vapaaehtoisen yhteistyöparin. Mallissa romukauppa/kerääjä ohjaisi korvausta vastaan heille tarjotun purkuun soveltuvan romuajoneuvon autopurkamolle, ja vastaavasti autopurkamo uudelleenkäyttöön soveltumattoman romuajoneuvon romu-

kaupalle/kerääjälle. Toimijat olisivat itse määritelleet tapauskohtaisesti, miten yhteistyö käytännössä hoidetaan.

Koetta ei toteutettu autopurkamoliiton vastustuksen vuoksi. Autopurkamoliitto perusteli kokeen hylkäämistä sillä, että järjestelmä tulisi rakentaa jätehierarkian mukaiseksi ja kierto tulisi toteuttaa purkamolta romukauppiaille/murskauslaitokselle. Projekti olisi lisännyt logistiikkatarpeita. Lisälogistiikka ja romuajoneuvolla tehtävä kauppa nostaa varaosan hintaa, jolloin hinta voi muodostua esteeksi varaosan uudelleenkäytölle.

Eri puolella maata on kuitenkin yksittäisiä esimerkkejä vastaavista alueellisista järjestelyistä, jotka ovat käytössä. Kokemusten perusteella mallia pidettiin työryhmässä toimivana, ja sitä voitaisiin laajentaa ainakin koko eteläisen Suomen alueelle. Pohjois-Suomessa järjestelmällä katsottiin olevan heikommat toimintaedellytykset, koska siellä uudempi ajoneuvoja tulee romutukseen suhteellisen vähän. Hankkeita hankaloittavien osaamisongelmien ratkomiseen esitettiin käytettäväksi ulkopuolista konsulttiapua.

Suomen Romukauppiaiden Liiton mukaan romuttamoille tulevat ajoneuvot ovat pääsääntöisesti hyvin vanhoja. ”Paremmat autot purkamoille” –hankkeen yhteydessä on tehty arvio, että romuttamoille tulevat uudemmat autot ovat usein tukkuostoja esimerkiksi Etelä-Suomen kaupungeilta. Romukauppiaiden liitolla on menossa toiminnanohjaushanke, jossa olisi mahdollista ottaa huomioon myös varaosakaupan tarpeet.

Alan yhteisen tietopankin perustaminen

Alalle voitaisiin perustaa yhteinen tietopankki, joka toimisi tiedonvälityskanavana sille, kuinka autopurkamot voisivat saada sopivia romuajoneuvoja purettavikseen. Lisäksi tietopankkiin voisi sisällyttää toiminnan laadullisen kehittämisen kannalta tarpeellista tietoa. Tietopankki voisi sisältää esimerkiksi seuraavia aihekokonaisuuksia:

- Operaattoreiden tietojärjestelmien yleiskuvaukset
- Mitä vaihtoehtoja operaattorit tarjoavat purkuun soveltuvien ajoneuvojen ohjaamiseen purkamoille
- Tietoja mahdollisuuksista solmia romuttamoiden ja purkamoiden kahdenvälisiä yhteistyösopimuksia sopivien ajoneuvojen ohjaamiseksi purkamoille
- Ehdot, joilla autopurkamot voivat päästä kyseisten palveluiden käyttäjäksi
- Aineistoa toiminnan standardointimenettelyistä ja laatuajoneuvojen järjestelmistä
- Koulutusaineistoa esimerkiksi ympäristöasioista, lainsäädännöstä ja turvallisuudesta
- Linkkejä viranomaisten ohjeisiin esimerkiksi akkujen tuottajavastuusta ja jätteiden kansainvälisistä siirroista

- Aineistoa autoteollisuuden IDIS-järjestelmästä (romuajoneuvojen esikäsitelyyn ja purkamiseen tarkoitettu tietojärjestelmä)^[35]

5.1.2 Varaosien laatuluokitus- ja takuukäytäntöjen kehittäminen

Ajoneuvon korjaustavasta päätettäessä keskeinen tekijä on käytettävän osan turvallisuus ja kestävyys. Käytettyjen varaosien haluttavuutta korjauksissa edistävät niiden standardointi ja mahdollinen varaosalle myönnettävä takuu.

Varaosa-alan yhdistys ry:llä on jo olemassa varaosien laatuluokitus. Sama laatuluokitus on käytössä myös muissa Pohjoismaissa. Laatuluokitus löytyy osoitteesta <https://www.varosahaku.fi/fi-fi/Artikkeli/Laatuluokat/>

Varaosa-alan yhdistys ry:n ylläpitämän käytettyjen varaosien nettikaupan ”Varosahaku.fi” järjestelmä on tarkoitus yhdistää CABAS-laskentajärjestelmän kanssa. CABAS-laskentajärjestelmällä korjaamot voivat laskea ajoneuvon korjauksen keston ja kustannukset riippumatta siitä, millaisesta ajoneuvosta tai vahingosta on kyse. Ohjelman valmistaja CAB Group AB on kerännyt ohjelman käyttämän tietokannan yhdessä autonvalmistajien kanssa. CABAS Parts on CABAS-järjestelmään kehitetty uusi toiminto, joka auttaa etsimään ja vastaanottamaan purkamoiden vastauksia sekä päivittämään tarvittavat varaosat CABAS-laskelmiin.^{[9][36]} CABAS Parts –ohjelma on tulossa käyttöön vuoden 2017 alussa. Sen toivotaan edistävän käytettyjen varaosien käyttöä korjauksissa.

Suomessa ei ole yleistä takuukäytäntöä puretuille varaosille. Yksittäisillä purkamoiilla on omia takuujärjestelyjä (esimerkiksi Turun seudulla toimiva Oili Jalonen Oy^[37]). Yhtenäisen takuujärjestelmän kehittäminen käytetyille varaosille esimerkiksi Ruotsissa käytössä olevan toimialakohtaisen ”Green Parts”- takuumallin mukaan voisi lisätä osien haluttavuutta.

Turvallisuuden osalta työryhmässä keskusteltiin siitä, onko ajoneuvojen ajohistoriasta saatavissa nykyisin tarpeeksi tietoa. Yhtenäistä rekisteriä autojen korjauksista ei ole olemassa, eikä sitä voida tietosuojasyistä helposti luoda. Korjaushistorian tekeminen julkiseksi esim. lainsäädännöllä tai mahdollistamalla vapaaehtoinen tietojen luovutuslupa esimerkiksi Trafic sivujen kautta voisi lisätä käytettyjen osien turvallisuutta.

5.1.3 Laatu- ja tietojärjestelmien kehittäminen ja koulutus

Työryhmässä todettiin, että romuajoneuvojen kuljetus-, varastointi- ja esikäsitteilytoiminnan ympäristönsuojelun kehittämistä koskevassa hankkeessa esitetyillä esikäsitteily-yritysten ympäristönsuojelun hyvillä käytännöillä on keskeinen merkitys myös osien uudelleen käytön edistämiseksi. Hyvät käytännöt liittyvät mm. vaarallisten aineiden ja osien

poistoon, varaosien asianmukaiseen varastointiin, kirjanpitoon ja uusien työntekijöiden perehdytykseen.

Yksittäiseksi toiminnan laatua parantavaksi tekijäksi ehdotettiin, että asianmukaisesti kuitattuihin ajoneuvoihin voitaisiin kehittää yhtenäinen merkintätapa, esimerkiksi viivakoodi. Se voitaisiin lukea sekä tarkastuksella että operaattorin portilla, ja liittää purkamon tai romuttamon sähköiseen kirjanpitoon.

Suomen Autokierrätys Oy on kehittämässä omaan verkostoonsa kuuluville toimijoille laatujärjestelmää^[38], jolla pyritään toimintatapojen yhtenäistämiseen. Järjestelmä sisältää itsearvioinnin ja ulkopuolisen sertifiointin. Vähimmäistavoitteena on, että kaikki vastaanottopisteet tekevät tai aloittavat laatutyön, ja että Suomen Autokierrätyksen laatukriteerit täyttyvät kaikissa pisteissä. Ylemmille tasoille pyrkivien yritysten tulee täyttää ISO-standardien mukaisia vaatimuksia, mikä edellyttää toiminnan ulkopuolista auditointia. Yrityksille tarjotaan myös mahdollisuutta muuhun yrityksen kehittämistyöhön esim. sukupolvenvaihdoksessa ja toiminnan jatkuvuuden tai taloudellisen kannattavuuden parantamiseksi. Tämä kehittämistyö on vapaaehtoista yrityksille.

Suomen Autokierrätys Oy suunnittelee myös toiminnanharjoittajille tarjottavaa laatu-koulutusta. Laatu-koulutuksesta tulee 1-3 -portainen, ja se huomioi vastaanottopisteiden erilaiset lähtötasot. Koulutus tapahtuisi verkkokoulutuksena. Koulutuksessa tullaan painottamaan mm. ajoneuvojen vastaanottoon ja käsittelyyn liittyviä asioita, lainsäädäntöä ja turvallisuuden näkökulmia. Osittain valmista koulutusmateriaalia ovat jo nyt yrityksille käytössä olevat prosessikuvaukset, jotka löytyvät Suomen Autokierrätys Oy:n [www-sivuilta \(www.autokierratys.fi\)](http://www.autokierratys.fi).

Autopurkamoliitto on myös aloittanut romuajoneuvojen kuljetus-, varastointi- ja esikäsittelytoiminnan ympäristönsuojelun kehittämistä koskevan hankkeen pohjalta oman laatu-hankkeen, jossa on kehitetty mm. sähköisiä järjestelmiä. Niitä voidaan käyttää apuna arvioitaessa mitä ajoneuvoista kannattaa purkaa.

Autoteollisuus on kehittänyt romuajoneuvojen esikäsittelyn ja purkamisen helpottamiseksi erillisen IDIS-tietojärjestelmän (International Dismantling Information System).^[35] Se sisältää valmistajien kokoamia tietoja ajoneuvojen turvallisesta käsittelystä sekä mahdollisesti kierrätettävistä osista ja komponenteista. Alalla on kuitenkin todettu, että IDIS-järjestelmän sisältämissä tiedoissa on nykyisellään puutteita. Autopurkamotoiminnan nykytilaa kartoittaneessa opinnäytetyössä^[15] todettiin, että IDIS-järjestelmä ei ole meillä kovin laajassa käytössä. Vain alle 10 % suomalaisista purkamoista käytti järjestelmää, ja 30 % purkamoista ei ollut lainkaan tietoisia siitä. IDIS-järjestelmän käyttöönottoa voitaisiin tehostaa sisällyttämällä se alalle tarjottavaan koulutusmateriaaliin.

5.1.4 Mahdollisuus käyttää ELV-varaosia vakuutusyhtiöiden kolarikorjauksiin

Työryhmässä toivottiin, että käytettyjä varaosia voitaisiin Suomessa käyttää nykyistä enemmän vakuutusyhtiöiden maksamiin korjauksiin. Esimerkiksi Ruotsissa käytetyistä varaosista 95 % menee vakuutusyhtiöiden maksamiin korjauksiin, kun Suomessa luku on noin 2 %. Maksimikäyttöaste käytetyille varaosille olisi Suomessa noin 20 % (laskettuna sekä osien lukumääränä että euroina).^[39] Ruotsissa romutukseen päätyvä autokanta on uudempaa kuin Suomessa, mikä mahdollistaa vakuutuskorjauksiin soveltuvien varaosien paremman saatavuuden.

Käytettyjen osien käyttöön perustuvia vakuutustuotteita ei tällä hetkellä juuri ole tarjolla. Suomalaisilla vakuutusyhtiöillä on aiemmin ollut ns. säästökasko-vakuutuksia, joissa vakuutusmaksuista myönnetään alennusta jos korjaukset tehdään käytetyillä varaosilla. Säästökasko-vakuutukset ovat kuitenkin poistuneet markkinoilta, koska käytännössä sopivia varaosia ei ollut saatavissa purkamoilta. Autopurkamoliiton mukaan purkamoilla ei siinä vaiheessa ollut vielä käytössään logistiikkaan tarvittavaa tietotekniikkaa.

Käytettyjen varaosien käyttöä vakuutuskorjauksissa hankaloittaa ylipäätään se, että kysyntää ei ole sellaisille osille, joita olisi tarjolla, ja päinvastoin. Romutukseen tulevien ajoneuvojen ikäluokissa 10–20 vuotta on päällekkäisyyttä vanhimpien kolarikorjattavien ajoneuvojen käytön kanssa. Yhteinen peitto on n. 17 000 ajoneuvoa, mikä kattaa noin 5 % vakuutusyhtiöiden maksamista korjauksista ja 27 % romuajoneuvoista^[12]. Siten kolarikorjauksissa näyttäisi olevan jonkin verran potentiaalia käytettyjen varaosien käytölle. Vanhemmassa ikäluokassa kolarikorjauksia tehdään kuitenkin yleensä kalliimmille ajoneuvoille, kun taas romutukseen päätyvät nuoremmat ajoneuvot ovat todennäköisesti edullisempia malleja. Tämä vähentää mahdollisuutta käytettyjen varaosien käyttöön.

Keskusteluissa esitettiin, että käytettyjen varaosien käytön edistäminen tulisi alkaa korjaamon työnjohdosta. Korjaamolle jäävä kate on pienempi, jos korjauksissa käytetään käytettyä varaosaa. Tässä voisi auttaa esimerkiksi bonusjärjestelmä, jossa tietty määrä käytettyjä varaosia vuodessa toisi bonuksia liikkeelle.

Keskusteluissa toivottiin, että kuluttajille tarjottaisiin enemmän vaihtoehtoja ja päätösvaltaa varaosien käytössä, ja tarjottaisiin erilaisia vakuutustuotteita, joissa korjaus tehtäisiin siihen kuntoon kuin ajoneuvo oli ennen vahinkohetkeä. Yhtenäisten vakuutustuotteiden luomista vaikeuttaa kuitenkin se, että vakuutusyhtiöt eivät voi kilpailusyistä tehdä yhteistyötä.

5.1.5 Kuluttajille suunnattu tiedotus

Kuluttajien tietoisuuden lisääminen romuajoneuvojen oikeasta käsittelystä edistäisi ajoneuvojen päätymistä lailliseen kierrätysjärjestelmään, mikä edistäisi myös osien päätymistä uudelleenkäyttöön.

Käytettyjen varaosien kysyntää voitaisiin luoda niiden imagoa parantamalla. Osien uudelleenkäyttöä voisi markkinoida aktiivisesti alan yhteisillä tiedotuskampanjoilla. Markkinoinnissa käytettäviä keskeisiä argumentteja voisivat olla suomalainen työ, vihreät arvot ja luonnonvarojen kestävä käyttö sekä uusia osia edullisempi hinta. Lisäksi voitaisiin tuottaa käytettyjen varaosien käyttöä tukevia julkaisuja.

Työryhmässä esitettiin, että osien menekkiä voitaisiin parantaa myös alan sanastoa kehittämällä, koska sillä on vaikutusta alasta kuluttajille syntyviin mielikuviin. Termiä "romuajoneuvo" pidettiin kielteisiä mielleyhtymiä herättävänä. Romuajoneuvon sijasta on ehdotettu käytettäväksi esimerkiksi termejä "ELV-ajoneuvo", "purkuauto" tai "kierrätysauto", ja ajoneuvoista purettavista osista esimerkiksi termiä "käytetty osa".

5.2 Lainsäädännöllisiä keinoja

Lainsäädäntömuutoksista työryhmässä olisi toivottu erityisesti ajoneuvojen väliaikaisen liikennekäytöstä poiston rajaamista. Liikennekäytöstä poisto esitettiin säädettäväksi määräaikaiseksi ja siitä voitaisiin periä vuosittainen maksu. Tämä edistäisi joidenkin työryhmän jäsenten näkemyksen mukaan käyttöikänsä päässä olevien ajoneuvojen päätymistä lailliseen kierrätysjärjestelmään. Trafi kuitenkin katsoo, että Suomessa nykyisin käytössä olevassa toimintamallissa ehdotuksen toteuttaminen vähentäisi huomattavasti niitä etuja, joita autoilijat saavat liikennekäytöstä poiston avulla, lisäksi kuluttajan autoiluun liittyviä kustannuksia, vaarantaisivat oikeusturvaa (veron maksuunpano väärälle maksuvelvolliselle) sekä lisäksi huomattavasti Trafian työmäärää hallinnollisina prosesseina kuten verotuksen oikaisuina ja vanhentuneiden omistaja- ja haltijatietojen selvittelyinä. Verotus- tai rekisteröintisäännösten muuttamisella saatavat edut romuajoneuvojen kierrätyksessä jäisivät arviolta pieniksi verrattuna edellä mainittuihin haittoihin.^[33]

Autopurkamonalalla ajoneuvojen romutus- tai purkurahaa on myös pidetty yhtenä hyvänä keinona lisätä romuajoneuvojen päätymistä virallisiin vastaanottopisteisiin ja edistää niiden osien uudelleenkäyttöä.^[15] Se olisi mahdollista toteuttaa esimerkiksi keräämällä jokaisesta markkinoille saatetusta ajoneuvosta maksu erilliseen rahastoon, tai perimällä ajoneuvojen omistajilta vuosimaksua.

Vuonna 2015 toteutettu romutuspalkkiokokeilu voitaisiin uusia. Romutuspalkkion avulla esikäsittelyyn saatiin myös uudempia ajoneuvoja, joiden osat soveltuvat uudelleenkäyttöön. Työryhmässä tuotiin esille myös, että romutuspalkkiota tulisi kehittää sellaiseksi, että se ohjaisi paremmin ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä.

Esikäsittelypisteiden hyväksyntävaatimusten kiristäminen olisi yksi vaihtoehto uudelleenkäytön lisäämiselle. Esimerkiksi Tanskassa laitoksella on lainsäädännön mukaan oltava ISO 14001 –ympäristönhallintajärjestelmä ja joko ISO 9001 –laatuja järjestelmä tai EMAS-rekisteröinti. Saksassa esikäsittelylaitoksilta vaaditaan ulkopuolisen akkreditoidun asiantuntijan myöntämä standardointi. Esikäsittelypisteiden standardointivaatimusten kiristäminen olisi mahdollista toteuttaa myös vapaaehtoiselta pohjalta siten, että Suomen Autokierrätys Oy edellyttäisi sitä esikäsittelypisteille asettamissaan vähimmäisvaatimuksissa.

Lainsäädännössä voitaisiin myös harkita määrällisen uudelleenkäyttötavoitteen asettamista ajoneuvoille. Se voitaisiin toteuttaa esimerkiksi asettamalla määrällinen tavoite irrotettaville osille, jotka päätyvät uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen. Esimerkiksi Tanskassa esikäsittelylaitoksen on eroteltava esikäsiteltävistä romuajoneuvoista uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten yhteensä vähintään 15 % materiaaleista tai osista, laskettuna vuoden aikana esikäsiteltyjen romuajoneuvojen kokonaispainosta. Saksassa puolestaan esikäsittelylaitoksilla on velvoite irrottaa esikäsitelyssä vähintään 10 painoprosenttia käsiteltyjen romuajoneuvojen ei-metallisista osista uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen.

Tuottajavastuuketju voitaisiin velvoittaa myös käyttämään tietty osa liikevaihdosta uudelleenkäytön edistämiseen. Esimerkiksi Itävallassa tuottajavastuujärjestelmän luvan saannin edellytyksenä on, että 5 promillea liikevaihdosta käytetään jätteen synnyn ehkäisyn projekteihin^[40].

Käytettyjen osien haluttavuutta voitaisiin lisätä alentamalla niiden arvonlisäveroa nykyisestä 24 prosentista.

6 Työryhmän ehdotus alalla tehtäviksi vapaaehtoisiksi toimiksi ajoneuvojen osien uudelleenkäytön tehostamiseksi

Taulukkoon 1 on sisällytetty työryhmän ehdottamat vapaaehtoiset toimet romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön lisäämiseksi.

Ympäristöministeriö on ehdottanut, että alalle voitaisiin solmia lisäksi vapaaehtoinen sopimus ympäristöministeriön ja alan toimijoiden välille ehdotettujen toimien täytäntöönpanon tehostamiseksi. Mahdollisesta sopimuksesta voitaisiin tehdä myös kestävän kehityksen yhteiskuntasitoumuksen toimenpidesitoumus (www.sitoumus2050.fi), johon yksittäiset alan yritykset voisivat liittyä omilla sitoumuksillaan. Keskustelua mahdollisesta sopimuksesta jatketaan vuonna 2017 ympäristöministeriön johdolla.

Taulukko 1. Työryhmän ehdotus mahdollisista alan vapaaehtoisista toimista romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön lisäämiseksi

| |
|---|
| <p>1. Tavoite: Alan sisäisen yhteistyön ja tiedonvaihdon lisääminen</p> |
| <p>Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi</p> |
| <p>1.1. Parempi tiedonvaihto varaosakäyttöön soveltuvista romuajoneuvoista</p> <p>Operaattoreiden sähköisten tietojärjestelmien kehittäminen niin, että osien uudelleenkäytön kannalta keskeiset ajoneuvot olisivat nähtävissä yhteistyökumppaneina oleville autopurkamaille määräaikaaisesti. Tarjolla olevien ajoneuvojen esitietoja pyritään lisäämään nykyisestä, operaattoreiden järjestelmiin voitaisiin lisätä esimerkiksi ajokilometritietoja ja valokuvia ajoneuvoista.</p> <p>Operaattoreiden tulisi saada myös vastinetta näistä johtuville lisäkustannuksille, esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • varaosien ottamisen jälkeen romuajoneuvo palaisi mahdollisuuksien mukaan alkuperäiselle romuttajalle ("korvamerkintä") • autopurkamot maksaisivat operaattoreiden järjestelmien kautta saamistaan romuajoneuvoista |
| <p>1.2. Kahdenvälinen yhteistyö purkamoiden ja romuttamoiden välillä</p> <p>Paremmat autot purkamolle –hankkeen mallin laajentaminen koko Suomen alueelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Romukauppa/kerääjä ja romuajoneuvojen uudelleenkäytön mahdollistava autopurkamo muodostavat vapaaehtoisen yhteistyöparin. Romukauppa/kerääjä ohjaa korvausta vastaan heille tarjotun purkuun soveltuvan romuajoneuvon autopurkamolle, ja vastaavasti autopurkamo uudelleenkäyttöön soveltumattoman romuajoneuvon romukaupalle/kerääjälle. • Romukauppa/kerääjän ja autopurkamon muodostamia kokeilupareja pyritään saamaan jokaisen maakunnan alueelle |
| <p>1.3. Alan yhteisen tietopankin perustaminen</p> <p>Perustetaan alalle yhteinen tietopankki, joka voisi sisältää esimerkiksi seuraavia aihekokonaisuuksia tai linkkejä niihin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operaattoreiden tietojärjestelmien yleiskuvaukset • Mitä vaihtoehtoja operaattorit tarjoavat purkuun soveltuvien ajoneuvojen ohjaamiseen purkamolle • Tietoja mahdollisuuksista solmia romuttamoiden ja purkamoiden kahdenvälisiä yhteistyösopimuksia sopivien ajoneuvojen ohjaamiseksi purkamolle tai kierrätykseen • Ehdot, joilla autopurkamot voivat päästä kyseisten palveluiden käyttäjäksi • Aineistoa toiminnan standardointimenettelyistä ja laatujärjestelmistä • Koulutusaineistoa esimerkiksi ympäristöasioista, lainsäädännöstä ja turvallisuudesta • Linkkejä viranomaisten ohjeisiin (esimerkiksi akkujen tuottajavastuu ja jätteiden kansainväliset siirrot) • Aineistoa autoteollisuuden IDIS-järjestelmästä |
| <p>2. Tavoite: Varaosien laatuluokitus- ja takuukäytäntöjen kehittäminen ja varaosien turvallisuuden lisääminen</p> |
| <p>Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi</p> |
| <p>2.1. Kannustetaan toimijoita ottamaan käyttöön vapaaehtoisia laatuluokituksia ja takuujärjestelmiä käytetyille varaosille.</p> |

| |
|--|
| 3. Tavoite: Laatujärjestelmien kehittäminen, käyttöönotto ja koulutus |
| Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi |
| 3.1. Suomen Autokierätyks Oy ottaa mahdollisimman pian käyttöön verkostoon kuuluville toimijoille tarkoitetun laatujärjestelmän. |
| 3.2. Kaikki vastaanottopisteet tekevät tai aloittavat laatutyön ja varmistavat, että Suomen Autokierätyksen laatukriteerit täyttyvät kaikissa vastaanottopisteissä. |
| 3.3. Suomen Autokierätys Oy valmistelee toiminnanharjoittajille laatukoulutuksen. |
| 3.4. Suomen Autopurkamoliitto ry ottaa käyttöön uudet sähköiset järjestelmät, joita voidaan hyödyntää arvioitaessa mitä ajoneuvoista kannattaa purkaa. |
| 3.5. IDIS-järjestelmän käyttöönottoa tehostetaan sisällyttämällä se alalle tarjottavaan koulutusmateriaaliin. |
| 4. Tavoite: Kannustetaan ELV-varaosien käyttöä vakuutusyhtiöiden maksamissa korjauksissa |
| Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi |
| 4.1. Vakuutusyhtiöitä kannustetaan kehittämään kuluttajille vakuutus tuotteita, joissa on mahdollisuus käyttää käytettyjä varaosia korjauksiin. Kuluttajille tarjottaisiin enemmän vaihtoehtoja ja päätösvaltaa varaosien käytössä. |
| 4.2. Pyritään kehittämään bonusjärjestelmiä, joissa tietty määrä käytettyjä varaosia vuodessa toisi bonuksia huolto liikkeelle. |
| 5. Tavoite: Kuluttajille suunnatun tiedotuksen lisääminen |
| Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi |
| 5.1. Kuluttajien tietoisuuden lisääminen velvollisuudesta toimittaa romuajoneuvo viralliseen vastaanotto paikkaan ja romuajoneuvojen asianmukaisesta esikäsittelystä. |
| 5.2. Kuluttajien tietoisuuden lisääminen jätehuollon etusijajärjestyksestä ja siitä, mitä etuja on romuajoneuvon toimittamisesta osien uudelleenkäytön mahdollistavalle vastaanottajalle. |
| 5.3. Käytettyjen varaosien kysynnän lisääminen niiden imagoa parantamalla. Osien uudelleenkäyttöä voisi markkinoida aktiivisesti alan yhteisillä tiedotuskampanjoilla. Markkinoinnissa käytettäviä keskeisiä argumentteja voisivat olla suomalainen työ, vihreät arvot ja luonnonvarojen kestävä käyttö sekä uusia osia edullisempi hinta. |
| 5.4. Parannetaan varaosien imagoa ja kuluttajien luottamusta niiden laatuun kehittämällä mm. varaosien laatuluokitusta ja takuuta. |
| 6. Tavoite: Uudelleenkäytön kannalta ongelmallisten alan toimintatapojen muuttaminen |
| Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi |
| 6.1. Pyritään suosimaan hinauskuljetuksia romuajoneuvojen keräyksessä ja kuljetuksessa. |
| 6.2. Romuajoneuvojen tuottajavastuu järjestelmään kuuluvien toiminnanharjoittajien tulisi omassa toiminnassaan edistää sitä, että romuajoneuvoja kuljettavat ja käsittelevät ainoastaan viralliseen vastaanottojärjestelmään kuuluvat toimijat. |

Viitteet

- [1] Pirkanmaan ELY-keskus. Tuottajarekisteriin hyväksytyt yritykset. <http://www.ymparisto.fi/tuottajavastuu>. Viitattu 27.10.2016.
- [2] Suomen Autokierrätys Oy http://www.autokierratys.fi/suomen_autokierratys/jasenet. Viitattu 27.10.2016
- [3] Arto Silvennoinen, Suomen Autokierrätys Oy, kirjallinen tiedonanto 8.11.2016
- [4] Arto Silvennoinen, Suomen Autokierrätys Oy, suullinen tiedonanto 29.9.2016
- [5] Jari Kortesoja, Suomen Romukauppiainien Liitto ry, suullinen tiedonanto 29.9.2016
- [6] Tieliikenteen tietokeskus 12.10.2016 ja 8.11.2016
- [7] Haapaniemi J., Lukkari T. (2016). Romuajoneuvojen kuljetus-, varastointi- ja esikäsitelytoiminnan ympäristönsuojelun kehittäminen. Ympäristöministeriön raportteja 4/2016.
- [8] Ympäristöministeriö (2015). Ehdotus valtioneuvoston asetukseksi romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa. Muistio 27.1.2015
- [9] Posa H. (2016). Henkilöautojen kolarivauriokäsittely kiertotaloutena. Aalto-yliopisto. Diplomityö.
- [10] Ampuja O., Granfelt A., Halmetoja A, Kalenoja H. (2016). Romutuspalkkiokokeilun seuranta tutkimus. Trafín julkaisu 8/2016.
- [11] Tilastokeskus, Toimiala online, yritys- ja toimipaikkatilastot
- [12] Santtu Nieminen, Autovahinkokeskus. Alustus, romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöryhmän kokous 25.10.2016.
- [13] Kari Laine, Autopurkamoliitto ry, kirjalliset tiedonannot 13.11.2016 ja 13.2.2017
- [14] Korjausratkaisut Oy, Korjausturva <http://www.korjausturva.fi/>, viitattu 29.11.2016
- [15] Kuivasniemi P. (2015). Romuajoneuvojen uudelleenkäytön ja kierrätyksen toteutuminen Suomessa. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy, Liiketalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö.
- [16] Suomen Autopurkamoliitto ry, <http://www.autopurkamoliitto.fi/autopurkamotoiminta/purkamot-numeroina/>, viitattu 9.11.2016
- [17] Bilskrotningsförordning (2007:186)
- [18] Naturvårdsverket <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Avfall/Producentansvar/Bilar/>, viitattu 31.10.2016
- [19] Bilretur www.bilretur.se, viitattu 31.10.2016

- [20] Sveriges Bilåtervinnarens Riksförbund www.sbrservice.se, viitattu 31.10.2016
- [21] Mirva Danska-Karlsson, Stena Recycling Oy, suullinen tiedonanto 25.10.2016.
- [22] Chalmers tekniska högskola AB: Realize – Realizing resource-efficient recycling of vehicles www.chalmers.se/hosted/realize-sv, viitattu 1.11.2016
- [23] Lag (2007:162) om bilsrottningsfonden
- [24] Bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra, BEK nr 1312 af 19/12/2012
- [25] Miljøstyrelse <http://mst.dk/virksomhed-myndighed/affald/affaldsfraktioner/bilaffald/>, viitattu 3.11.2016
- [26] DAG Dansk Autogebbruk. Konferenssiesitys 9.5.2015, Sveriges Bilåtervinnarens Riksförbund, Tukholma.
- [27] Miljøordning for Biler www.bilordning.dk, viitattu 3.11.2016
- [28] Bio Intelligence Service. Case study on ELVs in Germany. Taustaselvitys julkaisuun: European Guidance on Extended Producer Responsibility. European Commission – DG Environment 2014.
- [29] GESA Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge www.altfahrzeugstelle.de/
- [30] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
- [31] Verbund deutscher ecar Autoverwerter, <http://www.verbund-deutscher-autoverwerter.de/>
- [32] Callparts Recycling GmbH, www.callparts.de
- [33] Johtava asiantuntija Reijo Jälkö, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, kirjallinen tiedonanto 2.12.2016
- [34] Päivi Kuivasniemi, kirjallinen tiedonanto 28.11.2016
- [35] IDIS. Versio 5.36. <http://www.idis2.com/>, viitattu 9.11.2016
- [36] CAB Group <http://www.cab.se/fi/suomi/cab-group/ajoneuvot/tuotteet/cabas.html>, viitattu 1.11.2016
- [37] Oili Jalonen Oy, <http://www.oiljalonen.fi/palvelut/varaosat/viherosa/>, viitattu 10.11.2016
- [38] Yritysalmentaja Anneli Ollilainen, kirjalliset tiedonannot 6.10.2016 ja 7.11.2016
- [39] Santtu Nieminen, Autovahinkokeskus, suullinen tiedonanto 25.10.2016
- [40] Bio Intelligence Service. Case study on ELVs in Austria. Taustaselvitys julkaisuun: European Guidance on Extended Producer Responsibility. European Commission – DG Environment 2014.

Liite 1. Operaattoreiden sähköisistä järjestelmistä saatavissa olevat tiedot romuajoneuvoista

Stena Recycling Oy:

Stena Recycling Oy:n vastaanottopisteverkoston käyttämässä romuajoneuvojen romutuspoistojärjestelmässä käyttäjä voi kirjaututtuaan hakea auton tiedot Trafista, täyttää vastaanottotiedot ja tulostaa autosta romutustodistuksen tai vastaanottoilmoituksen.

Sivustolla on vastaanottopisteille tarjolla materiaalinkiertojärjestelmä, jossa näkyvät kaikki romutetut ajoneuvot kolmen päivän ajan. Ajoneuvoista on kirjattu järjestelmään rekisteritunnukset, poiston päivämäärä ja toimipiste, merkki, vuosimalli ja malli sekä valmistenumero. Tarkempia tietoja romuajoneuvosta voidaan nykyisin antaa puhelimitse. Järjestelmän avulla vastaanottopiste voi ottaa yhteyttä muihin toimijoihin kiinnostavista varaosa-autoista.

Stena Recycling Oy:lla on myös "Omapoisto"-järjestelmä, jonka kautta yksityishenkilö voi tilata maksullisen hinauksen lähimpään vastaanottopisteeseen. Omapoisto-järjestelmää käytetään vähän, koska se on maksullinen kuluttajalle, yleensä vain arvottomimmat ajoneuvot päätyvät sinne. Useimmissa tapauksissa kuljetus tilataan maksutta suoraan vastaanottopisteestä. Hinausnoutoja ei yleensä tehdä kouranoudoilla. Vaikka Stena Recycling Oy vastaanottaa romuautoja suurimmassa osassa yksiköistään, niin valtaosa autoista pyritään ohjaamaan vastaanottopisteverkostoon.

Kuusakoski Oy:

Kuusakoski Oy:n kumppaniverkoston käyttämässä ajoneuvojen romutuspoistojärjestelmässä (NETitse järjestelmä) käyttäjä voi kirjaututtuaan hakea auton tiedot Trafista, täyttää vastaanottotiedot ja tulostaa autosta romutustodistuksen tai lähettää todistuksen sähköisesti loppuasiakkaalle.

Kuusakosken sivustolla tulee olemaan kirjautuneille purkamokumppaneille tarjolla osio, jossa näkyvät kuluttajien romutustilaukset määräajan. Romutettavista ajoneuvoista on kirjattu järjestelmään rekisteritunnukset, poiston päivämäärä, merkki, malli ja toimipiste; tarkempia tietoja romuajoneuvosta voidaan nykyisin antaa puhelimitse. Järjestelmän avulla mahdollisesta varaosa-autosta kiinnostunut voi ottaa yhteyttä Kuusakoskeen.

Kuusakoskella on toiminnoiltaan kattava ”kuluttajapoisto”-järjestelmä, jonka kautta mm. yksityishenkilö voi tilata maksuttoman hinauksen lähimpään Kuusakosken määrittämään vastaanottopisteeseen. Tätä NETitse kuluttajapalvelua käytetään kohtalaisesti sen maksuttomuuden sekä järjestelmän toimivuuden vuoksi. Yleensä vain arvottomimmat ajoneuvot päätyvät romutuspalveluiden piiriin.

Eurajoen Romu Oy:

MaKePro järjestelmän lähtökohtana on ajoneuvon vastaanoton yhteydessä romutustodistuksen antaminen asiakkaalle. Järjestelmä hakee Trafín järjestelmästä ajoneuvo- ja omistajatiedot. Vastaanottopiste kirjaa järjestelmään Trafín järjestelmästä tulevan tiedon lisäksi henkilön joka luovuttaa ajoneuvon romutukseen. Lisäksi kirjataan päivämäärä, milloin ajoneuvo on luovutettu. MaKeProsta voidaan romutustodistus tulostaa tai toimittaa sähköisesti asiakkaalle.

Nykyinen järjestelmä mahdollistaa myös tiedon välityksen vastaanottopisteeltä operattorille. Nykyjärjestelmään olisi mahdollista liittää kohtuullisen helposti mitä tahansa muita tietoja ajoneuvosta, esimerkiksi kuva, ajokilometrit, ikä ja tietoja kunnosta. Järjestelmästä olisi mahdollista saada listaus käsittelyssä olevista ajoneuvoista jälleenmarkkinointia varten. Tiedot voidaan jakaa MakePro-järjestelmässä, josta ne olisivat yhteistyökumppaneiden käytettävissä noin viikon verran. Järjestelmä mahdollistaa myös veneiden romutuksen hoitamisen.

Romuajoneuvoja koskeva lainsäädäntö edellyttää, että vähintään 85 % romuajoneuvojen kokonaispainosta tulisi käyttää uudelleen osina tai kierrättää materiaalina. Jätelainsäädännön jätehierarkian mukaisesti uudelleenkäytön tulisi olla ensisijaista suhteessa materiaali kierrätykseen.

Ympäristöministeriö perusti syksyllä 2016 epävirallisen työryhmän, jonka tarkoituksena oli löytää uusia keinoja ja toimintatapoja, joilla voitaisiin tehostaa romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä. Työryhmässä keskityttiin käsittelemään ensisijaisesti alan vapaaehtoisia toimia. Työryhmä esitti romuajoneuvojen osien uudelleenkäytön lisäämiseksi alan sisäisen tiedonvaihdon lisäämistä, vapaaehtoisten laatuluokitus- ja takuujärjestelmien käyttöönottoa käytetyille varaosille, laatuajoneuvojen kehittämistä ja käyttöönottoa, koulutuksen lisäämistä, vakuutusyhtiöiden kannustamista käytettyjen varaosien käyttöön kolarikorjauksissa, kuluttajille suunnatun tiedotuksen lisäämistä, ja eräiden uudelleenkäytön kannalta ongelmallisten alan toimintatapojen muuttamista.



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

ISBN 978-952-11-4735-7 (PDF)
ISSN 1796-170X (verkkok.)