

Kommentit U-kirjelmäluonnokseen komission ehdotuksesta asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta

Kierrätysteollisuus ry kiittää mahdollisuuksista kommentoida autojen kiertotalousasetusta koskevaa valtioneuvoston kantaa (U-kirjelmä komission ehdotuksesta asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta.)

Kierrätysteollisuus ry pitää valtioneuvoston kantaa huolella valmisteltuna ja kiitettävänä. Kierrätysteollisuus esittää kuitenkin yhtä tarkennusta valtioneuvoston kantaan jäljempänä tummennetussa kohdassa.

Kierrätysteollisuus ry kannattaa komission esitystä muuttaa nykyinen romuajoneuvodirektiivi koko ajoneuvojen elinkaaren huomioivaksi asetukseksi. Tavoitteet ajoneuvojen kiertotalouden synnyttämiseksi ja materiaalien kierron varmistamiseksi sekä kierrätystavoitteilla että kierrätetyn materiaalin käyttötavoitteilla ovat kannatettavia.

Suomessa on toimiva ajoneuvojen tuottajavastuujärjestelmä, jossa tuottajan vastuuta toteutetaan ajoneuvojen maahantuojien ja kierrätysoperaattorien yhteistyön kautta. Kierrätysteollisuus pitää hyvänä, että valtioneuvoston kannassa on otettu huomioon kansallisten järjestelmien erityispiirteiden huomioon ottaminen. Eurooppalaisessa vertailussa Suomen järjestelmä on toimiva ja noudattaa hyvin tuottajavastuun yleisiä velvoitteita.

Kierrätysteollisuus kiittää, että valtioneuvoston kannassa on otettu huomioon tarkoituksenmukaisuus ja tekninen toteutettavuus sekä artiklan 28 että artiklan 30 vaatimusten osalta. Toimijoille tulee jättää mahdollisuus tekniseen kehitykseen ja prosessin tehokkaaseen optimointiin, mikä voi tarkoittaa eri syötevirtojen sekoittumista tarkoituksenmukaisella tavalla toisin kuin artikla 28 edellyttäisi. Vaaditusta erilliskäsittelystä ei synny ympäristöhyötyjä. Teknisen kehityksen mahdollisuudet on otettava huomioon myös artiklan 30 kohdalla. Asetuksessa tulisi välttää liian yksityiskohtaisia vaatimuksia poistettavista osista, ja etenkin liitteen VII luetteloa C ja sen jaottelua ei-poikkeuksenalaisiin ja poikkeuksenalaisiin komponentteihin olisi hyvä tarkastella jatkovalmistelussa uudelleen. Haitallisten osien ja komponenttien irrottaminen ennen murskausta on perusteltua, jos niiden sisältämiä haitallisia aineita ei saada muutoin jatkoprosessoinnissa talteen ja saatettua asianmukaiseen käsittelyyn. Suomessa on investoitu romuajoneuvojen rejektien käsittelyyn, ja käsittelyssä tapahtuu teknistä kehitystä.

Uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden osalta valtioneuvosto katsoo, että ajoneuvojen sisältämälle kierrätetylle muoville ehdotettua tavoitetta tulisi arvioida uudelleen toteutettavuuden ja tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. **Kierrätysteollisuus pitää muovin kierrätykselle asetettuja tavoiteprosentteja sinänsä kannatettavina, mutta toivoo valtioneuvoston kantaan lisättäväksi voimakkaamman varauksellisuuden siihen, että osan kierrätetystä materiaalista tulisi olla peräisin kyseisen ajoneuvotyyppin romuajoneuvoista (artikla 6).**

Velvoite on kirjoitettu näin: "Kunkin tyyppihyväksytyn ajoneuvotyyppin pitäisi sisältää vähintään 25 % kierrätettyä muovia, joka on peräisin markkinoille saatetuista tuotteista syntyneestä muovijätteestä. Vähintään 25 % prosenttia edellä mainitusta tavoitteesta olisi saavutettava käyttämällä ajoneuvoissa kierrätettyä muovia, joka on peräisin kyseisen ajoneuvotyyppin romuajoneuvoista. Komissio arvioisi

myöhemmin tavoitteiden asettamista muiden kierrätettyjen materiaalien, kuten teräksen, alumiinin, magnesiumin ja tiettyjen kriittisten raaka-aineiden osuudelle ajoneuvoissa.”

Velvoitteen tarkoitus on hyvä; sillä pyritään varmistamaan, että uusien ajoneuvojen valmistuksessa käytettävä kierrätysmuovi ei ole lähtöisin vain muista muovituotteista, vaan ajoneuvojen sisältämille muoveille syntyy toimivat kierrätysjärjestelmät. Velvoitteesta tulisi kuitenkin poistaa kaksi viimeistä sanaa, jolloin se varmistaisi, että kierrätysmuovi on lähtöisin ajoneuvoista, mutta ei edellyttäisi käytännön toiminnan, kirjapidon ja raportoinnin sekä valvonnan kannalta haastavaa vaatimusta kierrättää saman ajoneuvotyyppin materiaaleja nk. suljetussa kierrossa: ”Vähintään 25 prosenttia ensimmäisessä alakohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja kyseisessä ajoneuvotyyppissä.”

Materiaalit sekoittuvat käsittely- ja kierrätystoiminnassa, eikä erillään pidosta synny ympäristöhyötyjä. Komissio arvioi myöhemmin tavoitteiden asettamista myös muiden kierrätettyjen materiaalien, kuten teräksen, alumiinin, magnesiumin ja tiettyjen kriittisten raaka-aineiden osuudelle ajoneuvoissa. Metallien kohdalla samanlainen vaatimus kierrätyksestä saman ajoneuvotyyppin sisällä ei olisi sekään perusteltu, koska romutusvaiheen jälkeen eri lähteistä tulevat kierrätysmetallit sekoittuvat keskenään metallien jatkoprosessoinnissa.

Toisin kuin valtioneuvosto, Kierrätysteollisuus suhtautuu varauksellisemmin siihen, että romuajoneuvoista irrotettavia osia, jotka sopivat uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä ennen kuin ne on tarkistettu, huollettu ja korjattu. Ehdotuksen tarkoitus uudelleenkäytön edistämisestä on hyvä, mutta uudelleenkäyttöä tukevien toimenpiteiden ei tule vääristää markkinoita. Irrotettaville osille tulee olla aidosti olemassa uudelleenkäyttömarkkinat. Suomalaisen auton keski-ikä on romutettaessa yli 20 vuotta, ja uudelleenkäyttöön aidosti kelpaavia ja päätyviä varaosia ei ole suinkaan kaikissa käytöstä poistetuissa ajoneuvoissa.

Lisätietoja: Johtava asiantuntija Katja Moliis, katja.moliis@kierratysteollisuus.fi