

**EHDOTUS VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI ROMUAJONEUVOISTA SEKÄ
VAARALLISTEN AINEIDEN KÄYTÖN RAJOITTAMISESTA AJONEUVOISSA****PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Nykyiset valtioneuvoston asetukset romuajoneuvoista ja eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa korvattaisiin annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

Asetuksessa säädettäisiin ajoneuvojen tuottajan velvollisuudesta järjestää romuajoneuvojen vastaanotto, valmistelu uudelleenkäytettäväksi, kierrätys sekä muu hyödyntäminen ja jätehuolto. Asetuksessa säädettäisiin myös romuajoneuvojen vastaanottoa, uudelleenkäyttöä ja käsittelyä koskevista erityisvaatimuksista. Lisäksi siinä säädettäisiin Suomen markkinoille saatettavien ajoneuvojen ominaisuuksia koskevista vaatimuksista, kuten eräiden vaarallisten aineiden käyttöä koskevista rajoituksista.

Ehdotettu asetusta perustuisi suurelta osin nykyisiin valtioneuvoston asetuksiin. Säännökset kuitenkin tarkistettaisiin vastaamaan uuden jätelain tuottajavastuuta koskevaa sääntelyä.

Asetus tulisi voimaan 27 päivänä helmikuuta 2015.

YLEISPERUSTELUT**1 Johdanto**

Romuajoneuvoista annettu valtioneuvoston asetusta (581/2004) on tarpeen uudistaa kokonaisuudessaan. Uuteen asetukseen on tarkoituksenmukaista yhdistää eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annettu valtioneuvoston asetusta (572/2003). Molemmat asetukset perustuvat romuajoneuvoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (2000/53/EY, jäljempänä *romuajoneuvodirektiivi*).

Mainitut asetukset on tarpeen uudistaa kokonaisuudessaan sääntelyn mukauttamiseksi tuottajavastuuta koskeviin uuden jätelain (646/2011) ja jätteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (179/2012) säännöksiin ja uudistuneeseen käsitteistöön.

Ehdotettu asetusta on osa vireillä olevaa jätealan alemmanasteisten säädösten uudistamistyötä. Muiden tuottajavastuun piiriin kuuluvien tuotteiden jätehuoltoa koskevat säädökset on jo uudistettu (paperituotteet, renkaat, pakkaukset, sähkö- ja elektroniikkalaitteet sekä paristot ja akut) vastaavaan tapaan.

2 Nykytila**2.1 Euroopan unionin lainsäädäntö**

Romuajoneuvodirektiivissä säädetään toimista ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden synnyn ehkäisemiseksi, romuajoneuvojen ja niiden osien uudelleenkäytön, kierrätyk-

sen ja muun hyödyntämisen edistämiseksi sekä ajoneuvojen elinkaareen osallisten taoudellisten toimijoiden ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Direktiiviä sovelletaan ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin sekä niiden osiin ja materiaaleihin. Direktiivissä asetetaan romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet siten, että vuoteen 2015 mennessä romuajoneuvoista tulee uudelleenkäyttää ja hyödyntää vähintään 95 prosenttia ja uudelleenkäyttää ja kierrättää vähintään 85 prosenttia. Vastaavasti jäsenvaltioiden tuli saavuttaa vuoteen 2006 mennessä vähintään 85 prosentin uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisaste sekä vähintään 80 prosentin uudelleenkäyttö- ja kierrätysaste.

Romuajoneuvodirektiivi edellyttää romuajoneuvojen jätehuollon järjestämistä tuottajavastuun pohjalta. Direktiivi edellyttää, että romuajoneuvoille perustetaan keräysjärjestelmiä ja kaikki romuajoneuvot toimitetaan valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. Ajoneuvon haltijan ja/tai omistajan on voitava luovuttaa ajoneuvo maksutta järjestettyyn vastaanottoon ja ajoneuvon rekisteristä poistamista varten hänelle on annettava romutustodistus osoituksena romuajoneuvon siirtämisestä käsittelylaitokseen. Direktiivissä asetetaan kielto käyttää ajoneuvojen materiaaleissa ja osissa lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuudenarvoista kromia muissa kuin direktiivin liitteessä II luetelluissa tapauksissa. Kyseistä liitettä tarkistetaan säännöllisesti. Viimeksi sitä muutettiin toukokuussa 2013 annetulla komission direktiivillä. Romuajoneuvodirektiivin mukaan ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa tulee lisäksi ottaa huomioon vaarallisten aineiden käytön rajoittamista sekä uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat näkökohdat ja pyrkiä käyttämään mahdollisimman paljon kierrätettyjä materiaaleja. Direktiivi edellyttää uudelleenkäytettäviksi ja hyödynnettäviksi soveltuvien ajoneuvon osien ja materiaalien merkitsemistä koodausstandardien sekä purkamistietojen toimittamista kustakin ajoneuvotyypistä kuuden kuukauden kuluessa markkinoille saattamisesta.

Romuajoneuvoja koskien on lisäksi annettu seuraavat komission päätökset:

- Komission päätös 2001/753/EY romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanoa koskevien jäsenvaltioiden kertomusten pohjana käytettävästä kyselylomakkeesta;
- Komission päätös 2002/151/EY romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista;
- Komission päätös 2003/138/EY ajoneuvojen osien ja materiaalien koodausstandardien vahvistamisesta romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY nojalla;
- Komission päätös 2005/293/EY romuajoneuvoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY asetettujen uudelleenkäytön/hyödyntämisen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen tavoitteiden seurantaan koskevista yksityiskohtaisista säännöistä.

Ajoneuvojen ja niiden osien ja materiaalien uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödynnettävyyttä koskevasta tuotevalvonnasta säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/64/EY. Kansallisesti toimivaltainen viranomaisena direktiivin mukaisissa asioissa on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Vaarallisia aineita sisältäviin ajoneuvon osiin ja materiaaleihin sovelletaan lisäksi

kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston REACH-asetusta N:o 1907/2006 sekä aineiden ja seosten luokituksesta, merkinnöistä ja pakkaamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston CLP-asetusta N:o 1272/2008.

2.2 Kansallinen lainsäädäntö

Jätelain (646/2011) 46 ja 48 §:n mukaan ajoneuvojen tuottajien tulee järjestää markkinoille saattamiensa tuotteiden jätehuolto sekä vastata siitä aiheutuvista kustannuksista. Ajoneuvojen tuottajana pidetään ajoneuvon valmistajaa tai maahantuoja taikka sitä, joka toimittaa maahan ajoneuvoja kotimaisen käyttäjän nimissä. Tuottajavastuu koskee käytöstä poistettuja ajoneuvoja, jotka on luovutettu tuottajan järjestämään vastaanottoon. Jätelain 49 §:n mukaan tuottajan on järjestettävä käytöstä poistettavien tuotteiden vastaanottoa paikkoja siten, että tuotteen voi maksutta ja vaivattomasti luovuttaa näin järjestettyyn vastaanottoon. Jätelain 47 §:n mukaan tuottajalla on ensisijainen oikeus järjestää vastuulleen kuuluvien käytöstä poistettujen tuotteiden jätehuolto. Muut toimijat voivat täydentää tuottajan järjestämää jätehuoltoa perustamalla rinnakkaisia keräys- tai vastaanottojärjestelmiä, jos tämä tehdään yhteistoiminnassa tuottajan kanssa.

Jätelain 58 § edellyttää, että ajoneuvon haltijan on toimitettava romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Kerääjän tai käsittelijän on jätelain 59 §:n mukaan annettava ajoneuvon haltijalle romutustodistus tarkistettuaan tämän oikeuden luovuttaa ajoneuvo romutusta varten sekä ilmoitettava romuttamisesta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille ajoneuvon lopulliseksi poistamiseksi ajoneuvorekisteristä. Kerääjällä tai käsittelijällä on oikeus periä ajoneuvon haltijalta korvaus jätehuollolle aiheutuvista lisäkustannuksista, mikäli romutettavaan ajoneuvon on lisätty sellaisia esineitä tai aineita, jotka haittaavat merkittävästi uudelleenkäyttöä tai jätehuoltoa.

Ajoneuvojen tuottaja voi hoitaa tuottajavastuunvelvoitteensa joko itsenäisesti tekemällä hakemuksen Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle tuottajarekisteriin hyväksymiseksi tai liittymällä jätelain 62 §:n mukaiseen tuottajayhteisöön. Tuottajan liittyessä tuottajayhteisön jäseneksi tuottajayhteisö huolehtii tuottajan puolesta laissa säädettyjen velvollisuuksien hoitamisesta.

Voimassa olevat romuajoneuvoja koskevat valtioneuvoston asetukset on annettu **vuoden 1993 jätelain** (1072/1993) nojalla romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanemiseksi. Jätelain siirtymäsäännösten mukaisesti näissä asetuksissa olevat viittaukset vuoden 1993 jätelakiin tarkoittavat nykyistä jätelakia, jota tulee siis soveltaa vuoden 1993 jätelain sijaan.

Romuajoneuvoista annetulla valtioneuvoston asetuksella (581/2004) on täytäntöön pantu romuajoneuvodirektiivin vaatimukset vaarallisia aineita koskevaa sääntelyä lukuun ottamatta. Asetuksen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet vastaavat romuajoneuvodirektiivin tavoitteita. Asetuksessa asetetaan yksityiskohtaiset romuajoneuvojen varastointi- ja esikäsitteilytoimintaa koskevat vähimmäisvaatimukset. Romuajoneuvojen esikäsitteilyä ja varastointia ammattimaisesti harjoittavalla on asetuksen mukaan oltava ympäristölupa. Romuajoneuvojen ammattimaisen kuljettajan on jätelain 94 § mukaan tehtävä hakemus toiminnan hyväksymi-

seksi jätelain 142 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun jätehuoltorekisteriin. Lisäksi romuajoneuvojen ammattimaisen keräystoiminnan harjoittajan tulee jätelain 100 §:n mukaisesti olla merkitty mainittuun jätehuoltorekisteriin. Asetus edellyttää tuottajien toimittavan vuosittain toimintaansa koskevat seurantatiedot Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka on asetuksen mukainen valvontaviranomainen.

Valtioneuvoston asetuksella eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa (572/2003) on täytäntöönpantu romuajoneuvodirektiivin vaatimukset siltä osin kuin ne koskevat vaarallisten aineiden käytön rajoittamista ajoneuvoissa. Asetuksessa kielletään romuajoneuvodirektiivin tavoin tiettyjen vaarallisten aineiden käyttäminen ajoneuvojen materiaaleissa, osissa ja laitteissa lukuun ottamatta asetuksen liitteessä 1 mainittuja tapauksia. Lisäksi asetuksessa edellytetään koodausstandardien käyttöä ja purkamistietojen julkaisemista sekä ympäristönäkökohtien huomioimista ajoneuvojen suunnittelussa ja valmistuksessa. Asetuksen valvonta kuuluu jätelain 24 §:ssä tarkoitetuille yleisille valvontaviranomaisille, joita ovat alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

2.3 Eräiden maiden lainsäädäntö

Romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanon kannalta erityisen ongelmalliseksi on monissa jäsenvaltioissa osoittautunut se, että vain osa romuajoneuvoista päätyy direktiivin edellyttämällä tavalla käsiteltäväksi ja saa romutustodistuksen. Usein jäsenvaltioilla ei ole esittää tarkkoja tietoja ja tilastoja romuajoneuvojen viennistä tai käsittelystä. Seuraavassa käsitellään tarkemmin muutamien jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ja käytäntöjä, joilla ongelmaa on pyritty ratkaisemaan.

2.3.1. Ruotsi

Ruotsissa romuajoneuvojen käsittelystä on säädetty 1970-luvulta lähtien. Nykyisin tärkein romuajoneuvoja koskeva säädös on asetus ajoneuvojen tuottajavastuusta (*förrordning 2007:185 om producentansvar för bilar*). Lisäksi ajoneuvojen romuttamisesta annetussa asetuksessa (*Bilskrotningsförrordning 2007:186*) säädetään romuajoneuvojen käsittelyä koskevista vaatimuksista. Tuottajavastuuasetus edellyttää tuottajan järjestävän joko yksin tai yhdessä muiden tuottajien tai taloudellisten toimijoiden kanssa romuajoneuvojen koko maan kattavan maksuttoman vastaanoton. Vastaanottojärjestelmän tulee olla helposti saavutettavissa ja sen on tarjottava hyvää palvelua. Lähin vastaanottopiste saa sijaita enintään 50 kilometrin päässä tai sen tulee sijaita ajoneuvon omistajan asuinkunnassa. Ympäristönsuojeluvirasto (*Naturvårdsverket*) voi väestötiheyden tai maantieteellisten olosuhteiden perusteella tietyin edellytyksin myöntää määräaikaisen poikkeuksen tästä vaatimuksesta.

Ajoneuvon omistajan vastuulla on toimittaa romuajoneuvo vastaanottopisteeseen omalla kustannuksellaan. Vastaanotetut romuajoneuvot on toimitettava lääninhallituksen valtuuttamalle käsittelijälle, joka antaa ajoneuvon omistajalle romutustodistuksen. Liikennevirasto (*Transportstyrelsen*) poistaa romutustodistuksen saatuaan ajoneuvon ajoneuvorekisteristä.

Ruotsissa oli aiemmin käytössä järjestelmä, jossa erillinen rahasto (*Bilskrotningsfonden*) maksoi ajoneuvojen omistajille romutuspalkkioita valtuutetuille käsittelijöille luovutetuista romuajoneuvoista. Vuosituhannen vaihteessa romutuspalkkio lähestulkoon kolminkertaistui hieman vajaasta 60 eurosta noin 170 euroon. Tämän seurauksena romutustoiminta aluksi kiihtyi, mutta aikaa myöten hylättyjen ajoneuvojen määrä kasvoi romuajoneuvojen käsittelylaitosten korottaessa romutusmaksuja. Ajoneuvon omistajalta puuttui tällöin taloudellinen kannustin toimittaa romuajoneuvo asianmukaisesti käsiteltäväksi. Vuonna 2007 rahasto lakkautettiin. Sen jäljellä olevista varoista maksetaan yhä romutuskorvauksia katalysaattoria vailla olevien ja ennen vuotta 1989 valmistettujen sekä hylättyjen ja kunnan vastuulle kuuluvien romuajoneuvojen käsittelemiseksi. Lisäksi kunnan on mahdollista saada rahaston varoista romutusavustusta. Nykyään romutusmaksun maksaa ajoneuvojen tuottajayhteisö *BilRetur*, joka perii ajoneuvojen tuottajilta maksun kaikista uusista markkinoille saatetuista ajoneuvoista.

2.3.2 Itävalta

Romuajoneuvodirektiivi on Itävallassa pantu täytäntöön asetuksella (*BGBl. II. Nr. 407/2002*). Asetuksen mukaan ajoneuvojen valmistajat ja maahantuojaat voivat täyttää tuottajavastuuelvoitteensa joko itse tai liittymällä tuottajayhteisöön. Käytännössä romuajoneuvojen tuottajavastuujärjestelmä rakentuu Itävallassa pitkälti tuottajien omien vastaanottojärjestelmien varaan. Itävallassa toimii kaksi romuajoneuvojen tuottajayhteisöä (*ÖCAR Automobilrecycling GmbH* ja *Österreichische Shredder Altauto-Entsorgungs- und Entwicklungs GmbH & Co KG*), jotka kuitenkin edustavat vain murto-osaa tuottajista.

Tuottajat ovat velvollisia ottamaan maksutta vastaan markkinoille saattamiaan ajoneuvomerkkejä vastaavat romuajoneuvot. Jos kyse on ajoneuvomerkestä, jota ei ole minkään tuottajan toimesta saatettu markkinoille, on vastaanottovelvollisuus sillä tuottajalla, jonka vastaanottoaika sijaitsee lähimpänä. Tuottajien järjestämän vastaanoton ohella romuajoneuvoja voivat ottaa vastaan sellaiset autokauppiat, huoltamot, keräys- ja esikäsittelylaitokset sekä romuttamot, jotka eivät ole osa tuottajan tai tuottajayhteisön vastaanottojärjestelmää. Niillä ei ole vastaanottovelvoitetta, mutta jos vastaanotto on järjestetty, sen on oltava romuajoneuvon omistajalle maksuton. Minkään ajoneuvomerkin osalta matka lähimpään vastaanottopisteeseen ei saa olla pidempi kuin keskimääräinen matka alueen lähimpään myyntipisteeseen.

Itävallassa vain noin 25 % ajoneuvorekisteristä poistetuista ajoneuvoista päättyy romuajoneuvodirektiivin mukaisesti käsiteltäväksi. Osittain tämä johtuu käytettyjen autojen viennistä muihin jäsenvaltioihin tai toisaalta EU:n ulkopuolisiin valtioihin, joissa romuajoneuvojen käsittelyä koskevat vaatimukset ovat löyhemmät. Eräänä ratkaisuna ongelmaan on esitetty ajoneuvojen omistajille suunnattuja taloudellisia kannustimia. Esimerkiksi vuonna 2009 Itävallassa toteutettiin romutusohjelma, jonka perusteella ajoneuvojen omistajille maksettiin 1500 euron suuruinen ns. ekopalkkio näiden hankkiessa uuden auton ja luovuttaessa vanhan romutettavaksi. Ensimmäisessä ohjelman tarkoituksena oli talouskriisin seurauksena tukea autoteollisuutta, mutta toisaalta maksetun palkkion seurauksena myös käsittelyyn päätyvien romuajoneuvojen määrä kasvoi vuonna 2009 huomattavasti.

2.3.3 Saksa

Saksassa romuajoneuvodirektiivi on pantu täytäntöön vuonna 2002 annetulla romuajoneuvolailla (*Altfahrzeuggesetz*) ja vuoden 1998 romuajoneuvoasetuksen (*Altfahrzeugverordnung*) muutoksella. Romuajoneuvoasetukseen on myös vuosina 2006 ja 2009 tehty eräitä komission edellyttämiä muutoksia. Romuajoneuvoasetuksen mukaan tuottajan tulee järjestää koko maan kattava romuajoneuvojen maksuton vastaanotto markkinoille saattamilleen ajoneuvoille. Ajoneuvojen omistajien vastuulla on toimittaa romuajoneuvot tuottajan nimissä toimivaan valtuutettuun keräys- tai käsittelylaitokseen. Laitosten tulee sijaita kohtuullisen etäisyyden päässä niin, että matka lähimpään vastaanottopaikkaan saa olla enintään 50 kilometriä. Romuajoneuvon voi luovuttaa myös sellaiseen valtuutettuun keräys- tai käsittelylaitokseen, joka ei toimi tuottajan lukuun, mutta tällöin ajoneuvon omistajalta voidaan periä maksu.

Saksassa ei ole ajoneuvojen tuottajayhteisöjä. Tuottajat solmivat keräys- ja käsittelylaitosten kanssa sopimuksia vastuulleen kuuluvien romuajoneuvojen vastaanotosta ja käsittelystä. Osa keräys- ja käsittelylaitoksista on järjestäytynyt löyhiksi verkostoiksi, joiden puitteissa ne tekevät yhteistyötä. Laitokset rahoittavat toimintansa ajoneuvoista saatavan metalliromun, varaosien ja materiaalien myyntituloilla. Keräys- ja esikäsittelylaitoksilla sekä romuttamoilla tulee olla riippumattoman tarkastajan myöntämä sertifiointi. Lisäksi romuttamoilla sekä viikossa vähintään viisi romuajoneuvoa käsittelevillä esikäsittelylaitoksilla tulee olla jätehuoltoviranomaisen myöntämä lupa.

Myös Saksassa on ongelmana, että vain osa ajoneuvorekisteristä poistetuista ajoneuvoista päätyy romuajodirektiivin edellyttämällä tavalla käsiteltäviksi. Osa rekisteristä poistetuista ajoneuvoista viedään tilastojen mukaan muihin maihin, mutta toisaalta ei ole selvää, mitä lopuille tapahtuu. Niitä saatetaan hylätä esim. tienvarsille ja maaseudulle tai viedä laittomasti EU:n ulkopuolelle. Vuonna 2009 Saksassa maksettiin ajoneuvon omistajille palkkio, kun nämä toimittivat vanhan ajoneuvonsa romutettavaksi ja ostivat uuden tilalle. Kannustimen käyttöönoton taustalla oli alkanut talouskriisi ja sitä seurannut talouden elvyttäminen. Seurannaisvaikutuksena Saksassa kuitenkin kerättiin vuonna 2009 yli miljoona romuajoneuvoa, mikä oli yli neljä kertaa enemmän kuin vuonna 2008. Kaikkia näitä romuajoneuvoja ei kyetty käsittelemään kyseisenä vuonna, mistä johtuen vuosina 2010 ja 2011 käsiteltiin enemmän romuajoneuvoja kuin mitä niitä syntyi ja uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisaste nousi yli sadan prosentin.

2.3.4 Alankomaat

Alankomaissa ajoneuvojen tuottajavastuusta säädetään vuoden 2002 romuajoneuvoasetuksessa (*Besluit beheer autowrakken*). Asetuksen mukaan ajoneuvojen valmistajien ja maahantuojien on järjestettävä markkinoille saattamiensa ajoneuvojen koko maan kattava maksuton vastaanotto siten, että vastaanottoaikoja on vähintään 30 kilometrin välein. Alankomaissa ei ole yksittäisten tuottajien järjestämiä romuajoneuvojen keräys- ja käsittelyjärjestelmiä. Romuajoneuvojen keräyksestä ja käsittelystä vastaa sen sijaan ajoneuvojen tuottajayhteisönä toimiva *Auto Recycling Nederland, ARN*, joka perustettiin vuonna 1995 autoteollisuuden vapaaehtoiseksi yhteenliittymäksi. ARN hallitsee Alankomaiden romuajoneuvomarkkinoita lähes 83 prosentin markkinaosuudellaan.

Romuajoneuvojen keräämisestä ja käsittelystä vastaa noin 300 keräys-, esikäsittely- ja kierrätyslaitoksen sekä romuttamon muodostama verkosto. Näiltä sopimuslaitoksilta ARN edellyttää ympäristölupaa, romuajoneuvojen maksuttoman vastaanoton järjestämistä ja säännöllisiä tietoja laitoksen toiminnasta. ARN maksaa sopimuslaitoksilleen enintään 56 euron suuruisen käsittelypalkkion, jolla ne voivat kattaa markkina-arvoltaan negatiivisten ajoneuvon osien käsittelyn. Toimintansa ARN rahoittaa perimällä 45 euron suuruisen käsittelymaksun jokaisesta tuottajan liikkeelle laske- masta ajoneuvosta.

Romuajoneuvojen keräys- ja käsittelylaitoksilla on oltava tieliikennehallituksen myöntämä valtuutus. Lisäksi keräys- ja käsittelylaitoksilla tulee olla ympäristölupa. Romuajoneuvoasetus ei edellytä, että ajoneuvon omistajan tulisi luovuttaa romuajoneuvo nimenomaan tuottajayhteisö ARN:in järjestämään vastaanottoon, vaan tämä voi luovuttaa ajoneuvon mihin tahansa valtuutettuun keräys- tai käsittelylaitokseen. Tällaisia itsenäisiä laitoksia eivät toisaalta koske yhtä tiukat vaatimukset kuin sellaisia tuottajan lukuun toimivia laitoksia, joilla on sopimus ARN:in kanssa, mikä laskee näiden laitosten toimintakustannuksia ja tarjoaa niille kilpailuedun. Osalla itsenäisistä laitoksista ei välttämättä ole lainkaan ympäristölupaa, mikä edelleen korostaa vapaamatkustajaongelmaa. Alankomaissa, kuten monissa muissakin EU:n jäsenvaltioissa, ongelmalliseksi on koettu myös rekisteristä poistettujen romuajoneuvojen laitton vienti maihin, joissa romuajoneuvoja koskevat vaatimukset ovat Alankomaita löyhemmät.

2.4 Käytäntö

2.4.1 Ajoneuvojen tuottajat

Suomessa autoteollisuus ja ajoneuvojen valmistustoiminta on hyvin vähäistä ja suurin osa tuottajavastuun alaisista toimijoista onkin ajoneuvojen maahantuoja ja jälleenmyyjiä. Tuottajat huolehtivat tuottajavastuuta koskevista velvollisuuksistaan kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta. Tällä hetkellä Suomessa toimii ainoastaan yksi tuottajayhteisö, Suomen Autokierrätys Oy (jäljempänä SAK Oy). Suomen Matkailuautokierrätysyhdistys ry lopetti toimintansa tuottajayhteisönä kesällä 2013. Sen jäsenet ovat siirtyneet SAK Oy:n jäseniksi. SAK Oy:llä on tällä hetkellä 82 tuottajajäsentä, joista uusien autojen maahantuoja on 33, käytettyjen autojen maahantuoja 37 ja matkailuautojen maahantuoja 12.

Tuottajat maksavat SAK Oy:lle vuosittaista maksua markkinoille saattamiensa ajoneuvojen määrän perusteella. Maksuilla katetaan raportoinnista, tarkastuksista sekä tiedotuskampanjoista aiheutuvia kustannuksia. Maksu määrätään tuottajan edellisenä vuonna markkinoille saattamien ajoneuvojen määrän perusteella ja sen suuruus ajoneuvoa kohden vaihtelee 3,20 eurosta noin 18,90 euroon. Vuonna 2012 maksuja maksettiin kaikkiaan 450 000 euroa. Romuajoneuvojen keräys- ja käsittelytoiminnasta aiheutuvat kustannukset katetaan romuajoneuvojen kierrätyksestä ja romumetallin myynnistä saatavilla tuloilla.

SAK Oy on solminut operaattorisopimukset Kuusakoski Oy:n, Stena Recycling Oy:n, Kajaanin Romu Oy:n ja Eurajoen Romu Oy:n kanssa. SAK Oy:n hakemus uuden jätelain mukaiseen tuottajarekisteriin hyväksymiseksi on käsiteltävänä Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa.

2.4.2 Romuajoneuvojen vastaanottoverkosto ja käsittely

SAK Oy:llä on noin 270 romuajoneuvojen vastaanottoaikkaa. Jokaisessa maakunnassa on vähintään kaksi vastaanottoaikkaa. Operaattorisopimuksella operaattoreiden tehtäviksi on sovittu romuajoneuvojen vastaanotto- ja kierrätysjärjestelmän luominen, ylläpito ja toiminta.

Operaattoreiden ylläpitämään verkostoon kuuluu vastaanottoaikoja seuraavasti:

Kuusakoski Oy	145
Stena Recycling Oy	96
Kajaanin Romu Oy	6
Eurajoen Romu Oy	22

Voidakseen toimia tuottajayhteisön virallisena vastaanottoaikkana, vastaanottoaikalalla edellytetään olevan voimassa oleva ympäristölupa romuajoneuvojen vastaanottoon ja varastointiin sekä autopurkamolla myös romuajoneuvojen esikäsittelyyn. Tämän lisäksi toiminnanharjoittajalla on oltava yhteistyösopimus tuottajayhteisön operaattorin kanssa.

Vastaanotetut romuajoneuvot toimitetaan käsittelyä varten valtuutettuihin esikäsittelylaitoksiin. Esikäsittelyn yhteydessä romuajoneuvoista poistetaan kysynnän mukaan uudelleenkäyttöön sopivia varaosia. Romuajoneuvot myös kuivataan poistamalla nesteet. Lisäksi romuajoneuvoista poistetaan akut, katalysaattorit, renkaat sekä turvavyö ja muut räjähdysvaaralliset osat. Esikäsittelyn jälkeen ajoneuvon runko toimitetaan murskattavaksi murskainlaitokselle. Operaattoreiden ylläpitämään verkostoon murskainlaitoksia kuuluu seuraavasti:

Kuusakoski Oy	4
Stena Recycling Oy	1
Kajaanin Romu Oy	1
Eurajoen Romu Oy	1

Murskauksen yhteydessä romuajoneuvojen materiaalisältö erotellaan koneellisesti noin kymmeneen eri jakeeseen hyödyntämällä aineiden erilaisia fysikaalisia ominaisuuksia. Noin 70 % erotellusta materiaalista on magneettista teräsmurskettä ja 5–10 % erilaisia värimetalleja eli ns. NF-metallijakeita (*Non-Ferrous Metal Fraction*). Metallijakeita ja teräsmurskaa käytetään metallijakeita ja terästeollisuuden raaka-aineena. Loput noin 20–25 % on heterogeenista kevytjakeita eli fluffia (*auto shredder residue ASR*), josta osa on hyödyntämiskelvotonta ja osa hyödynnetään energiana.

2.4.3 Saavutetut kierrätys- ja hyödyntämisasteet

Romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:ssä asetetut tavoitteet uudelleenkäytölle tai hyödyntämiselle (85 %) ja uudelleenkäytölle tai kierrätykselle (80 %) saavutettiin vuonna 2012. SAK Oy:n raportoimien seurantatietojen mukaan uudelleenkäyttö- ja kierrätysaste oli tuolloin 95 % ja uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisaste 83 %. Matkailuautokierrätysyhdistys ry:n uudelleenkäyttö- ja kierrätysaste oli vuonna 2012 vain 73 %, eikä se siten saavuttanut asetettuja tavoitteita uudelleen-

käytön ja kierrätyksen osalta. Matkailuautojen uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistasen sijaan oli 87 %, miltä osin tavoite saavutettiin.

Uudelleenkäyttö- ja kierrätysasteen sekä uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistasen laskennat perustuvat tuottajien ja operaattoreiden tekemästä romutuskokeesta saatuihin prosenttiosuuksiin. Romutuskoe on tehty viimeksi vuonna 2010 ja sen mukaisesti on laskettu vuosien 2010–2012 hyödyntämistaset. Uusi romutuskoe on käynnistynyt vuonna 2013 ja siitä saatuja tuloksia on tarkoitus käyttää vuosien 2013–2015 uudelleenkäyttö- ja kierrätysasteita sekä uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistaseita laskettaessa.

2.4.4 Romutustodistukset

Ajoneuvojen haltijoille annettavien romutustodistusten määrä kasvoi aina vuodesta 2005 vuoteen 2012, mutta vuonna 2013 annettujen romutustodistusten määrä väheni (taulukko 1).

Taulukko 1. Romutustodistusten määrä Suomessa vuosina 2005–2013 (Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus)

Vuosi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Romutus-todistukset	11 279	14 945	15 792	40 173	43 118	55 075	64 845	65 058	61 687

Romutustodistusten määrän vähenemisen eräs syy voi olla uusien autojen myynnin väheneminen ja autojen käyttöiän pidentyminen. Autopurkamoliitto ry:n mukaan romuajoneuvoja tulee autopurkamoiille aiempaa vähemmän ja toisaalta autojen varaosien kysyntä on kasvanut. Romutustodistusten määrän vähenemiseen voi olla syynä myös 1990-luvun alun lama, jolloin rekisteröityjen ajoneuvojen määrä laski. Esimerkiksi vuonna 1989 henkilöautoja rekisteröitiin lähes 180 000, kun niitä vuonna 1993 rekisteröitiin vain vajaa 60 000. Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä Suomessa on 20,4 vuotta.

2.4.5 Murskauksessa syntyvä kevytjäte eli fluff

Romuajoneuvojen murskauksessa syntyvä kevytjäte eli fluff on muodostunut ongelmaksi, koska sen sijoittaminen tavanomaisen jätteen kaatopaikalle on kielletty. Fluff sisältää erilaisia muovi-, kumi-, tekstiili-, ja kuitujakeita ja sitä pidetään vaarallisena jätteenä sen sisältämien sinkki- ja kupariyhdisteiden vuoksi. Fluffia syntyy Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen mukaan noin 21 500 tonnia vuodessa. Suomen ympäristökeskus (SYKE) taas arvioi, että fluffia syntyy kaiken kaikkiaan n. 70 000 tonnia vuodessa, josta 16 000 tonnia sisältää ns. POP-yhdisteitä eli pysyviä orgaanisia yhdisteitä. Osa fluffista on poltettu Ekokem Oy:n polttolaitoksella ja osa siitä on varastoitu odottamaan käsittelyratkaisua. Operaattoreiden murskaamoilla on myös rakennettu fluffille jatkokäsittelylaitoksia. Eräs operaattori haki aluehallintovirastolta fluffin jäteluokittelun muuttamista. Aluehallintovirasto ei kuitenkaan nähnyt edellytyksiä tehdä päätöstä jäteluokittelun muuttamisesta (Etelä-Suomen aluehallintovirasto 27.2.2014).

Ajoneuvoissa käytetyt POP-yhdisteet vaikuttavat fluffin laatuun. POP-yhdisteet ovat haitallisia, erittäin hitaasti hajoavia ja kaukokulkeutuvia ympäristömyrkyjä, jotka usein rasvaliukoisina kertyvät eliöihin aiheuttaen kehitys- ja lisääntymishäiriöitä. Autoissa näitä yhdisteitä on käytetty palonestoaineena mm. istuinten pehmusteissa ja vuorikankaissa, ääni- ja lämpöeristeissä, ABS-muovia sisältävissä osissa (kojelauta, keskikonsoli), ovien ja kattojen muoveissa, hattuhyllissä ja takakonteissa sekä piirikorteissa. SYKEssä on toteutettu MuoviPOP-hanke, jossa on selvitetty POP-yhdisteiden esiintymistä mm. romuajoneuvoissa sekä niiden vaikutusta romuajoneuvojen muoviosien jätehuoltoon. Hankkeen loppuraportti on valmisteilla.

POP-yhdisteitä koskevassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 850/2004 on säädetty pitoisuusraja-arvot POP-yhdisteille ja asetettu vaatimuksia POP-yhdisteitä sisältävien jätteiden käsittelylle. Pitoisuusraja-arvoja on EU:ssa juuri uudistettu, millä voi olla vaikutusta myös romuajoneuvojen kierrätykseen. POP-asetus edellyttää, että jäte, joka sisältää POP-yhdisteitä yli pitoisuusraja-arvojen, on loppukäsiteltävä tai hyödynnettävä siten, että jätteen sisältämät POP-yhdisteet hävitetään tai muunnetaan palautumattomasti sellaiseen muotoon jolla ei ole pysyvien orgaanisten yhdisteiden ominaisuuksia. POP-yhdisteiden hyödyntämiseen, kierrätykseen, talteenottoon ja uudelleenkäyttöön johtavat hyödyntämis- ja loppukäsittelymenetelmät on kielletty. Asetuksen jätteiden käsittelyä koskevat vaatimukset ovat kuitenkin romuajoneuvojen osalta jossain määrin tulkinnanvaraisia. Ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus valmistelevat parhaillaan ohjetta POP-yhdisteitä sisältävien jätteiden käsittelystä.

2.5 Nykytilan arviointi

Voimassa olevat valtioneuvoston asetukset romuajoneuvoista ja eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa on annettu vuoden 1993 jätelain nojalla. Laki annettiin ennen nykyisen perustuslain (731/1999) voimaantuloa, eivätkä sen asetuksenantovaltuudet tästä johtuen olleet kaikilta osin perustuslain mukaisia. Uusi jätelaki säättää tuottajavastuusta vuoden 1993 jätelakia täsmällisemmin ja sisältää lisäksi perustuslain edellyttämät riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset asetuksenantovaltuudet. Voimassa oleviin romuajoneuvoja koskeviin valtioneuvoston asetuksiin sisältyy nykyisen jätelain kanssa päällekkäistä ja lain tasolle kuuluvaa sääntelyä. Nykyinen sääntely on myös tarpeettomasti hajautunut kahteen eri asetukseen, mikä vaikuttaa lainsäädännön ymmärrettävyyteen.

Voimassa olevassa romuajoneuvoista annetussa valtioneuvoston asetuksessa ei ole säädetty romuajoneuvojen kiinteiden vastaanottoaikojen vähimmäismäärästä. Käytännössä SAK Oy:llä on jo nykyisin varsin runsaasti kiinteitä vastaanottoaikoja. Osa vastaanottoaikoista myös tarvittaessa noutaa romuajoneuvon suoraan omistajalta, mutta kuljetuksesta voidaan periä maksu. Lisäksi ajoneuvon omistaja voi täyttää romutuspoistoon tarvittavat paperit lähimmällä katsastusasemalla, jonka jälkeen romuajoneuvo noudetaan viralliseen kierrätysjärjestelmään. Vastaanottoaikojen vähimmäismäärää ja palvelun vähimmäistasoa koskevien säännösten sisällyttäminen nyt ehdotettuun asetukseen on tästä huolimatta tarpeen, jotta koko maassa kyetään turvaamaan kattava vastaanottoverkosto ja riittävä palvelutaso.

Vaikka romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä nykyisin koskevat tavoitteet on Suomessa saavutettu, saattaa vuodeksi

2015 asetettujen tavoitteiden saavuttaminen osoittautua hankalaksi. Romuajoneuvojen murskauksessa syntyvälle fluffille ei nimittäin ole löytynyt sopivaa käsittelyratkaisua, mikä vaikuttaa uudelleenkäytölle, kierrätykselle ja hyödyntämiselle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen. Ekokem Oy:n polttokapasiteetin on arveltu olevan riittämätön kaiken syntyvän fluffiin polttoon. Toisaalta tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat fluffin sisältämät POP-yhdisteet, joita koskevista käsittelyvaatimuksista on keskusteltu viranomaisten ja toiminnanharjoittajien kesken. Toiminnanharjoittajat ovat huolissaan POP-asetuksen vaikutuksesta romuajoneuvoasetuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen, koska POP-yhdisteitä sisältävien romuajoneuvojen osien tai paloittelussa syntyvän fluffin suora materiaalikierrätys on kielletty kokonaan. Asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta olisikin tärkeää löytää fluffille ja POP-yhdisteille sopivat käsittelyratkaisut.

Kuten monissa muissa EU:n jäsenvaltioissa, myös Suomessa on osoittautunut ongelmalliseksi se, että vain osa käytöstä poistetuista ajoneuvoista päätyy tuottajan järjestämään jätehuoltoon ja saa romutustodistuksen. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on arvioinut, että romutustodistus kirjoitetaan vain noin puolelle todellisuudessa syntyvistä romuajoneuvoista. Romuajoneuvojen todellista määrää on arvioitu autokannan kasvun ja ensirekisteröityjen ajoneuvojen määrän perusteella. Tällä perusteella vuonna 2012 syntyneiden romuajoneuvojen määräksi arvioitiin 119 000. Samana vuonna romutustodistuksia kirjoitettiin vain 65 154 eli 55 % kaikkien romuajoneuvojen määrästä. Vuonna 2011 syntyneiden romuajoneuvojen arvioitu määrä oli 136 000, kun romutustodistuksia taas kirjoitettiin 64 845 eli 48 % kaikkien romuajoneuvojen määrästä.

On todennäköistä, että tuottajan viralliseen järjestelmään päätyvät romuajoneuvot toimitetaan romutettavaksi muiden jätteenkäsittelijöiden toimesta tai viedään käytetyn auton nimikkeellä ulkomaille. Suurelle osalle tällaisista romuajoneuvoista tehdään liikennekäytöstä poisto, jolloin ne jäävät romutettuina ajoneuvoliikennerekisteriin ns. haamuajoneuvoina. Ajoneuvo poistetaan tällöin väliaikaisesti rekisteristä, eikä tältä ajalta peritä ajoneuvoveroa. Ajoneuvon lopullinen poistaminen rekisteristä edellyttää sen sijaan aina romutustodistusta, jonka voi kirjoittaa vain tuottajan järjestelmään kuuluva vastaanottaja. Ajoneuvon lopullinen rekisteristä poisto lopettaa ajoneuvoverovelvollisuuden ja päättää vakuutusmaksut. Vuoden 2013 lopussa ajoneuvoliikennerekisterissä oli keskimäärin 664 801 liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa, kun vuoden 2012 lopussa niitä oli 594 666. Vuoden 2007 lopussa vastaava luku oli vain 89 000. SAK Oy on arvioinut, että liikennekäytöstä poistetuista autoista noin 80 % on todellisuudessa romutettu tai viety ulkomaille käytettyinä autoina.

Romuajoneuvojen vientimääristä ei ole olemassa luotettavaa ja kattavaa tilastotietoa. Suomen ympäristökeskus SYKE ei viime vuosina ole myöntänyt ainoatakaan romuajoneuvojen vientilupaa. SYKE on laatinut tullitarkastajille ohjeet käytettyjen ajoneuvojen ja käytettyjen katalysaattorien viennistä sekä käytettyjen auton varaosien viennistä ja tuonnista. EU komissio tiedusteli vuonna 2012 Suomea koskeneessa EU Pilot -menettelyssä tarkempia tietoja romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanosta vuosina 2008–2010. Komissio hylkäsi Suomen vastauksen romuajoneuvojen puuttuvien vientitietojen sekä romutustodistusten ja syntyneiden romuajoneuvojen kokonaisuuden välisen suuren erotuksen perusteella.

Tuottajavastuujärjestelmän tehokkaan täytäntöönpanon edellytyksenä on, että tuottajalle taataan tosiasiallinen mahdollisuus vastuulleen kuuluvien tuotteiden jätehuollon järjestämiseen. Haamuajoneuvoja koskevan ongelman ratkaisemiseksi onkin esitetty erilaisia vaihtoehtoja kuten rekisterimaksuja, romutuspalkkioita, kierrätysmaksuja ja -rahastoja, valvonnan tehostamista ja sanktioita, tiedottamisen lisäämistä sekä tietojärjestelmien kehittämistä. Tarkoituksenmukaista ratkaisua ei kuitenkaan ole toistaiseksi löydetty.

3 Tavoite ja keskeiset ehdotukset

Valtioneuvoston asetukset romuajoneuvoista ja eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa ehdotetaan kumottavaksi ja korvattavaksi siten, että ne yhdistettäisiin uudeksi valtioneuvoston asetukseksi romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa. Asiasisällöltään ehdotettu asetusta vastaisi pitkälti voimassa olevia valtioneuvoston asetuksia, mutta siitä poistettaisiin jätelain kanssa päällekkäinen sääntely. Asetusta ja siinä käytettyä terminologiaa myös mukautettaisiin uuden jätelain käsitteistöön ja säännöksiin sekä perustuslaista johtuviin vaatimuksiin.

Asetukseen sisällytettäisiin uuden jätelain täytäntöönpanon kannalta tarpeelliset säännökset tuottajan velvollisuudesta järjestää romuajoneuvojen jätahuolto sekä romuajoneuvojen käsittelyä koskevista vähimmäisvaatimuksista. Lisäksi asetuksessa asetettaisiin tiettyjä ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta sekä ajoneuvon osien ja materiaalien merkitsemistä koskevia velvoitteita.

Asetuksessa säädettäisiin tuottajaan kohdistuvista romuajoneuvojen uudelleen käytön valmistelua ja kierrätystä sekä uudelleen käytön valmistelua ja hyödyntämistä koskevista määrällisistä tavoitteista. Tavoitteita täsmennettäisiin koskemaan uudelleen käytön sijasta uudelleen käytön valmistelua. Vaadittua tavoitetasoa ei kuitenkaan koroteta nykyisestä.

Asetuksessa täsmennettäisiin tuottajan jätelakiin perustuvaa velvollisuutta järjestää käytöstä poistettujen tuotteiden jätahuolto säätämällä romuajoneuvojen ja ajoneuvojen korjaustoiminnasta peräisin olevien käytettyjen osien vastaanottoa koskevista vähimmäisvaatimuksista. Tuottajan tulisi huolehtia muun muassa siitä, että kiinteiden vastaanottoaikkojen verkostoon kuuluu tietty vähimmäismäärä vastaanottoaikkoja ja että kiinteiden vastaanottoaikkojen verkostoa täydennetään noutopalvelulla tai muulla vastaavalla tavalla. Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa riittävä palvelun vähimmäistaso ja romuajoneuvojen erilliskeräysverkoston saavutettavuus koko maassa.

4 Vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksen taloudelliset vaikutukset kohdistuvat ajoneuvojen tuottajiin, joita ehdotetut säännökset ja niihin sisältyvät velvoitteet pääasiassa koskevat. Tuottajille ei katsota aiheutuvan merkittäviä lisäkustannuksia romuajoneuvojen vastaanottoverkoston järjestämistä koskevista velvoitteista ja yhtäläisen ja riittävän palvelutason turvaamisesta koko maassa. Käytännössä SAK Oy:llä on jo nykyisin yli 270 romuajoneuvojen vastaanottoaikkaa, mikä on enemmän kuin nyt ehdotettu 200 vastaanottoaikkaa.

Lisäksi liikkuvia keräyspalveluja tuottaa tällä hetkellä jo noin 300 erillistä toimijaa. Kiinteiden vastaanottoaikkujen verkostoa täydentävän keräyksen järjestämisestä ei arvioida aiheutuvan merkittäviä ylimääräisiä logistiikkakustannuksia, sillä nykyisin-kin tuottajayhteisön sopimusoperaattorit tarjoavat maksuttoman autonromun noudon koko maassa.

Tuottajille aiheutuisi kustannuksia myös ammattimaisessa korjaustoiminnassa syntyneiden käytettyjen ajoneuvon osien jätehuollon järjestämisestä. On kuitenkin arvioitavissa, etteivät nämä kustannukset muodostuisi merkittäviksi suhteessa tuottajille romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuviin kokonaiskustannuksiin. Toistaiseksi romuajoneuvojen arvolla on katettu niiden käsittelystä aiheutuneet kustannukset.

Romuajoneuvojen uudelleenkäytön valmistelu-, kierrätys- ja hyödyntämisvelvoitteiden saavuttaminen edellyttää tuottajilta lisäpanostusta sopivien romuajoneuvojen käsittelymenetelmien kehittämiseksi. Asetettujen hyödyntämisasteiden saavuttamisen kannalta erityisen tärkeää olisi ratkaisujen löytäminen fluffin ja POP-yhdisteitä sisältävien ajoneuvon osien käsittelemiseksi. Vastaava tavoitetaso on jo nykyisessä asetuksessa, joten tältä osin ehdotus ei lisäisi tuottajien velvoitteita voimassa olevaan asetukseen verrattuna.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotuksella ei olisi vaikutusta tuottajavastuuviranomaisena toimivan Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen nykyiseen toimintaan. Ehdotuksella ei myöskään olisi vaikutusta ajoneuvojen ja niiden osien kierrätettävyyksivaatimusten valvontaa harjoittavien jätelain yleisten valvontaviranomaisten eli ELY-keskusten ja kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten nykyiseen toimintaan. Kierrätettävyyksivaatimusten valvonta kuuluu ajoneuvolain (1090/2002) perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille siltä osin kuin siitä säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/64/EY (kierrätettävyydirektiivi).

4.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotettu asetusta tehostaisi romuajoneuvojen ja niiden osien uudelleenkäytön valmistelua, kierrätystä ja muuta hyödyntämistä sekä luonnonvarojen käyttöä. Lisäksi se rajoittaisi vaarallisten aineiden käyttöä ja päästöjä ympäristöön. Suhteessa nykytilaan ja voimassaoleviin valtioneuvoston asetuksiin ympäristövaikutusten ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä.

4.4 Muut vaikutukset

Ehdotettu romuajoneuvojen vastaanoton vähimmäistasoa koskeva sääntely vaikuttaisi myönteisesti kansalaisten asemaan ja lisäisi alueellista yhdenvertaisuutta. Tuottajilla olisi velvollisuus järjestää romuajoneuvojen vastaanotto ja riittävä palvelutaso koko maassa, minkä johdosta kansalaisten edellytykset luovuttaa romuajoneuvo tuottajan virallisessa järjestelmässä käsiteltäväksi turvattaisiin.

Asetuksella ei arvioida olevan muita olennaisia vaikutuksia kansalaisten asemaan ja toimintaan taikka muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

5 Valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä ympäristöministeriössä. Asian valmistelussa on kuultu liikenne- ja viestintäministeriötä, Liikenteen turvallisuusvirastoa ja muita keskeisiä alan toimijoita.

Esityksestä valtioneuvoston asetukseksi romuajoneuvoista ja vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa sekä hallituksen esityksestä jätelain muuttamisesta annettavaksi laiksi pyydettiin lausunnot 35 taholta. Ehdotuksesta saatiin 21 lausuntoa, joista seitsemällä lausunnonantajalla ei ollut asiasta lausuttavaa.

Ympäristöministeriön lausuntopyyntö sisälsi myös jätelain muutosesityksen, jossa ehdotettiin jätelakia muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi voitaisiin säätää valvontaviranomaiseksi romuajoneuvoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (2000/53/EY) perustuvissa ajoneuvojen markkinavalvontatehtävissä. Pääsääntöisesti lausunnoissa kannatettiin markkinavalvontatehtävien siirtämistä Trafille. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Trafi kuitenkin vastustivat tätä ehdotusta todeten, että ehdotetut tehtävät eivät sopisi Trafin nykyiseen tehtäväkenttään. Liikenne- ja viestintäministeriö totesi myös, että tehtävään tarvittava resurssi tulisi saada Trafin toimintamäärärahasta. Lausuntopalautteen perusteella ei nähty olevan edellytyksiä esittää markkinavalvontaviranomaista koskevaa muutosta vielä tässä vaiheessa. Markkinavalvonnan kehittämisen tarkoituksenmukaisuutta ja mahdollisuuksia tuleekin selvittää edelleen.

Asetusluonnosta koskevissa lausunnoissa kannatettiin yleisesti romuajoneuvojen vähimmäismäärää ja palvelutasoa koskevia säännöksiä, jotta taattaisiin alueellisten vastaanottoaikkujen saavutettavuus koko maassa. Suomen Autokierrätys Oy ja Suomen Autotuojat ry katsoivat kuitenkin, että ehdotettu vastaanottoaikkujen vähimmäismäärä, 250, on tarpeettoman korkea. He ehdottivat vaadittavaksi vastaanottoaikkujen määräksi 175 vastaanottoaikkaa. Perusteluina todettiin, että kaikki vastaanottoaikat ovat yksityisyrittäjien operoimia yrityksiä eikä Suomen Autokierrätyksellä olisi siten mahdollisuutta vaikuttaa niiden pysyvyyteen. Pirkanmaan ELY-keskus totesi lisäksi, että ehdotettua vähintään 250 vastaanottoaikan verkostoa voisi olla hankala ylläpitää, mikäli tulevaisuudessa useat autopurkamot lopettaisivat toimintansa eikä uusia perustettaisi tilalle.

Lausuntopalautteen jälkeen on esitysluonnokseen tehty seuraavat keskeiset muutokset:

- ajoneuvoja koskevaa markkinavalvontaa säilytetään olemassa olevan lainsäädännön mukaisena,
- asetuksen soveltamisalaa on täsmennetty piensarjatyyppeihin hyväksytyjen ajoneuvojen osalta,
- romuajoneuvojen vastaanottovaatimuksia on lievennetty kiinteiden vastaanottoaikkujen osalta siten, että tuottajien on huolehdittava 200 kiinteän vastaanottoaikan järjestämisestä,
- ajoneuvon haltijan käsitettä täsmennetty,

— romuajoneuvojen varastointia ja esikäsittelyä koskevia vaatimukset on täsmennetty koskemaan vain esikäsittelyä edeltävää varastointia.

6 Voimaantulo

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 27 päivänä helmikuuta 2015. Koska tuottajat ja tuottajayhteisöt ovat jätelain mukaan olleet velvollisia 1 päivään toukokuuta 2013 mennessä jättämään Pirkanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukselle hakemuksen tuottajarekisteriin hyväksymiseksi, tuottaja ja tuottajayhteisö velvoitettaisiin tarkistamaan kolmen kuukauden kuluessa asetuksen voimaantulosta, että viranomaiselle jätetty hakemus vastaa ehdotetun asetuksen vaatimuksia ja tarvittaessa täydentämään hakemusta. Romuajoneuvojen ja ajoneuvojen korjaustoiminnassa syntyneiden käytöstä poistettujen osien vastaanoton järjestämistä koskevaa 5 §:n 1 momenttia sovellettaisiin vasta 1. päivästä syyskuuta 2015 lähtien.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. *Soveltamisala.* Asetuksen soveltamisala vastaisi voimassa olevien valtioneuvoston asetusten soveltamisalaa eräin romuajoneuvodirektiivistä johtuvin täsmennyksin. Ehdotetun 1 momentin mukaan asetuksessa säädettäisiin jätelain 8 §:ään sisältyvän etusijajärjestyksen mukaisesti toimista, joilla pyritään vähentämään ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden syntymistä sekä valmistelemaan uudelleenkäytettäväksi, kierättämään tai hyödyntämään muulla tavoin romuajoneuvoja ja niiden osia. Lisäksi asetuksessa säädettäisiin toimista, joilla pyritään parantamaan romuajoneuvojen käsittelyn ympäristön suojelun tasoa. Romuajoneuvo määriteltäisiin pykälässä romutettaviksi tarkoitetuksi ajoneuvoksi, joka on jätelain 5 §:n 1 momentissa tarkoitettua jätettä.

Asetusta sovellettaisiin 2 momentin mukaisesti ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin sekä niiden osiin ja materiaaleihin. Ehdotettuun 3 momenttiin sisältyisivät kolmipyöräisiä ajoneuvoja, erityisajoneuvoja ja piensarjatyypin hyväksytyjä ajoneuvoja koskevat soveltamisalan poikkeukset.

2 §. *Määritelmät.* Pykälässä ehdotetut määritelmät vastaisivat eräin täsmennyksin pitkälti voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:ään ja eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:ään sisältyviä määritelmiä. Pykälästä kuitenkin poistettaisiin jätelain kanssa päällekkäiset määritelmät. Myös murskaamon määritelmä poistettaisiin tarpeettomana. Ehdotetun 1 momentin 2 kohdassa olevaa kolmipyöräisen ajoneuvon määritelmää täsmennettäisiin siten, että kolmipyöräisellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvolain (1090/2002) 13 §:ssä tarkoitettua L_{5e}-luokan ajoneuvoa eli kolmipyörää sekä vastaavaa ennen ajoneuvolain voimaantuloa voimassa olleiden säännösten mukaiseen luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa. Kolmipyöräisen ajoneuvon määritelmä ei sen sijaan käsittäisi ajoneuvolain 11 §:ssä tarkoitettua L_{2e}-luokan kolmipyöräistä mopoa kuten nykyisin, sillä kolmipyöräiset mopot eivät kuulu romuajoneuvodirektiivin soveltamisalaan. Ehdotettua erityisajoneuvon määritelmää 1 momentin 3 kohdassa täsmennettäisiin siten, että siihen lisättäisiin autojen sekä perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1248/2002) 10 b §:n mukaiset pyörätuolin käyttäjälle tarkoitettut ajoneuvot sekä

10 c §:n mukaiset erityiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot. Panssaroidun ajoneuvon määritelmä sisältyy mainitun asetuksen 14 §:ään.

Pykälään lisättäisiin ajoneuvon haltijan määritelmä, mikä on tarpeen, jotta vältettäisiin mahdollinen sekaannus ajoneuvosäädöksissä tarkoitetun ajoneuvon haltijan käsitteen kanssa. Ehdotetussa 1 momentin 5 kohdassa ajoneuvon haltijalla tarkoitettaisiinkin ajoneuvon käyttöoikeuden haltijan sijasta romuajoneuvon haltijaa, joka on jätelain 6 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettu jätteen haltija. Asetuksen tarkoittama ajoneuvon haltija olisi siis se, jonka hallussa romuajoneuvo on. Ehdotettua esikäsittelyn määritelmää 1 momentin 7 kohdassa muutettaisiin siten, että siitä kävisi entistä selvemmin ilmi esikäsittelyn luonne varsinaista jätteen käsittelyä edeltävänä ja sitä varten toteuttavana toimintana.

3 §. *Markkinavalvonta.* Pykälään sisältyisi informatiivinen viittaus Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ajoneuvolain mukaisiin ajoneuvojen ja niiden osien kierrätettävyyssvaatimusten valvontatehtäviin. Nämä valvontatehtävät perustuvat moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2005/64/EY eli ns. kierrätettävyydirektiiviin. Kierrätettävyydirektiiviä sovelletaan M₁- ja N₁-luokan ajoneuvoihin ja ajoneuvovalmistajien valmistamiin osiin. Niin sanotut rinnakkaistuotetut osat eivät sen sijaan kuulu direktiivin soveltamisalaan, eikä Trafi siten vastaa niiden markkinavalvonnasta.

Ehdotetun asetuksen soveltamisala olisi kierrätettävyydirektiiviä laajempi, sillä asetukset kattaisi romuajoneuvodirektiivin mukaisesti myös rinnakkaistuotetut osat. Niiden osalta vaatimustenmukaisuuden valvonta ehdotetaan kuuluvaksi jätelain 24 §:n yleisille valvontaviranomaisille, eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille sekä kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille. Jätelain yleiset valvontaviranomaiset vastaavat jo nykyisin ajoneuvojen ja niiden osien vaatimustenmukaisuuden valvonnasta eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n nojalla.

4 §. *Eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoitukset ja niitä koskeva merkitsemisvelvollisuus* Pykälä sisältäisi kiellon käyttää tiettyjä vaarallisia aineita ajoneuvon materiaaleissa ja osissa. Kiellolla pyrittäisiin ehkäisemään vaarallisten aineiden aiheuttamia terveys- ja ympäristöhaittoja. Kielto ei kuitenkaan olisi ehdoton, vaan siitä koskevista poikkeuksista säädettäisiin liitteessä 1. Tällöinkin vaarallista ainetta sisältävä ajoneuvon osa olisi merkittävä tai tehtävä muutoin tunnistettavaksi liitteen 1 edellyttämällä tavalla. Vaarallisten aineiden käytön kieltä vastaisi nykyistä eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:ää. Ehdotetusta pykälästä kuitenkin poistettaisiin viittaus vaarallisten aineiden käyttöä koskevan kiellon soveltamisesta ajoneuvojen laitteisiin, sillä laitteen voidaan katsoa sisältyvän määritelmällisesti ajoneuvon osan käsitteeseen. Pykälä annettaisiin jätelain 10 §:n nojalla.

5 §. *Romuajoneuvojen ja käytöstä poistettujen osien vastaanotto.* Jätelain 49 §:n 1 momentin nojalla ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin romuajoneuvojen ja ajoneuvojen korjaustoiminnasta peräisin olevien käytöstä poistettujen osien vastaanottoa koskevista vähimmäisvaatimuksista. Vastaava säännös puuttuu nykyisestä romuajo-

neuvoista annetusta valtioneuvoston asetuksesta. Jätealan lainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä on kuitenkin arvioitu, että vastaanottoaikojen vähimmäismäärää sekä palvelun vähimmäistasoa koskevien vaatimusten sisällyttäminen tuottajavastuuta koskeviin asetuksiin on tarpeellista alueellisesti tasapuolisen vastaanoton varmistamiseksi.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan romuajoneuvojen ja ajoneuvojen korjaustoiminnasta peräisin olevien käytöstä poistettujen osien toimittamisen vastaanottoaikaan tulisi olla maksutonta ja vaivatonta. Vastaanottoaikoja tulisi 2 kohdan mukaan olla väestötiheys huomioon ottaen alueittain tasapuolisesti koko maassa. Tuottajan tulisi 3 kohdan perusteella huolehtia siitä, että koko maassa on vähintään 200 kiinteää vastaanottoaika. Käytännössä SAK Oy:n noin 270 vastaanottoaika käsittävä verkosto täyttää jo nykyisin tämän vaatimuksen. Lisäksi 4 kohdassa edellytettäisiin, että kiinteiden vastaanottoaikojen verkostoa täydennetään tarpeen mukaan noutopalvelulla tai muulla vastaavalla keräysjärjestelyllä. Ehdotetun 5 kohdan mukaan vastaanoton tulisi ulottua jokaiseen kuntaan, millä pyritään varmistamaan riittävä palvelutaso myös syrjäisillä ja harvaanasutuilla alueilla.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin jätelain 14 § 1 momentin 6 kohdan nojalla velvollisuudesta toimittaa vastaanotetut ajoneuvot varastoitaviksi ja esikäsiteltäväksi mahdollisimman pian. Vastaava säännös sisältyy nykyisin romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 8 §:n 1 momenttiin. Ehdotettuun 3 momenttiin sisältyisi informatiivinen viittaus ajoneuvon haltijan jätelain 58 §:n mukaiseen velvollisuuteen toimittaa romutettavaksi tarkoitettu romuajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle.

6 §. *Uudelleenkäytön valmistelu-, kierrätys- ja hyödyntämisvelvoite.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 8 §:n 3 momentin nojalla tuottajaan kohdistuvista romuajoneuvojen uudelleenkäytön valmistelua, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevista velvoitteista. Suhteessa voimassaolevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:ään vaatimukset pysyisivät tavoitetasoltaan ennallaan ja perustuisivat siten romuajoneuvodirektiivissä asetettuihin tavoitteisiin. Lisäksi tavoitteita täsmennettäisiin koskemaan uudelleenkäytön sijasta uudelleenkäytön valmistelua.

Ehdotuksen mukaan tuottajan tulisi huolehtia siitä, että romuajoneuvoista valmistellaan uudelleenkäyttöön tai hyödynnetään yhteensä vähintään 95 prosenttia keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti. Vastaavasti romuajoneuvoista tulisi valmistella uudelleenkäyttöön ja kierrättää yhteensä vähintään 85 prosenttia keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti.

7 §. *Romuajoneuvojen varastointi ja esikäsitteily.* Jätelain 14 §:n 1 momentin nojalla säädettävässä 1 momentissa säädettäisiin romuajoneuvojen varastointia ja esikäsitteilyä koskevista lähtökohdista ja yleisistä vaatimuksista. Lisäksi romuajoneuvojen varastointi ja esikäsitteily tulisi 2 kohdan mukaan järjestää ehdotetussa liitteessä 2 säädetyllä tavalla. Mainittuun liitteeseen sisältyisi romuajoneuvojen varastointia ja esikäsitteilyä koskeva yksityiskohtainen tekninen sääntely. Ehdotettua 1 ja 2 momenttia vastaavat säännökset sisältyvät nykyään romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 9–11 §:ään.

8 § *Ympäristölupa, rekisteröinti ja palveluhankinta.* Ehdotettu 1 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen ympäristönsuojelulakiin (527/2014) siltä osin kuin kyse olisi romuajoneuvojen ammattimaisen tai laitospäiväisen esikäsittelyn ja varastoinnin ympäristölupaa koskevasta hakemuksesta ja tällaisen luvan käsittelystä. Lisäksi momentissa säädettäisiin ympäristönsuojelulain 83 §:n 4 momentin nojalla, että romuajoneuvojen varastointia ja esikäsittelyä koskevassa ympäristöluvassa olisi annettava tarvittavat lupamääräykset 7 §:n 1 ja 2 momentin mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi. Vastaavat säännökset sisältyvät nykyisin romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 6 §:n 1 momenttiin ja 11 §:n 3 momenttiin.

Ehdotettuun 2 momenttiin sisältyisi myös informatiivinen viittaus romuajoneuvojen ammattimaista kuljettamista harjoittavan tai välittäjänä toimivan jätelain 94 §:n mukaisesta velvollisuudesta tehdä hakemus toiminnan hyväksymiseksi jätehuoltorekisteriin sekä romuajoneuvojen ammattimaista keräystoimintaa harjoittavan jätelain 100 §:n mukaisesta velvollisuudesta tehdä ilmoitus toiminnan jätehuoltorekisteriin merkitsemisestä varten.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin jätelain 67 §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla tuottajan velvollisuudesta asettaa palveluhankinnassaan etusijalle sellaiset toimijat, jotka ovat ottaneet käyttöön sertifioituja ympäristöasioiden hallintajärjestelmiä. Säännös vastaisi voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 6 §:n 2 momenttia. Sen soveltamisalaa kuitenkin tarkistettaisiin siten, että tuottajan velvollisuus priorisoida palveluntarjoajia laajenisi kattamaan esikäsittelijöiden ohella romuajoneuvojen keräystoiminnan harjoittajat sekä muut romuajoneuvojen keräys- ja käsittelytoiminnan harjoittajat.

9 §. *Koodausstandardit ja purkamistiedot.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tuottajan sekä ajoneuvon materiaalien ja laitteiden valmistajan velvollisuudesta käyttää uudelleenkäytettäviksi ja hyödynnettäviksi soveltuvien ajoneuvon osien ja materiaalien tunnistamista helpottavia koodausta koskevia ISO-standardinimikkeistöjä liitteen 3 mukaisesti. Käytännössä merkintävelvollisuus koskisi tietynpainoisia muovista, kumista ja lateksista valmistettuja ajoneuvon osia ja materiaaleja. Ehdotetun 2 momentin mukaan tuottajan tulisi laatia ja julkaista uusista ajoneuvotyypeistä purkamistiedot viimeistään kuuden kuukauden kuluessa markkinoille saattamisesta. Purkamistietojen tulisi olla esikäsittelylaitosten käytettävissä kirjallisessa taikka elektronisessa muodossa kuten CD-levynä tai Online-palveluna ja niistä tulisi käydä ilmi ajoneuvojen osat ja materiaalit sekä vaarallisten aineiden sijainti ajoneuvossa siinä laajuudessa kuin esikäsittelylaitosten on tarpeen ne tietää ehdotetussa asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi, ottaen erityisesti huomioon, mitä ehdotetussa 6 §:ssä säädetään. Lisäksi ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin ajoneuvon osien valmistajien ja maahantuojien velvollisuudesta toimittaa esikäsittelylaitosten käyttöön niiden pyynnöstä uudelleen käytettävissä olevien osien purkamista, varastointia ja testausta koskevat tiedot kaupallisen tai teollisen tietosuojan piiriin kuuluvia tietoja lukuun ottamatta.

Nykyisin ehdotettua pykälää vastaavat säännökset koodausstandardeista ja purkamistiedoista sisältyvät eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetun valtioneuvoston asetuksen 6 §:ään. Ehdotettu pykälä annettaisiin jätelain 10 §:n nojalla.

10 §. *Romutustodistus.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 59 §:n 2 momentin nojalla romutustodistukseen sisällytettävistä tarkemmista tiedoista. Vastaavat säännökset sisältyvät voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n 2 ja 3 momenttiin. Uutena vaatimuksena 1 momentin 3 kohtaan ehdotetaan selvitystä romutustodistuksen antaneen laitoksen tai yrityksen toimimisesta tuottajan lukuun. Käytännössä yritys toimii tuottajan lukuun, kun sillä on yhteistyösopimus tuottajayhteisön operaattorin kanssa. Lisäksi 7 kohdassa ehdotetaan, että romutustodistuksesta tulisi käydä ilmi ajoneuvon valmistenumero, joka yksilöisi ajoneuvon tarkemmin kuin voimassa olevan asetuksen edellyttämä ajoneuvon korin numero. Ehdotetusta pykälästä poistettaisiin voimassaolevan asetuksen 7 §:n 1 momenttia vastaava, romutustodistuksen antamismenettelyä koskeva sääntely jätelain 59 §:n kanssa päällekkäisenä.

Voimassa oleva romuajoneuvoista annettu valtioneuvoston asetus edellyttää, että romutustodistukseen on liitettävä rekisteröintitodistus taikka todistuksen antaneen laitoksen tai yrityksen lausunto siitä, että rekisteröintitodistus on tuhattu. Tämä liitevaatimus ehdotetaan poistettavaksi, sillä rekisteröintitodistuksen liittäminen on tarpeetonta, jos luovuttajan oikeus ajoneuvon luovuttamiseen on todettavissa ajoneuvoliikennerekisteristä. Lausuntojen antaminen rekisteröintitodistuksen tuhoutumisesta ei myöskään ole mahdollista. Ehdotetun 2 momentin mukaan romutustodistukseen tulisi sen sijaan liittää selvitys luovuttajan oikeudesta luovuttaa ajoneuvo, jos ajoneuvon luovuttaa joku muu kuin ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty ajoneuvon omistaja.

Ehdotetussa 2 momentissa viitattaisiin Ajoneuvohallintokeskuksen sijasta Liikenteen turvallisuusvirastoon, jolle Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävät ovat siirtyneet 1.1.2010 alkaen.

11 §. *Tiedottaminen ja neuvonta.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 51 §:n 3 momentin nojalla tuottajan velvollisuudesta tiedottaa romuajoneuvojen ja käytöstä poistettujen osien vastaanottopaikoista sekä romutustodistuksesta ja siihen liittyvästä menettelystä ajoneuvon rekisteristä poistamiseksi. Tiedottaminen tulisi suunnata ajoneuvojen omistajille, käyttäjille ja muille taloudellisille toimijoille. Säännös vastaisi suurelta osin voimassaolevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 13 §:n 1 ja 2 momenttia, jotka selkeyden vuoksi ehdotetaan yhdistettäväksi. Toisin kuin voimassaolevassa asetuksessa, ehdotetussa säännöksessä tiedottamisen järjestämisvelvollisuus ei kuitenkaan koskisi muita taloudellisia toimijoita, vaan yksinomaan ajoneuvojen tuottajia.

12 §. *Uuden ajoneuvon myynninedistämisaineistoon sisällytettävät tiedot.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 10 §:n nojalla, että ajoneuvon tuottajan tulisi varmistaa eräiden ajoneuvon ja sen osien uudelleenkäyttöön, kierrätykseen ja hyödyntämiseen liittyvien tietojen sisällyttäminen uuden ajoneuvon ostajan saatavilla olevaan myynninedistämisaineistoon. Säännös vastaisi voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 13 §:n 2 momenttia. Mainitusta asetuksesta poiketen ehdotetut 11 ja 12 § on katsottu tarkoituksenmukaiseksi erottaa toisistaan, sillä niissä tuottajan tiedottamisvelvollisuus kohdistuu jossain määrin eri tahoihin.

13 §. *Selvitys vakavaraisuudesta ja toimintasuunnitelma uudelleenkäytön ja jätetuollon järjestämisestä.* Jätelain 64 §:n 2 momentin nojalla säädettävän pykälän 1 momentissa säädettäisiin ajankohdasta, jolloin tuottajayhteisön on toimitettava jätte-

lain edellyttämät vakavaraisuuden osoittamista ja toiminnan turvaamista koskevat selvitykset ja suunnitelmat. Selvitykset ja suunnitelmat tulisi ehdotuksen mukaan toimittaa Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle vuosittain huhtikuun loppuun mennessä.

Ehdotetussa 2 momentissa annettaisiin lisäksi tarkempia säännöksiä vakavaraisuuden osoittamiseksi tarvittavista asiakirjoista, joiden nojalla tuottajayhteisö voi osoittaa, että sillä on jätelain 64 §:n 1 momentin mukaisesti riittävät taloudelliset voimavarat toimintansa asianmukaiseksi järjestämiseksi ja että se kykenee vastaamaan sille siirretyistä tuottajavastuovelvoitteista jatkuvasti vähintään kuuden kuukauden ajan. Vakavaraisuuden osoittamista koskeva velvollisuus on jätelaissa uusi, eikä vastaava velvollisuutta sisälly voimassaolevaan romuajoneuvoista annettuun valtioneuvoston asetukseen. Vakavaraisuus osoitettaisiin pääsääntöisesti viimeksi päättyneen tilikauden vahvistetulla tilinpäätöksellä, alkaneen tilikauden talousarviolla sekä tarvittaessa välintilinpäätöksellä tai tilinpäätösennusteella. Vakavaraisuus voitaisiin osoittaa myös muilla vastaavat tiedot sisältävillä asiakirjoilla, jos kysymyksessä olisi uusi toimintansa aloittava tuottajayhteisö tai jos mainittujen asiakirjojen toimittaminen ei muusta perustellusta syystä olisi mahdollista. Tällaisessa tapauksessa vakavaraisuus voitaisiin osoittaa esimerkiksi tilintarkastajien lausunnolla tai tuottajayhteisön sääntöihin kirjatulla rahoitusjärjestelyllä.

14 §. *Hakemus tuottajan hyväksymiseksi tuottajarekisteriin.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 101 §:n 3 momentin nojalla tuottajan tuottajarekisteriin hyväksymiseksi tehtävän hakemuksen sisältövaatimuksista. Pykälää sovellettaisiin tuottajaan, joka hakee itse hyväksymistä tuottajarekisteriin. Tuottajayhteisön vastaavasta velvollisuudesta säädettäisiin ehdotetussa 15 §:ssä.

Pykälä vastaisi suurelta osin sisällöltään voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 14 §:n 1 momenttia. Uutena vaatimuksena ehdotetaan velvollisuutta liittää hakemukseen jäljennös kauppa- ja yhdistysrekisteriotteesta. Voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen mukaista vaatimusta tuottajan liikevaihtoa ja markkinaosuutta koskevien tietojen antamisesta ei sisällytettäisi ehdotettuun asetukseen. Uutena vaatimuksena tuottajalta edellytettäisiin myös tonnimääräistä arviota tuottajan markkinoille saattamien ajoneuvojen määrästä sekä toisaalta tuottajan järjestämän jätehuollon piiriin vuosittain tulevien romuajoneuvojen määrästä. Uutta olisi lisäksi tuottajalta edellytetty selvitys ehdotetussa 11 §:ssä tarkoitetun tiedottamisen järjestämisestä sekä selvitys sopimuskumppaneiden ympäristöluvista ja mahdollisista ympäristöasioiden hallintajärjestelmistä. Tuottajan tulisi myös antaa vakuutus antamiensa tietojen paikkansapitävyydestä sekä ilmoittaa päivämäärä, jona hakemus tuottajarekisteriin hyväksymiseksi on tehty.

15 §. *Hakemus tuottajayhteisön hyväksymiseksi tuottajarekisteriin.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 101 §:n 3 momentin nojalla tuottajarekisteriin hyväksymiseksi tehtävän hakemuksen sisältövaatimuksista silloin, kun hakemuksen tekee tuottajayhteisö edustamiensa tuottajien puolesta. Vaatimukset olisivat suurelta osin yhdenmukaiset 14 §:ssä ehdotettujen tuottajan hakemusta koskevien vaatimusten kanssa. Tuottajayhteisön tulisi kuitenkin lisäksi antaa hakemuksessa erityisiä tuottajayhteisön toimintaan liittyviä tietoja.

Ehdotettu pykälä vastaisi pitkälti voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 14 §:n 2 momenttia. Uutena vaatimuksena tuottajayhteisöille ehdotetaan velvollisuutta antaa 13 §:n mukainen selvitys vakavaraisuudestaan sekä tiedot tuottajayhteisön perustajista. Tuottajayhteisön perustajia koskevat tiedot olisivat tarpeen, jotta kyettäisiin arvioimaan, täyttääkö tuottajayhteisö jätelain 62 §:ssä asetetut edellytykset. Voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen mukaista vaatimusta tuottajayhteisön piiriin kuuluvien tuottajien markkinoimien ajoneuvojen markkinaosuutta koskevien tietojen antamisesta ei sisällytettäisi ehdotettuun asetukseen.

16 §. *Ilmoitus toiminnassa tapahtuneista muutoksista.* Pykälässä täsmennettäisiin jätelain 106 §:n 3 momentin nojalla, että tuottajan tai tuottajayhteisön toiminnassa tapahtuneista olennaisista muutoksista sekä tuottajayhteisön jäsenten muuttumisesta tulisi ilmoittaa kuukauden kuluessa muutoksesta. Nykyisin ilmoitusvelvollisuudesta säädetään romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 14 §:n 3 momentissa. Ilmoittamisen ajankohtaa koskeva sääntely kuitenkin täsmentyisi voimassa olevaan asetukseen nähden, minkä lisäksi ehdotetusta pykälästä poistettaisiin jätelain 106 §:n kanssa päällekkäiset säännökset ilmoitusvelvollisuuden laukaisevista olosuhdemuutoksista.

Pykälä sisältäisi myös informatiivisen viittauksen jätelain 64 §:ään, jossa säädetään vakavaraisuudesta annettavan selvityksen ja toiminnan turvaamista koskevan suunnitelman antamisen määräajasta tuottajayhteisön toiminnan olennaisesti muuttuessa.

17 §. *Seurantatietojen ilmoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin jätelain 54 §:n 3 momentin ja 51 §:n 3 momentin nojalla tuottajan velvollisuudesta antaa Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle vuosittain huhtikuun loppuun mennessä tietoja Suomen markkinoille saatetuista ajoneuvoista, erilliskerättyjen romuajoneuvojen uudelleenkäytön valmistelusta ja jätehuollon järjestämisestä sekä vastaanottoa koskevasta tiedottamisesta. Valvonnan tehostamiseksi ehdotetaan, että viranomaiselle tulisi lisäksi toimittaa tiedot laitoksista, joihin erilliskerätyt romuajoneuvot on toimitettu uudelleenkäytön valmistelua, hyödyntämistä tai loppukäsittelyä varten. Seurantatiedoista tulisi myös käydä ilmi romuajoneuvojen vienti- ja tuontimäärät sekä saavutetut uudelleenkäytön valmistelu-, kierrätys- ja hyödyntämisasteet arviointi- ja laskentaperusteineen. Tuottajayhteisö ilmoittaisi kaikkien siihen liittyneiden tuottajien yhteenlasketut tiedot.

Nykyisin seurantatietojen ilmoittamisesta säädetään yleispiirteisesti romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 12 §:ssä. Ehdotetussa pykälässä ilmoitettavista tiedoista säädettäisiin kuitenkin huomattavasti yksityiskohtaisemmin ja täsmällisemmin kuin voimassaolevassa asetuksessa.

18 §. *Seurantatietojen kokoaminen ja toimittaminen komissiolle.* Pykälässä säädettäisiin Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen velvollisuudesta koota vuosittain ehdotetussa 17 §:ssä tarkoitettut seurantatiedot sekä velvollisuudesta toimittaa seurantatiedot vuosittain komissiolle. Tiedot tulisi toimittaa komissiolle 18 kuukauden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jolta tiedot on koottu.

19 §. *Täytäntöönpanokertomus.* Pykälässä säädettäisiin Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen velvollisuudesta laatia joka kolmas vuosi kertomus romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanosta Suomessa. Säännös vastaisi voimassa olevan romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 15 §:ää. Kertomus tulisi toimittaa komissiolle yhdeksän kuukauden kuluessa sen kolmivuotiskauden päättymisestä, jota se koskee. Kertomus tulisi laatia komission vahvistaman kyselylomakkeen perusteella.

20 §. *Voimaantulo.* Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 5 päivänä helmikuuta 2015. Ehdotettu asetus kumoaisi voimassaolevat valtioneuvoston asetukset romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa.

Tuottajan tulisi huolehtia siitä, että 5 §:n 1 momentissa säädetyt vastaanoton järjestämistä koskevat vaatimukset täyttyisivät viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2015. Tuottajien ja tuottajayhteisöjen tulisi tarkistaa tuottajarekisteriin hyväksymiseksi jättämänsä hakemuksen tiedot ja toimittaa tarvittaessa ehdotetun asetuksen mukaiset tarkistetut tiedot Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle viimeistään kolmen kuukauden kuluessa asetuksen voimaantulosta.

Liite 1. *Materiaalit ja osat, joihin ei sovelleta 4 §:ää, sekä materiaalit ja osat, jotka tulee merkitä tai tehdä muutoin tunnistettaviksi.* Liitteeseen sisällytettäisiin poikkeukset ehdotetun 4 §:n mukaisesta eräiden vaarallisten aineiden käytön kiellosta. Lisäksi liitteessä säädettäisiin tällaisia vaarallisia aineita sisältävien materiaalien ja osien merkitsemisvelvollisuudesta. Liite vastaisi voimassa olevaa eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetun valtioneuvoston asetuksen liitettä 1.

Liite 2. *Romuajoneuvojen varastointia ja esikäsittelyä koskevat tekniset vähimmäisvaatimukset.* Liitteeseen sisällytettäisiin ehdotetun 7 §:n tarkoittamat yksityiskohtaiset romuajoneuvojen varastointia ja esikäsittelyä koskevat vähimmäisvaatimukset. Nykyisin vastaavat säännökset sisältyvät romuajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen 9 ja 10 §:ään. Tällaisen hyvin teknisluontoisen sääntelyn sisällyttäminen osaksi pykälätekstiä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista, mistä johtuen varastointia ja esikäsittelyä koskevista vähimmäisvaatimuksista ehdotetaan säädettäväksi liitteessä.

Voimassa olevaan asetukseen nähden liitteen kohtaa 1 muutettaisiin siten, että romuajoneuvojen varastointia koskevat vaatimukset koskisivat vain esikäsittelyä edeltävää varastointia. Voimassa olevan asetuksen perusteella on nimittäin ollut epäselvää, koskevatko varastointivaatimukset, kuten varastointialueen päällystämismäärä, myös esikäsiteltyjä romuajoneuvoja. Korkein hallinto-oikeus on ratkaisussaan Dnro 2276/1/07 katsonut, että romuajoneuvojen varastoinnin vähimmäisvaatimukset eivät koske esikäsiteltyjä ajoneuvoja. Varastointipaikkoja koskevat vaatimukset eivät myöskään romuajoneuvodirektiivin liitteen 1 perusteella koske lainkaan esikäsiteltyjä romuajoneuvoja.

Liitteen kohtaan 3 lisättäisiin velvoite poistaa esikäsitelyssä mahdollisuuksien mukaan sellaiset osat, joiden tiedetään sisältävän pysyviä orgaanisia yhdisteistä sekä direktiivin 79/117/ETY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa tarkoitettuja pysyviä orgaanisia yhdisteitä (POP-yhdisteitä).

Liite 3. *Ajoneuvon osien ja materiaalien merkitsemisessä käytettävät koodausstandardit.* Liitteeseen sisällytettäisiin ehdotetussa 9 §:n 1 momentissa tarkoitetut ajoneuvon osien ja materiaalien koodauksesta koskevat ISO-standardinimikkeistöt. Sisällöltään liite olisi yhdenmukainen voimassa olevan eräiden vaarallisten aineiden käytön rajoittamista ajoneuvoissa koskevan valtioneuvoston asetuksen liitteen 2 ja komission ajoneuvojen osien ja materiaalien koodausstandardeista antaman päätöksen 138/2003/EY kanssa.