2 Säädösehdotukset

2.1 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi romuajo--neuvojen jätehuollosta ja laiksi ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvoista annetun lain 4 §:n muuttamisesta.

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki romuajoneuvojen jätehuollosta. Lailla pantaisiin täytäntöön romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2000/53/EY). Lain tarkoituksena olisi edistää ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden ja niistä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämistä, romuajoneuvon osien uudelleenkäyttöä, romuajoneuvojen ja niiden osien kierrättämistä tai muualla tavoin hyödyntämistä sekä ympäristönsuojelun tason parantamista erityisesti romuajoneuvojen esikäsittelemisessä ja loppukäsittelyssä.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat ajoneuvot ja romuajoneuvot sekä niiden osat ja aineet. Laissa tarkoitettuja ajoneuvoja olisivat henkilö- ja pakettiautot sekä kolmipyöräiset moottoriajoneuvot, eräitä asetuksella säädettäviä ajoneuvoja lukuun ottamatta. Romuajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, joka olisi jätelaissa tarkoitettua jätettä.

Jätteen muodostumisen ehkäisemiseksi ja sen haitallisuuden vähentämiseksi ajoneuvojen valmistajien yhdessä materiaali- ja laitetoimittajien kanssa tulisi valvoa vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa ja vähentää näiden käyttöä mahdollisimman paljon. Uudet ajoneuvot tulisi suunnitella ja valmistaa siten, että romuajoneuvot olisivat hyödynnettävissä ja niiden osat uudelleenkäytettävissä ja hyödynnettävissä. Ajoneuvojen valmistajien ja alihankkijoiden olisi käytettävä tuotannossaan kierrätetyistä aineista tehtyjä materiaaleja. Markkinoille toimitettavan uuden ajoneuvon aineet ja osat eivät saisi sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia ja kuuden arvoista kromia, paitsi erikseen säädetyissä tapauksissa.

Ajoneuvojen valmistajien ja ammattimaisten maahantuojien eli tuottajien olisi perustettava keräysjärjestelmä kaikkien romuajoneuvojen talteen ottamiseksi sekä järjestettävä romuajoneuvojen esikäsittely ja hyödyntäminen. Ajoneuvon viimeisen omistajan olisi huolehdittava romuajoneuvon toimittamisesta kustannuksellaan hyväksytylle kerääjälle. Toimittaessaan romuajoneuvon hyväksytylle kerääjälle tai ympäristöluvan saaneelle romuajoneuvon esikäsittelijälle viimeinen omistaja tai haltija saisi romutustodistuksen. Romutustodistus olisi edellytys romuajoneuvon rekisteristä poistolle.

Ajoneuvon tuottaja olisi 1 päivänä heinäkuuta 2002 alkaen velvollinen vastaamaan kaikista kustannuksista, jotka aiheutuvat siitä, että ajoneuvon viimeinen omistaja voi luovuttaa romuajoneuvon kustannuksitta luvan saaneeseen esikäsittelylaitokseen tai muuhun hyväksyttyyn keräyspaikkaan. Tuottajan vastuu koskisi myös ennen ehdotetun lain voimaantuloa liikenteessä olevia ajoneuvoja (”historialliset” ajoneuvot) sekä markkinoilta poistuneiden tuottajien toimittamia ajoneuvoja (”isännättömät” ajoneuvot). Jotta yksittäisen tuottajan kustannusvastuu ei muodostuisi kohtuuttomaksi taloudellinen vastuu tuottajan järjestämästä ro-

muajoneuvojen jätehuollosta koskisi kuitenkin vain yhtä suurta osaa romuajoneuvoja kuin tuottajan osuus on kaikkien tuottajien vuosittain markkinoille saattamista ajoneuvoista. Muu ajoneuvon valmistaja ja maahantuoja kuin tuottaja olisi myös velvollinen osallistumaan romuajoneuvoista aiheutuvien jätehuoltokustannusten kattamiseen ja maksamaan romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista vastaavalle tuottajalle tai tuottajayhteisölle keskimääräisiä romutuskustannuksia vastaavan maksun. Selvitys romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvista kustannuksista vastaamisesta olisi edellytys ajoneuvon ensirekisteröinnille.

Esikäsittelylle säädettäisiin romuajoneuvojen purkua, materiaalien ja osien lajittelua, uudelleenkäyttöä, kierrättämistä ja hyödyntämistä sekä toiminnan ympäristönsuojelun tasoa koskevia vaatimuksia. Romuajoneuvon osien uudelleenkäytölle ja romuajoneuvon kierrätykselle sekä sen hyödyntämiselle asetettaisiin määrälliset tavoitteet, jotka tulisi saavuttaa vuoteen 2006 ja 2015 mennessä.

Esitykseen sisältyy lisäksi ehdotus ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain 4 §:n muuttamisesta, jolla poistettaisiin kuntien velvollisuus huolehtia romuajoneuvon kustannuksista sen jälkeen, kun romuajoneuvo on toimitettu hyväksyttyyn keräyspaikkaan.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä huhtikuuta 2002.

Sisällysluettelo

Esityksen pääasiallinen sisältö 24

Sisällysluettelo 26

Yleisperustelut 28

1 Johdanto 28

2 Nykytila 29

2.1 Ajoneuvojen markkinoiden kehitys 29
2.2 Romuajoneuvojen kertymä 30
2.3 Ajoneuvon ja romuajoneuvon koostumus 31
2.4 Romuajoneuvojen keräys ja esikäsittely 33
2.5 Romuajoneuvoja koskeva nykyinen lainsäädäntö 36
2.6 Keskeiset ongelmat 37

3 Romuajoneuvodirektiivi ja lainsäädännön muutostarpeet 11

3.1 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi romuajoneuvoista 38
3.2 Lainsäädännön muutostarpeet 39
3.3 Säädöstaso 40

4 Romuajoneuvodirektiivin toimeenpano muissa maissa 41

4.1 Alankomaat 41
4.2 Norja 42
4.3 Ruotsi 42
4.4 Tanska 45
4.5 Yhdistynyt kuningaskunta 46
4.6 Saksa 47

5 Taloudellisten toimijoiden suunnittelema kierrätysjärjestelmä .. 48

5.1 Tuottajayhteisö 48
5.2 Romuajoneuvon vastaanotto 49
5.3 Romuajoneuvon poistaminen rekisteristä 50
5.4 Esikäsittely ja esikäsittelypaikka 50
5.5 Materiaalien kierrätys ja hyödyntäminen 51
5.6 Tiedonhallinta 51
5.7 Tiedottaminen 51
5.8Kehittäminen 51

6 Tuottajan taloudellisen vastuun toimeenpanon vaihtoehdot ja siihen liittyviä ongelmia 53

6.1 Vaihtoehtoisia malleja 53
6.2 Ehdotettu järjestelmä 57
6.3 Tuottajavastuun toimeenpanoon liittyviä ongelmia 58

7 Esityksen vaikutukset 61

7.1 Ympäristövaikutukset 61
7.2 Taloudelliset vaikutukset 61
7.3 Yritysvaikutukset 63
7.4 Hallinnolliset vaikutukset 63

8 Asian valmistelu 66

Yksityiskohtaiset perustelut 67

1 Lakiehdotusten perustelut 67

1.1 Laki romuajoneuvojen jätehuollosta 67

1.2 Laki ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain 4 §:n muuttamisesta 73

2 Tarkemmat säännökset 74

3 Voimaantulo 75

Lakiehdotukset 76

1 Laki romuajoneuvojen jätehuollosta 76

2 Laki ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain 4 §:n muuttamisesta 83

Kuvailulehdet 120

1 Yleisperustelut

Johdanto

Romuajoneuvoista 18.9.2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 21.10.2000, jolloin se tuli myös voimaan. Yhteisön jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 21.04.2002.

Nykytila 2

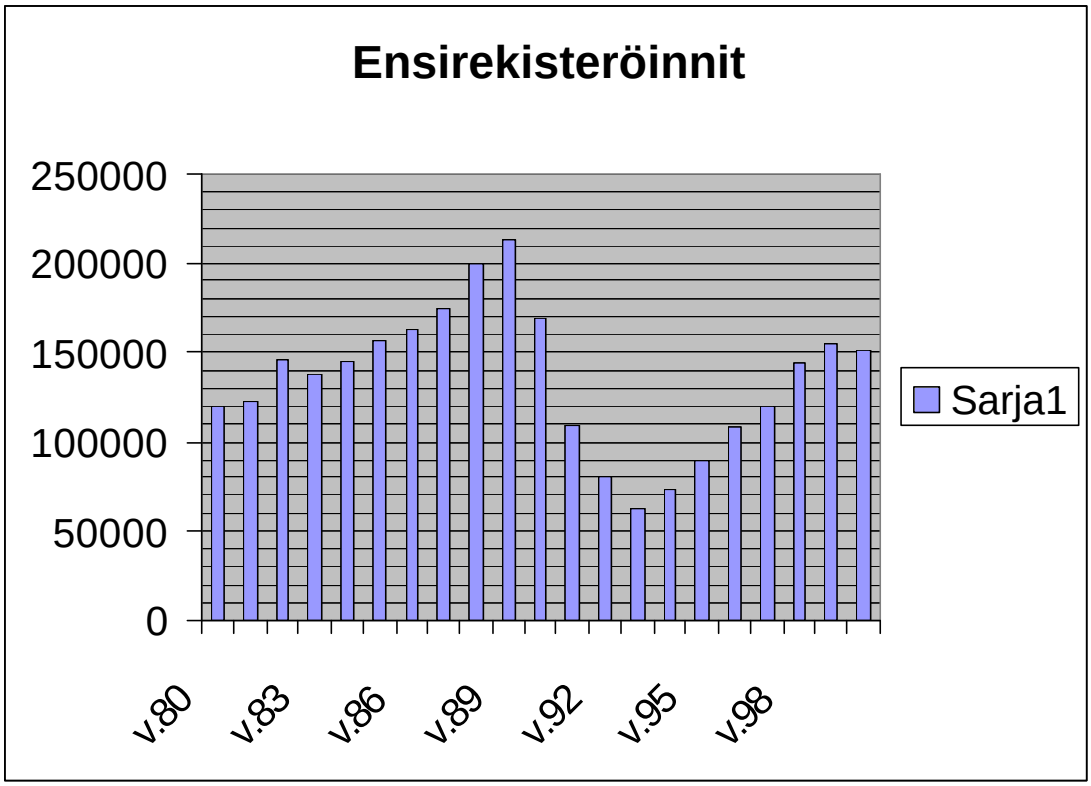
2.1 Ajoneuvojen markkinoiden kehitys

Suomessa ensirekisteröitiin vuonna 2000 noin 148 000 henkilö- ja pakettiautoa (ei sisällä Ahvenanmaata). Vuonna 2001 myynnin ennakoidaan vähenevän noin 135 000 ajoneuvoon. Suomessa valmistetaan henkilöautoja vuosittain noin 35 000 - 40 000 kappaletta. Lähes koko tuotanto menee vientiin. Kotimaahan tuotannosta myydään vain muutamia kymmeniä autoja vuosittain. Suomen liikenteessä oleva henkilö- ja pakettiautokanta oli vuonna 2000 noin 2 360 000 ajoneuvoa.

Järjestäytyneitä ajoneuvojen maahantuojia on 23 yritystä, jotka vastaavat lähes kaikkien uusien henkilö- ja pakettiautojen maahantuonnista. Rekisteröityjä autoveroasiakkaita on 21 yritystä. Lisäksi muita verovelvollisia kuin yksityishenkilöitä on ollut kaikkiaan 300 – 500. Tilastoista ei ole saatavissa tarkempaa tietoa siitä, mikä osuus näistä tuojista on rekisteriasiakkaiden ohella henkilö- ja pakettiautojen edelleen myyjiä. Rekisteröintitilastojen perusteella yksittäismaahantuonti on viime vuosina ollut 5000 – 8000 ajoneuvoa. Määrä voi lisääntyä tulevaisuudessa maahantuotavia käytettyjä ajoneuvoja koskevan verotuksen muuttuessa.

Moottoriajoneuvojen vähittäiskaupan arvo Suomessa oli vuonna 2000 noin 46,5 miljardia markkaa (Autoalan tiedotuskeskus), josta uusien henkilö- ja pakettiautojen osuus oli noin 20 miljardia markkaa. Vuonna 2000 myydyn henkilöauton keskihinta kuluttajalle oli noin 150 000 markkaa (Autoalan tiedotuskeskus).

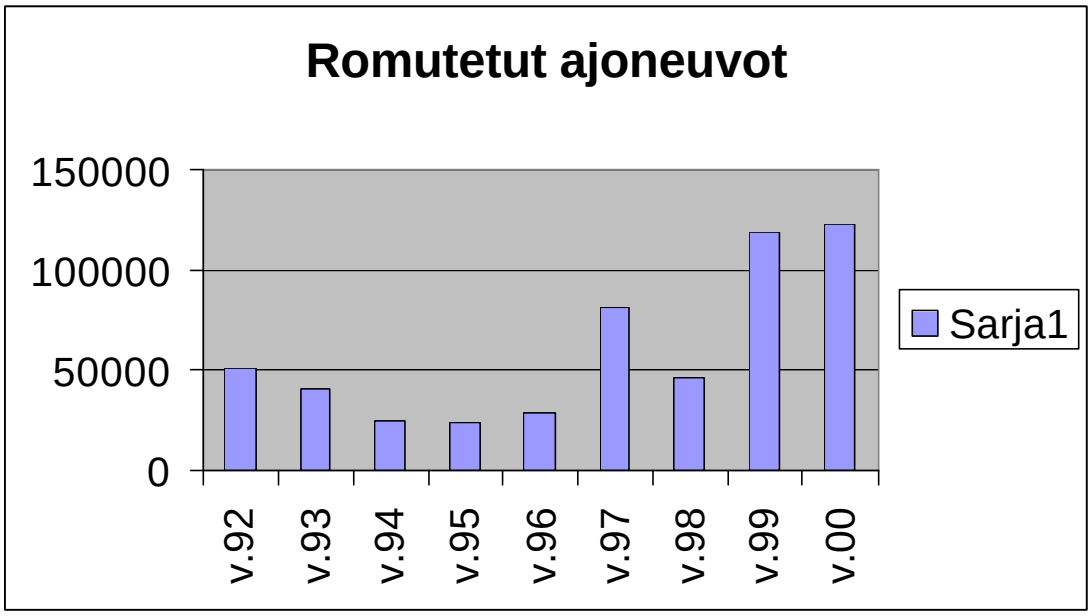
Kuvassa 1 on esitetty henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröinnit vuosina 1980-2000.



Kuva 1. Henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröinti vuosina 1980 -2000, pl. Ahvenanmaa

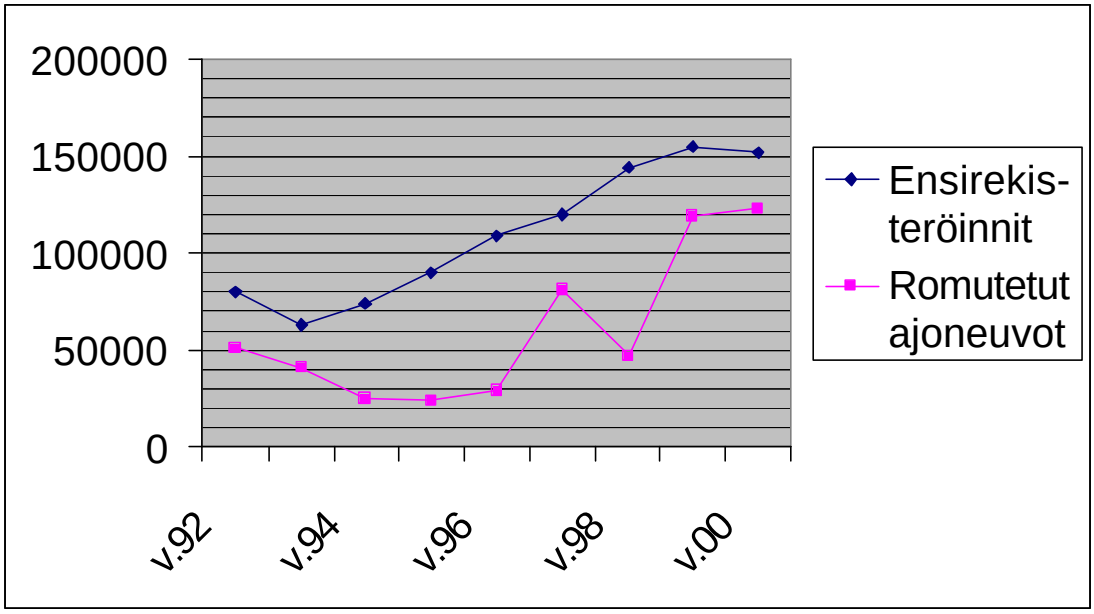
2.2 Romuajoneuvojen kertymä

Romuajoneuvojen kertymä vuosina 1992-2000 (kuva 2) on laskennallisesti arvioitu ajoneuvojen rekisteröintilastojen perusteella seuraavasti: romuajoneuvot = rekisteristä poistetut - uudelleen rekisteröidyt ajoneuvot – ulkomaille poistetut.



Kuva 2. Romuajoneuvojen kertymä vuosina 1992 – 2000.

Kuvasta 3 ilmenee, että ajoneuvoja on vuosittain otettu enemmän käyttöön kuin romuajoneuvoja kertyy.



Kuva 3. Ensirekisteröityjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen määrä vuosina 1992 – 2000.

Vaihtelevat ja osin alhaiset romuajoneuvokertymät selittynevät vuosikymmenen alun taloudellisella taantumalla sekä varsin runsaalla käytettyjen ajoneuvojen viennillä Venäjälle ja Baltian maihin. Runsaimmillaan käytettyjä ajoneuvoja poistettiin rekisteristä ulkomaan poistona noin 49 000 kappaletta vuonna 1993. Vuosikymmenen lopulla vienti on vähentynyt ja oli vuonna 1999 noin 3900 ja vuonna 2000 noin 1600 kappaletta.

Ensirekisteröintitietojen mukaan vuosina 1975-1990 uusia ajoneuvoja (henkilö- ja pakettiautoja) otettiin käyttöön vuosittain 100 000 - 150 000 kappaletta. Romutettavien ajoneuvojen keski-ikä Suomessa on noin 18 vuotta (Moottoriajoneuvot 2000, Tilastokeskus). Tällä ja kahden viime vuoden kertymäarvion perusteella voidaan arvioida, että lähivuosina Suomessa kertyy romuajoneuvoja runsaat 100 000 kappaletta vuodessa.

2.3 Ajoneuvon ja romuajoneuvon koostumus

Uuden keskikokoisen ajoneuvon (VW-Golf, VW-Auto, tiedote 1999) valmistuksessa käytettyjä materiaalityyppejä on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Ajoneuvon koostumus

Aine		Osuus %	Paino kg
teräs/rauta		64	696
kevytmetalli		2,5	27
ei-rautametallit	1,6	17	
sähkötarvikkeet	1,3	14	
lasi		3,1	34
muovi		16,0	174
kumi		4,0	44
eristeet		1,1	12
maali		0,9	10
bensiini/öljy/rasva		5,3	58
muut		0,2	2
Yhteensä		100	1 088

Romuajoneuvon koostumus (Kuusakoski Oy 21.3.2000) on esitetty taulukossa 2 esimerkkinä noin 1000 kg painava eurooppalainen auto.

Taulukko 2. Romuajoneuvon materiaalisisältö

Aine	Osuus %	Paino kg
Teräslevy	41	410
Teräs	18	180
Valurauta	7	70
Ruostumaton teräs1	10	
Alumiini	7	70
Sinkki, kupari, lyijy	1,5	15
Metallia yhteensä	75,5	755
Muovit	9,1	91
Kumi	6	60
Tekstiilit	0,9	9
Liimat, maalit	3	30
Orgaaniset yhteensä	19	190
Lasi	2,8	28
Nesteet (ei huomioitu polttoainetta)	0.8	8
Sekalaiset	1,9	19
YHTEENSÄ	**100**	**1000**

Vertaamalla taulukoita 1 ja 2 todetaan, että metallien osuus uuden ajoneuvon painosta on laskenut noin 75 %:sta vajaaseen 70 %:iin ja orgaanisten aineiden osuus kasvanut muutaman prosenttiyksikön. Tällainen kehitys voi vaikeuttaa tulevaisuudessa ajoneuvoromun kierrätystä, jos muoviosien kierrätykselle ei löydetä tyydyttävää ratkaisua.

2.4 Romuajoneuvojen keräys ja esikäsittely

Romuajoneuvojen kerääjät ja osin autopurkamot keräävät käytöstä poistuvat ajoneuvot. Yksityishenkilöt toimittavat poistamansa autot näille kiertäville kerääjille tai maksua vastaan purkamoille. Kolaroituja ajoneuvoja poistuu liikenteestä vakuutusyhtiöiden kautta silloin, kun korjaaminen on kannattamatonta auton iän ja huonon kunnon vuoksi.

Romuajoneuvon viimeiseltä omistajalta peritään nykyisin käsittelymaksua, jonka suuruus vaihtelee 200 - 500 mk. Järjestäytyneet autopurkamot ovat pyrkineet yhdenmukaistamaan käsittelymaksun suuruuden (Suomen Autopurkamoliitto). Purkamojen kiinnostus loppuun ajettuihin ajoneuvoihin on viime vuosina ollut heikko, koska niistä saadaan vain vähän myytäviä osia. Niitä on otettu vastaan lähinnä vain käsittelymaksua vastaan asiakaspalvelun vuoksi. Suurin osa murskaamoille tulevasta autoromusta on viime vuosina tullut kerääjien toimittamana. Kerääjät noutavat romua myös autopurkamoilta. Kerääjen tulot muodostuvat romusta maksettavasta hinnasta, joka on vaihdellut metallien maailmanmarkkinahintojen mukaan 0,08 – 0,3 mk/kg välillä murskainlaitosten vastaanottoon toimitettuna. Kerääjät ovat yleensä hyvin alhaisilla kustannuksilla toimivia yrittäjiä. Yleensä kerääjällä ei ole kiinteää toimipaikkaa. He keräävät myös maaseudulle hylättyjä autoja sekä muuta käytöstä poistettua metalliromua. Heidän suurin kulunsa lienee kuljetuksiin käytettävän ajoneuvon aiheuttamat kulut. Erilaiset toiminnan edellyttämät luvat ja viranomaisille laadittavat ilmoitukset (esim. jätelain 49 §) ovat vähentäneet kerääjien määrää, koska heillä ei ole ollut mahdollisuuksia täyttää edellytettyjä vaatimuksia.

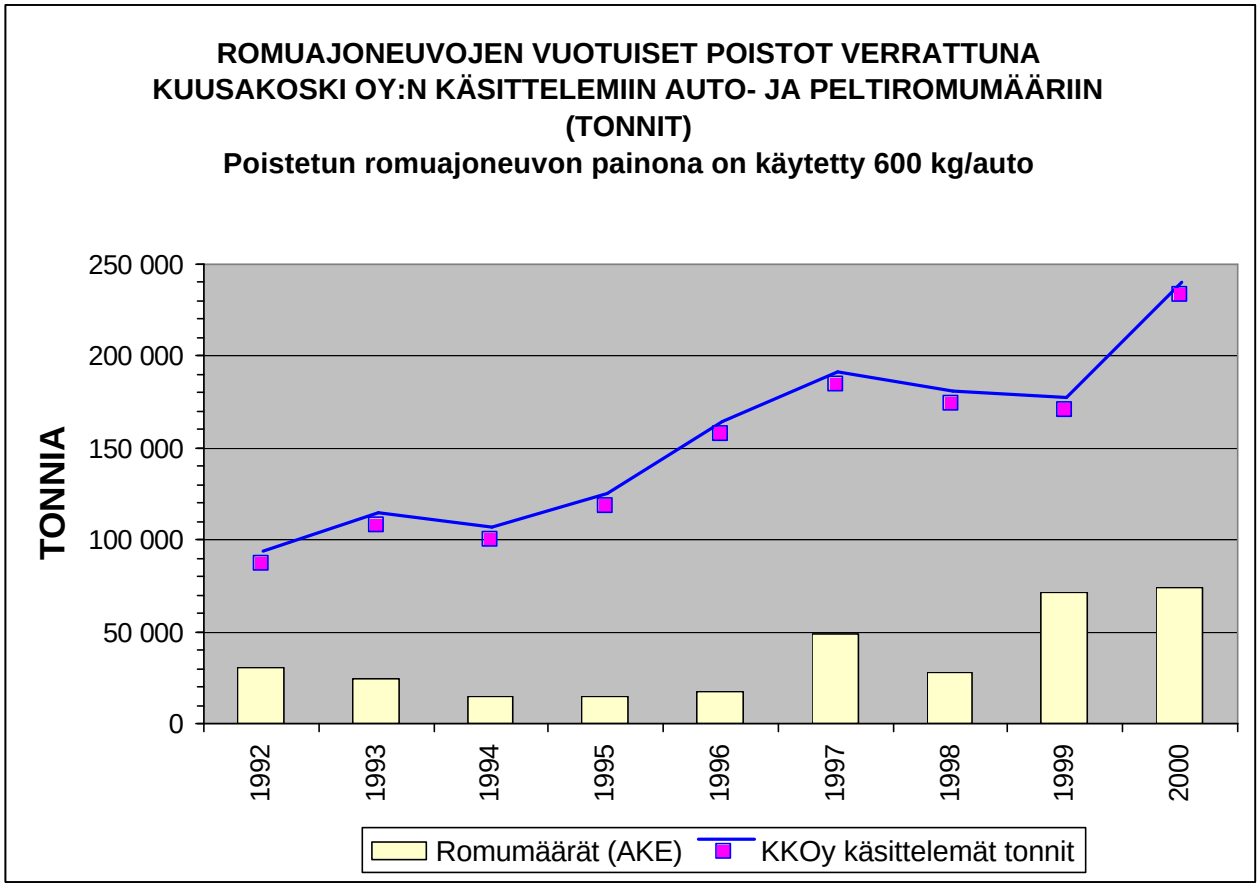
Ennen murskaamoon toimittamista romuajoneuvosta poistetaan taloudellisesti käyttökelpoiset varaosat. Pääosan näistä muodostavat moottorit, vaihteistot, kytkimet, vetopyörästöt, korinosat ja sähkölaitteet. Käytettyjen osien kauppaa harjoittaa noin 220 autopurkamoyritystä, joista noin 50 on nykyisin järjestäytynyt Suomen Autopurkamoliittoon.

Murskaamojen vastaanotto-ohjeiden mukaan romuajoneuvosta tulee poistaa akku, renkaat, nesteet, polttonestesäiliö tai sen tulee olla puhkaistu sekä turvatyynyt ja muut räjähtävät komponentit, kuten turvavyön kiristimet tai ne tulee muutoin saattaa toimintakyvyttömiksi ennen toimittamista murskattavaksi. Romuajoneuvotoimitus ei saa sisältää muita metalleja, ongelmajätteitä, myrkyllisiä aineita, räjähtäviä tai palovaarallisia aineita ja esineitä, radioaktiivisia yhdisteitä eikä epäpuhtauksia (Kuusakoski Oy:n metalliromun ja metallijätteen vastaanottoehdot, 18.6.1999). Vastaanottoehtoja noudatetaan nykyisin varsin hyvin.

Suomessa on toiminnassa neljä romuajoneuvojen murskaamoa (Kuusakoski Oy Heinolassa ja Airakselassa sekä Seutulan Uusiometalli Oy Vantaalla ja Jylhän Metalliromu Oy Lapualla), jotka käsittelevät samassa prosessissa myös muuta romua, kuten kodinkoneromua, rakentamisessa ja purkamisessa muodostuvaa metalliromua ja metallipitoisia jätteitä sekä yhdyskuntajätteen keräilyssä kertyvää sekalaista metalliromua. Murskainlaitosten vahvuus käsittelyssä on eri metallien ja materiaalien koneellinen erottelu toisistaan.

Murskaamoille toimitettujen romuajoneuvojen keskipaino on ollut noin 600 kg. Romuajoneuvot murskataan vasaramurskaimella koneellisesti eroteltavaksi murskeeksi. Kevyet materiaalit (tekstiilit, vaahtomuovi ja muovikalvot) poistetaan tuuliseulalla. Raskas materiaali erotellaan magneettierottimella rauta- ja ei rautapitoiseen jakeeseen. Teräsmurske on valmista perusmetalliteollisuuden raaka-ainetta. Ei-magneettisesta jakeesta erotetaan eri metallit menetelmillä, jotka perustuvat aineiden erilaisiin fysikaalisiin ominaisuuksiin.

Suomessa arvioidaan kerättävän hyödynnettäväksi noin 80 - 90 % vuosittain kertyvistä romuajoneuvoista. Tarkkaa kerättyjen romuajoneuvojen kappalemäärä ei voida esittää, koska murskainlaitoksilla ei ole ollut kappaleperusteista seurantaa käsittelyyn tulevien romuajoneuvojen määrästä ja samassa prosessissa on käsiteltu myös muuta metalliromua. Mainitusta markkinahintaan perustuvasta keräilypalkkiosta (mk/tonni) johtuen romuautot eivät välttämättä myöskään tule kerätyiksi samana vuonna kun ne poistetaan rekisteristä. Myös autopurkamoilla romuautoja varastoidaan ja puretaan vasta sitten kun osille ilmenee ostaja. Näin ollen keräysastetta on arvioitu kuvassa 4 vertaamalla murskainlaitosten auto- ja peltiromun vastaanottomääriä rekisteristä poistomääriin.



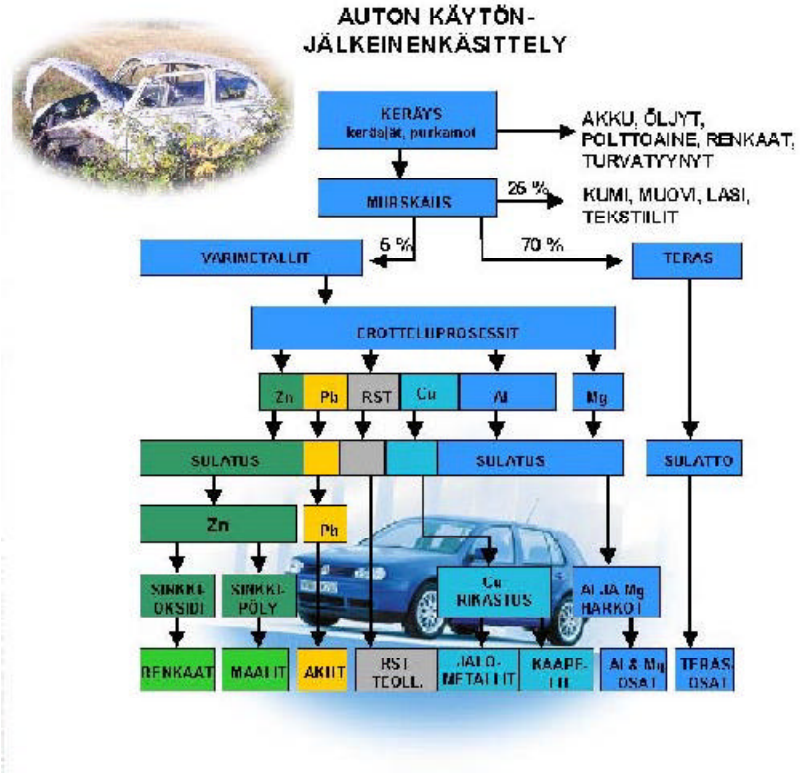
Kuva 4. Romuajoneuvojen kertymä sekä auto- ja peltiromun käsittely vv. 1992-2000, tonnia.

Vuonna 1999 Kuusakoski Oy:n toteuttaman puolen vuoden kappalemääräisen laskentajakson perusteella yhtiön murskaamoissa käsiteltiin noin 50 000 kappaletta romuajoneuvoja. Vuonna 2000 käsiteltiin noin 73 000 romuajoneuvoa.

Viime vuosina romuajoneuvoja on jäänyt ympäristöön enemmän kuin aikaisemmin. Osaksi tämä selittynee edellä mainitulla aikaviiveellä romuajoneuvon syntymisen ja keräämisen välillä sekä pidentyneillä varastointiajoilla romupihoil-

la. Julkisuudessa esitettyjen ja kunnista saatujen tietojen perusteella hylättyjen romuajoneuvojen määrä on kasvanut. Arviota niiden kokonaismäärästä ei ole tehty.

Oheisessa kuvassa 5 on esitetty romuajoneuvojen käsittelykaavio. Käsittelyyn saatujen romuajoneuvojen materiaalisisällöstä kierrätetään nykyisin noin 75 % eli käytännössä romuajoneuvon sisältämät metallit. Renkaiden tehostunut talteenotto ja kierrätys nostanee kierrätysastetta muutaman prosenttiyksikön. Romuajoneuvon sisältämien muoviosien hyödyntämistä ei Suomessa ole järjestetty lukuun ottamatta pienimuotoista kolariajoneuvoista peräisin olevien muoviosien kunnostamista. Turvalasin hyödyntämistä on kokeiltu tuotantomittakaavassa, mutta toimivaksi käytännöksi se ei ole teknistaloudellisten vaikeuksien takia vakiintunut.



Kuva 5. Romuajoneuvojen käsittelykaavio

2.5 Romuajoneuvoja koskeva nykyinen lainsäädäntö

Jätelaki

Jätelaki on jätehuollon ja jätteen synnyn ehkäisemisen yleislaki, jonka nojalla on annettu lukuisa määrä alemmanasteisia säädöksiä. Jätelaissa on säännökset jätteiden syntymisen ja niiden haitallisuuden ehkäisemisestä, jätteistä aiheutuvien ympäristöhaittojen ehkäisemisestä ja poistamisesta, jätehuollon perusperiaatteista, jätteen tuottajan, jätteen haltijan ja muiden osapuolten velvollisuuksista, jätehuollon kustannusten kattamisesta, hallinnosta, ilmoitusmenettelyistä ja valvonnasta, selvilläolo- ja tiedotusvelvoitteista sekä pakkokeinoista.

Jätelaissa kielletään jätteen hylkääminen. Roskaaminen, jota on jätelain mukaan myös romuajoneuvon jättäminen ympäristöön, on myös kielletty. Roskaaja- tai toissijaisesti kiinteistönhaltija tai kunta on velvollinen puhdistamaan roskaantuneen alueen. Maaperän pilaantumista koskevat säännökset ovat ympäristönsuojelulaissa.

Jätelain mukaan jätteen haltija vastaa pääsääntöisesti jätehuollon järjestämisestä ja siitä aiheutuvista kustannuksista. Lain 18 §:n 5 kohdan perusteella valtioneuvosto voi kuitenkin antaa yleisiä säännöksiä tuotteen valmistajan, maahantuojan, markkinoille luovuttajan, välittäjän, myyjän, luovuttajan, pakkaajan tai käyttäjän taikka näiden muodostaman oikeustoimikelpoisen yhteisön (tuottajayhteisö) velvollisuudesta joko osittain tai kokonaan huolehtia jätehuollon järjestämisestä tai vastata siitä aiheutuvista kustannuksista. Näin järjestetystä jätehuollosta käytetään yleisesti nimitystä tuottajavastuuseen perustuva jätehuolto. Jätelaissa on säännökset myös jätehuollon toteuttamisesta, kuten ympäristö- ja terveysvaaran välttämisestä, jätteiden lajittelusta, ongelmajätteiden erillään pidosta ja parhaasta käyttökelpoisesta tekniikasta.

Jätteestä aiheutuvista kustannuksista vastaa pääsääntöisesti jätteen haltija tai edellinen haltija, ellei jätelain 18 §:n 1 momentin 5 kohdan nojalla toisin säädetä.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä

Ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annettu laki (151/1975), tuli voimaan vuonna 1975. Laki säätelee jätelain kanssa osaksi rinnakkain myös romuajoneuvojen siirtämistä ja muuta jätehuoltoa. Lain 1 §:n mukaan romuajoneuvona pidetään arvotonta tai arvoltaan vähäistä ajoneuvoa, jota 2 §:n 3 kohdan mukaan on pidettävä hylättynä. Jälkimmäisen lainkohdan mukaan ajoneuvo voidaan siirtää, jos se kunto, sijoitusaika samalla paikalla tai muut niihin verrattavat seikat huomioon ottaen on katsottava hylätyksi. Ajoneuvon hylkääminen on lain 18 §:n mukaan rangaistavaa.

Lain nojalla kunnalla on velvollisuus siirtää hylätyt romuajoneuvot talteen ja huolehtia romuajoneuvon hajottamisesta tai muulla tavoin hävittämisestä.

Siirretyn romuajoneuvon omistaja on velvollinen korvaamaan kunnalle aiheutuneet kustannukset siirtämisestä, säilyttämisestä, hävittämisestä sekä muusta toimenpiteestä, johon on ryhdytty lain tai sen nojalla annettujen säännösten perusteella. Kunnan ottaessa romuajoneuvon haltuunsa se siirtyy kunnan omistukseen.

Romuajoneuvojen poistaminen sijoituspaikaltaan on joskus tuottanut ongelmia, johtuen erityisesti vaikeudesta tulkita ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain mukaista hylkäämisen käsitettä. Ongelmia ovat erityisesti ollut yksityisillä tonteilla olevat romuajoneuvot, joita ei ole voitu selkeästi katsoa hylätyiksi, etenkin jos kiinteistön haltija on myös romuajoneuvon omistaja. Tällaisiin ajoneuvoihin onkin sovellettu jätehuoltolakia ja sittemmin jätelakia, jos ajoneuvon jättäminen tontille jättää roskaamisen tunnusmerkistön. Lisäksi jätelaissa on säännökset jätteen haltijan velvollisuuksista ja säännökset kiin-

teistönhaltijan toissijaisesta vastuusta, joissa hylkäämisellä ei ole merkitystä. Jätteen hylkääminen on jätelaissa kielletty. Muutoin ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annettu laki on täyttänyt tarkoituksensa.

2.6 Keskeiset ongelmat

Esikäsittelemätön romuajoneuvo ympäristöön jätettynä on ongelmajätteiden eli ajoneuvojen sisältämien öljyjen ja muiden nesteiden päästölähde sekä maisemahaitta. Ruostumisesta johtuen se on myös ehtyvä raaka-ainelähde.

Kaikkia romuajoneuvoja ei kerätä talteen ja hyödynnetä. Niitä jätetään yksityisille pihoille ja hylätään myös luontoon viime aikoina enenevässä määrin. Ns. hylkyautojen määrä myös kaupunkialueilla on ollut lievästi kasvussa. Usein tällaisten ajoneuvojen talteenoton kustannukset jäävät kunnan katettavaksi.

Romuajoneuvoja varastoidaan purkua tai käsittelyä odottamassa tarpeettoman pitkiä aikoja. Kaikilta osin purkamot eivät täytä nykyaikaisia ympäristönsuojelun vaatimuksia. Kuntien ympäristölupaviranomaisten asettamat ympäristölupaehdot alan yrityksille myös vaihtelevat paljon eri puolilla maata.

Murskainlaitosten sinänsä oikeat ja tervetulleet ympäristönsuojelua edistävät esikäsittelyvaatimukset osaltaan ovat lisänneet keräys- ja purkamotoiminnan kustannuksia, joita ei läheskään kaikilta osin ole voitu kattaa romuajoneuvosta saadulla hinnalla, joka murskainlaitokseen toimitettuna on pitkällä aikavälillä ollut 8 - 30 p/kg eli noin 48 - 180 mk/romuajoneuvo. Muun muassa kierrätyskelvottoman jakeen loppusijoittamisen kustannusten nousu on laskenut ostohintaa viime vuosina.

Nykyisin romuajoneuvon viimeinen omistaja joutuu maksamaan autopurkamoille käsittelymaksua. Lisäksi romuajoneuvon siirtäminen käsiteltäväksi saattaa maksaa 300 – 500 mk. Tämä voi lisätä romuajoneuvojen jäämistä pihoille ja ympäristöön. Vaadittaessa 500 markan suuruista korvausta ajoneuvon viimeinen haltija tai omistaja ei läheskään aina suostu jättämään ajoneuvoaan esikäsiteltäväksi.

Ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain sekä jätelain toimeenpanon ongelmat liittyvät lainsäädännön soveltamisen vaikeuksiin erityisesti yksityisillä pihoilla olevien romuajoneuvojen poistamiseksi.

3 Romuajoneuvodirektiivi ja lainsäädännön muutostarpeet

3.1 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi romuajoneuvoista

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY romuajoneuvoista (LIITE 1) annettiin 18.9.2000 ja se julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 21.10.2000. Direktiivi tuli voimaan viimeksi mainittuna päivänä ja se on pantava täytäntöön kansallisessa lainsäädännössä 21.4.2002 mennessä. Romuajoneuvodirektiivin keskeinen sisältö on seuraava.

Direktiivillä pyritään ensisijaisesti ehkäisemään ajoneuvoista peräisin olevan jätteen muodostumista sekä uudelleen käyttämään, kierrättämään tai muualla tavoin hyödyntämään romuajoneuvoja ja niiden osia jätteen loppukäsittelyn vähentämiseksi sekä parantamaan kaikkien ajoneuvon elinkaareen osallistuvien taloudellisten toimijoiden ja erityisesti romuajoneuvojen esikäsittelyä harjoittavien toimijoiden ympäristönsuojelun tasoa (Artikla 1).

Direktiivi koskee ajoneuvoja ja romuajoneuvoja sekä niiden osia ja materiaaleja. Direktiivissä tarkoitettuja ajoneuvoja ovat henkilö- ja pakettiautot sekä kolmipyöräiset moottoriajoneuvot pois lukien kolmipyöräiset moottoripyörät. Kolmipyöräisiä moottoriajoneuvoja koskevat vain keräyksen järjestämistä ja esikäsittelyä säätelevät artiklat 5.1 ja 5.2 sekä 6. Romuajoneuvolla tarkoitetaan käytöstä poistettua ajoneuvoa, joka on jätteistä annetussa direktiivissä 75/442/ETY, muutettu direktiivillä 91/156/ETY tarkoitettu jäte. Tuottajalla tarkoitetaan ajoneuvon valmistajaa tai ajoneuvon johonkin jäsenvaltioon tuonutta ammattimaista maahantuojaa (Artikla 2 ja 3).

Jätteen muodostumisen ehkäisemiseksi ja sen haitallisuuden vähentämiseksi ajoneuvojen valmistajien yhdessä materiaali- ja laitetoimittajien kanssa tulee valvoa vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa ja vähentää näiden käyttöä mahdollisimman paljon. Uudet ajoneuvot tulee suunnitella ja valmistaa siten, että romuajoneuvot ja niiden osat ovat uudelleenkäytettävissä ja hyödynnettävissä. Ajoneuvojen valmistajien ja alihankkijoiden on käytettävä tuotannossaan kierrätetyistä aineista tehtyjä materiaaleja (Artikla 4.1.). Markkinoille 1.7.2003 jälkeen saatettavan ajoneuvon aineet ja komponentit eivät saa sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia ja kuuden arvoista kromia. Rajoitus ei koske direktiivin liitteessä II mainittuja poikkeuksia eikä komiteamenettelyssä liitteeseen tehtäviä lisäyksiä (Artikla 4.2).

Taloudellisten toimijoiden eli ajoneuvon komponentti- ja materiaalitoimittajien, tuottajien ja jakelijoiden sekä moottoriajoneuvovakuutustoimintaa, romuajoneuvon keräys- , purkaus- ja murskaamotoimintaa sekä hyödyntämistä, kierrätystä ja muuta käsittelytoimintaa harjoittavien yritysten on perustettava keräysjärjestelmä kaikkien romuajoneuvojen talteen ottamiseksi. Toimittaessaan romuajoneuvon luvan saaneelle romuajoneuvon käsittelijälle romuajoneuvon viimeinen omistaja tai haltija saa romutustodistuksen. Romutustodistus on edellytys romuajo-

neuvon rekisteristä poistamiselle. Myös tuottajalla, ajoneuvon myyjällä ja romuajoneuvon kerääjällä on oikeus antaa romutustodistus hyväksytyn käsittelylaitoksen puolesta. (Artikla 5.1-5.3)

Ajoneuvon tuottaja on velvollinen vastaamaan kaikista tai huomattavasta osasta kustannuksista taikka ottamaan romuajoneuvo takaisin, jotta romuajoneuvon viimeiselle omistajalle ei aiheudu kustannuksia asetetut ehdot täyttävän romuajoneuvon toimittamisesta auktorisoituun käsittelylaitokseen (Artikla 5.4). Tämä velvollisuus koskee 1.7.2002 alkaen ajoneuvoja, jotka on saatettu markkinoille mainitusta päivästä alkaen ja 1.1.2007 alkaen ajoneuvoja, jotka on saatettu markkinoille ennen 1.7.2002. Jäsenvaltiot voivat toimeenpanna romuajoneuvon viimeiselle omistajalle kustannuksettoman vastaanoton ja tuottajan taloudellisen vastuun siitä myös ennen mainittuja päivämääriä (Artikla 12).

Romuajoneuvojen käsittelijöillä tulee olla viranomaisen myöntämä käsittelylupa taikka asetetuin edellytyksin hyödyntäjille riittää myös rekisteröityminen. Käsittelylle asetetaan yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat romuajoneuvojen purkua, materiaalien ja osien lajittelua sekä toiminnan ympäristönsuojelun tasoa. (Artikla 6 ja liite I)

Romuajoneuvon osien uudelleenkäytölle ja romuajoneuvon kierrätykselle sekä hyödyntämiselle asetetaan määrälliset tavoitteet, jotka on saavutettava 1.1.2006 ja 1.1.2015 mennessä. Ensimainittuun päivämäärään mennessä ajoneuvon keskimääräisestä painosta on uudelleen käytettävä ja hyödynnettävä 85 % sekä uudelleen käytettävä ja kierrätettävä 80 %. Vuoden 2015 alkuun mennessä vastaavat tavoitearvot ovat 95 ja 85 % . Euroopan parlamentti ja neuvosto tarkistavat vuodelle 2015 asetetun tavoitteen vuoden 2005 loppuun mennessä komission selvityksen perusteella (Artikla 7).

Romuajoneuvon ja sen osien uudelleenkäytön helpottamiseksi tulee tuottajien sekä materiaali- ja laitetoimittajien käyttää ajoneuvossa käytettävien aineiden ja osien koodausstandardeja sekä toimittaa purkamistiedot uusista ajoneuvotyypeistä (Artikla 8).

Direktiivin toimenpanon valvontaa ja asetettujen tavoitteiden saavuttamisen seurantaa sekä komissiolle tehtävää raportointia varten on perustettava ajoneuvoja ja romuajoneuvoja koskeva tietojärjestelmä (Artikla 9).

Eräiden artikloiden kohdat voidaan toimeenpanna kansallisesti sopimuksiin perustuen siten kuin artiklassa 10.3 on tarkemmin säädetty.

3.2 Lainsäädännön muutostarpeet

Direktiivin toimeenpano edellyttää lainsäädännön täydentämistä ja muuttamista kaikista edellä kuvatuista direktiivin säätelemistä seikoista. Jätelaki ja sen nojalla annetut muut säädökset koskevat kaikkia direktiivin säätelemiä aihealueita, mutta joko lain aineellisia säännöksiä tai sen valtuutussäännöksiä olisi tarpeen täydentää, jotta romuajoneuvodirektiivi voitaisiin toimeenpanna Suomessa. Vaihtoehtoisesti näistä asioista voitaisiin säätää erillisellä lailla.

Ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annettu laki olisi tarpeen edelleenkin ja se olisi syytä jättää voimaan ainakin toistaiseksi varajärjestelmänä, joka koskisi viimeisen omistajan hylkäämää ajoneuvoa niissä tapauksissa, joissa hylkääjää ei saada vastaamaan velvoitteistaan. Edellä kuvatuista tuottajavastuuta koskevista velvoitteista johtuen lakia olisi kuitenkin tarpeen muuttaa tuottajavastuun kanssa ristiriitaisilta osin.

Ajoneuvojen rekisteröinnistä annettu asetus sisältää muun muassa edellytykset ajoneuvon rekisteristä poistolle. Direktiivin toimeenpano edellyttää muun muassa, että asetukseen lisättäisiin romuajoneuvon rekisteristä poistoon liittyvä ehto romuajoneuvon luovuttamisesta asianmukaiseen esikäsittelyyn ja romutusta koskevan tiedon toimittamisesta Ajoneuvohallintokeskukselle.

Ympäristönsuojelulainsäädäntöön ei muutoin olisi tarpeen tehdä muutoksia, mutta EY:n ongelmajäteluokituksen muutoksen myötä romuajoneuvosta tulee esikäsittelemättömänä ongelmajäte. Tästä seuraisi se, että myös romuajoneuvojen varastopaikan ympäristöluvan käsittelisi alueellinen ympäristökeskus. Koska kunnan ympäristönsuojeluviranomaista on pidettävä sopivana käsittelemään tällaisia lupahakemuksia, ympäristönsuojeluasetusta muutettaisiin siten, että romuajoneuvojen varastopaikan ympäristöluvan myöntäisi alueellisen ympäristökeskuksen sijasta kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

Direktiiviin sisältyvät ajoneuvon suunnittelua sekä sen materiaalien uudelleenkäytettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat velvoitteet edellyttänevät myöhemmässä vaiheessa tehtäviä muutoksia ajoneuvojen rakenteista ja varusteista annettuun asetukseen. Asia tullee ajankohtaiseksi komission valmisteltua ehdotuksen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin muuttamiseksi.

3.3 Säädöstaso

Tähänastiset tuottajavastuujärjestelyt on toteutettu jätelain nojalla annetuilla valtioneuvoston päätöksillä. Vuonna 2000 voimaantullut uusi perustuslaki on muuttanut aiemmin vallinneita säännöksiä ja rajoittanut asetuksenantamisvaltuuksia. Perustuslain mukaan lainsäädäntövaltaa käyttää eduskunta. Perustuslain mukaan asetuksia voidaan antaa perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuutuksen nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan.

Romuajoneuvodirektiivin toimeenpano muissa maissa

4

4.1 Alankomaat

Autoalan tärkeimmät organisaation ottivat 1990-alussa vapaaehtoisesti tehtäväkseen romuautojen vastaanotto- ja käsittelyjärjestelmän perustamisen Alankomaihin ja siitä syntyvien kustannusten rahoituksen. Järjestelmä alkoi toimia vuonna 1995. Tuolloin lähes kaikki Alankomaiden henkilö- ja pakettiautojen valmistajat ja maahantuojat sopivat vastaanotto- ja keräysjärjestelmästä syntyvien kustannusten kattamisesta maksulla (jätteenkäsittelymaksu). Ympäristönsuojelulain nojalla asunto-, aluesuunnittelu- ja ympäristöministeriö julisti sopimuksen yleisesti sitovaksi. Romuautojen vastaanotto- ja käsittelyjärjestelmän hallinnointia varten perustettiin Auto Recycling Nederland BV- niminen yritys (ARN). ARN tekee sopimuksia hyväksyttyjen autojen purkamisyritysten kanssa. Purkamisyritykset sitoutuvat ottamaan romuautot vastaan veloituksetta, purkamaan niistä ARN:n määräämät materiaalit ja antamaan ARN:n kanssa sopimussuhteessa olevien keräilijöiden ja materiaalinkäsittelijöiden kuljettaa ne pois materiaalien hyödyntämistä varten. ARN maksaa purkamisyritykselle korvauksen, joka kattaa purettujen materiaalien purkamisesta, kuljetuksesta ja käsittelystä aiheutuvat kustannukset. Järjestelmä on toiminut hyvin. Vuonna 1997 ARN:n kanssa sopimuksen tehneet yritykset purkivat ja käsittelivät 90 % Alankomaissa syntyvistä romuautoista. Tällä saavutettiin jo vuonna 1997 romuautojen materiaalien 86 % prosentin hyödyntämisaste.

Alankomaiden ympäristöministeriö julkisti elokuun lopulla 2001 ehdotuksensa romuajoneuvodirektiivin saattamisesta lainsäädäntöön. Ehdotetun asetuksen mukaan:

1) tuottajien vastuu ajoneuvoista, jotka on saatettu markkinoille ennen 1.7.2002 toteutuisi asetuksen voimaantullessa 1.4.2002, eikä 1.1.2007 kuten direktiivi antaa enimmillään mahdollisuuden;
2) tuotteiden uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat direktiivin vuotta 2006 koskevat tavoitteet on saavutettu Alankomaissa jo vuonna 1997, joten asetuksen mukaan direktiivin vuoteen 2015 saavutettavat tavoitteet (uudelleenkäyttö ja hyödyntäminen 95 %) olisi saavutettava jo 1.1.2005 mennessä;
3) vastuu keräys- ja esikäsittelyjärjestelmän aikaansaamisesta osoitetaan yksin ajoneuvojen valmistajille ja maahantuojille vaikka se direktiivin mukaan voitaisiin antaa muillekin taloudellisille toimijoille.

Asetusehdotuksessa esitetään, että tuottaja (valmistaja tai maahantuoja) huolehtisi siitä, että romuautoja varten perustetaan valtakunnallisesti kattava vastaanotto- ja käsittelyjärjestelmä siltä osin kuin kyseessä ovat tuottajan Alankomaiden markkinoille saattamat ajoneuvot. Vastaavasti tuottaja vastaa näiden ajoneuvojen osalta hyötykäyttötavoitteiden saavuttamisesta. Asetuksesta ei ilmene tarkemmin, mitä tarkoitetaan tarkasti ottaen tuottajan markkinoille saattamilla ajoneuvoilla. Kyseessä voisivat olla joko asetuksen voimaantulon jälkeen markkinoille saatetut ajoneuvot tai näiden lisäksi myös aiemmin markkinoille saatetut ajoneuvot (nk.

historialliset ajoneuvot). Kysymyksellä ei kuitenkaan ole käytännön merkitystä, koska valmistajat ja maahantuojat ovat jo perustaneet järjestelmän, jolla huolehditaan kaikista syntyvistä romuajoneuvoista.

Tuottaja voi perustaa järjestelmän yksin tai yhteisesti muiden tuottajien kanssa. Siitä, miten tuottaja aikoo huolehtia romuajoneuvoista tulee tehdä ilmoitus ministerille, joka voi liittää hyväksymispäätökseensä ehtoja. Ilmoituksessa tuottajan tulee mm. tehdä selkoa siitä, miten varmistetaan vastaanotto ja esikäsittely siinä tapauksessa, että tuottaja lopettaa ajoneuvojen saattamisen markkinoille Alankomaissa.

4.2 Norja

Myös Norja on Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) nojalla velvollinen toimeenpanemaan romuajoneuvodirektiivin. Norjan ympäristöministeriön alainen keskusvirasto Statens forureninsgstillsyn on 6.9.2001 lähettänyt lausunnolle ehdotuksensa romuajoneuvodirektiivin toimeenpanosta Norjassa. Lausuntoaika päättyy 12.12.2001.

Ehdotuksen mukaan nykyinen romutuspantti- romutusavustusjärjestelmä toimisi nykyisellään vuoteen 2007 saakka. Kertyneiden kokemusten perusteella harkitaan, tarvitaanko vastaavaa järjestelmää sen jälkeen. Järjestelmässä maahantuoja maksaa romutuspantiksi kutsutun maksun tullilaitokselle, joka hyvittää ajoneuvon omistajaa, jos tämä toimittaa romuajoneuvon hyväksyttyyn keräyspaikkaan.

Vuoden 2002 heinäkuun alusta alkaen tuottaja olisi velvollinen järjestämään markkinoille toimittamiensa ajoneuvojen jätehuollon. Vuoden 2007 alusta lukien tuottajat vastaisivat kaikkien romuajoneuvojen jätehuollosta ja siitä aiheutuvista kustannuksista. Tuottajan vastuu koskisi vastaavaa osuutta syntyvistä romuajoneuvoista kuin tuottajan markkinaosuus on uusista ajoneuvoista. Tuottaja voi järjestää keräyksen yksin tai yhdessä muiden tuottajien kanssa. Tuottajan keräysjärjestelmän hyväksyy Statens forurensningstillsyn tai muu ympäristöministeriön määräämä viranomainen. Päätökseen voidaan liittää määräyksiä.

Edellä kuvatut säännökset annettaisiin ympäristöministeriön määräyksellä (forskrift). Määräystä täydentäisi ympäristöministeriön ja autojen maahantuojien yhdistyksen välinen sopimus. Sopimuksella täsmennettäisiin ympäristöministeriön määräystä. Ympäristöministeriö sitoutuisi huolehtimaan siitä, että romuajoneuvojen keräys voi tapahtua mahdollisimman tehokkaasti. Samoin ministeriö sitoutuisi siihen, että romutuspantti-avustusjärjestelmä säilyisi vuoteen 2007 saakka ja että säännösten valvonta olisi tehokasta. Sopimus ei estäisi muita keräämästä ja hyödyntämästä romuajoneuvoja. Sopimusta tarkasteltaisiin uudestaan kun vuotta 2005 koskeva raportointi olisi saatettu loppuun.

4.3 Ruotsi

Ajoneuvoja koskevat tuottajavastuusäännökset

Ruotsissa ei toistaiseksi ole valmistunut ehdotusta romuajoneuvodirektiivin tuottajavastuuta koskevien artiklojen toimeenpanosta, mutta siellä on jo vuodesta 1975 ollut maksu-palkkiojärjestelmä romuajoneuvojen jätehuollon järjestämiseksi. Sen lisäksi Ruotsissa on jo olemassa ennen direktiivin säätämistä hyväksytty ajoneuvoja koskeva tuottajavastuujärjestelmä.

Ajoneuvoja koskevat tuottajavastuusäännökset koskevat ajoneuvoja, jotka on valmistettu tai ammattimaisesti tuotu Ruotsiin 1.1.1998 lukien (Förordningen om producentansvar för bilar i Sverige 1997:788). Säädöksen mukaan tällaisen ajoneuvon omistaja voi luovuttaa ajoneuvon romutettavaksi maksutta.

Ruotsin tuottajavastuusäännökset eivät toistaiseksi vielä koske yksityisesti tuotuja ajoneuvoja, joiden määrä on kasvanut 65 000 kappaleeseen vuodessa. Lisäksi tuottajavastuu koskee toistaiseksi vasta 1.1.1998 jälkeen valmistettuja tai tuotuja ajoneuvoja, joten vuodesta 2007 lukien on tuottajavastuun piiriin otettava myös ennen 1.1.1998 valmistetut tai tuodut ajoneuvot. Hallitus aikookin toteuttaa "osittaisen" taloudellisen tuottajavastuun vuodesta 2007 lukien. Ruotsin lainsäädännön tavoitesäännöksiä on myös muutettava ja tiettyjen raskasmetallien käyttöä koskeva direktiivin kielto saatettava voimaan.

Hallitus on asettanut selvittäjän selvittämään nykyisen ajoneuvon tuottajavastuun toteutumista ja niitä takuita, joita tuottajavastuun toteuttaminen edellyttää. Muun muassa selvittäjä selvittää mahdollisia pakollisia tai vapaaehtoisia vakuutusjärjestelyitä sekä valtiollisia tai yksityisiä rahastoja.

Hyödyntämisvakuutuksen käyttöönottoa pohditaan myös Ruotsissa. Sen käyttö kuitenkin saatetaan rajoittaa yksityisesti maahantuotuihin ajoneuvoihin.

Tuottajavastuun kilpailuvaikutuksien osalta Ruotsissa lienee hyväksytty se, että alalle syntyy vain yksi tuottajayhteisö.

Autonromutusrahasto

Maksuton romuajoneuvojen luovuttaminen ulotettaneen 1.1.2007 lukien niihin ajoneuvoihin, joita taloudellinen tuottajavastuu ei koske (1.7.2002 lukien yksityisesti maahantuodut ajoneuvot ja vuodesta 2007 lukien ajoneuvot, jotka on valmistettu tai tuotu ennen 1.1.1998). Tuottaja vastaisi puolesta kustannuksista ja toinen puoli maksettaisiin autoromutusrahastosta. Tämä olisi perusteltua sen vuoksi, että vuoden 1997 tuottajavastuuasetusta annettaessa päätettiin, ettei tuottajavastuu koske ennen 1.1.1998 valmistettuja tai maahantuotuja ajoneuvoja. Rahastoon kertyvän rahan määrä vaihtelee ja tällä hetkellä sitä on 1 miljardi kruunua, mitä pidetään liian suurena tarpeeseen nähden.

Romutusmaksujen suuruudet

Yksityisesti maahantuotujen romutusmaksun tulee hallituksen mielestä olla eri suuruinen kuin ammattimaisesti valmistettujen tai maahantuotujen ajoneuvojen romutusmaksun, koska romutuskustannukset sisältyvät tuottajien markkinoille saattamien ajoneuvojen hintaan toisin kuin yksityisesti tuotujen ajoneuvojen hintaan. Yksityistuojat maksavat nykyisin 1500 kruunua ajoneuvolta ja tuottajat maksavat 700 kruunua ajoneuvolta. Maksu peritään ajoneuvon myyntiverotuksen perinnän yhteydessä ja järjestelmä toimii hallituksen mukaan hyvin ja on tarpeen säilyttää. Hallitus esittää, että nk. muuttoautojen vapautus romutusmaksusta poistetaan, mutta diplomaattiajoneuvoilla vapautus säilyy siihen saakka kunnes ajoneuvoa rekisteröidään ei-diplomaatille Ruotsissa. Hallituksen mielestä ei ole syitä säilyttää yksityistuonnin maksuvapautusta, vaan ympäristösyistä myös yksityistuonnista tulisi periä romutusmaksu. Yksityistuonnin määrä on Ruotsissa kasvanut vuoden 1996 n. 5000 ajoneuvosta n. 65 000 ajoneuvoon vuonna 2000. Vientiautosta ei palauteta romutusmaksua takaisin.

Romutuspalkkion suuruus

Romutuspalkkio oli alun perin 300 kruunua vuonna 1975. Vuonna 1988 se nostettiin 500 kruunuun. Vuonna 1992 palkkion maksuperusteita muutettiin ympäristösyistä siten, että romutuspalkkio on 1500 kruunua sellaisesta ajoneuvosta, joka on hyväksytty katsastuksessa viimeisten 14 kuukauden aikana. Muista ajoneuvoista palkkio oli edelleen 500 kruunua. Romuajoneuvorahaston alijäämään vuoksi 14 kuukauden määräaika supistettiin 9 kuukauteen. Romutuspalkkio on 1.7.2001 lukien nostettu 1500 kruunuun ajoneuvoista, joita taloudellinen tuottajavastuu ei koske ja 700 kruunuun enintään 7 vuotta vanhoista ajoneuvoista, 1200 kruunuun 8-16 vuotta vanhoista ajoneuvoista ja 1700 kruunuun yli 16 vuotta vanhoista ajoneuvoista. Koska entistä suurempi romutuspalkkio voi vaikuttaa myös vastaanottomaksun nousemiseen, hallitus selvittää, miten tätä voitaisiin ehkäistä. Yhtenä mahdollisuutena hallitus pitää automallin mukaan jyvitettyä romutusmaksua. Vuodesta 2007 lukien romutuspalkkio olisi kaikista ajoneuvoista sama 700 kruunua. Tuottajavastuun piiriin kuuluvista autoista maksettaneen palkkio vaikka romuttavaksi luovuttaminen onkin maksutonta. Romuttajat myös “spekuloivat” maksulla ostamalla ajoneuvoja ja ottamalla sitten romutuspalkkion itselleen poistaessaan ajoneuvon rekisteristä.

Romuttajien perimät maksut ovat seuranneet palkkion kehitystä ja nyttemmin romutusmaksut ovat nousseet monissa tapauksissa romutuspalkkion suuruiseksi. Näin ollen maksulla ei juuri ole tarkoitettua kannustusvaikutusta.

Romutuspalkkiota perustellaan ympäristövaikutusten pienentämisellä. Hallitus katsoo kuitenkin, ettei sillä ole riittävästi tilastotietoja romuajoneuvojen ympäristövaikutuksista. Romutuspalkkion määrittämiseksi olisi tarpeen tuntea ajoneuvojen kaikki ympäristövaikutukset. Tässä on hallituksen mukaan otettava huomioon paitsi että vanhat ajoneuvot ovat usein uusia saastuttavampia myös se, että uuden ajoneuvot ovat entisiä tehokkaampia sekä se, että ajoneuvojen tuotanto kuluttaa materiaaleja ja energiaa.

Ympäristöhallinnosta saatujen tietojen mukaan romuajoneuvoja on jäänyt yhä enemmän tonteille ja ympäristöön, sillä romutuspalkkiota ei pidetä riittävän suurena. Vuosittain rekisteröidään noin 360 000 ajoneuvoa, mutta saman aikana vain 170 000 romutustodistusta on myönnetty.

Autonromuttajia on nykyisellään noin 700 kappaletta, joista valtaosa romuttaa noin 50 kpl vuodessa. Tuottajat ovat tehneet sopimuksia noin 100 romuttajan kanssa. Ruotsissa arvioidaan kiristyvien ympäristövaikutusten vuoksi häviävän noin puolet romuttajista.

Autoromutuslain muutos

Autonromutuslakia (1975:343) on muutettu maaliskuussa 2001. Muutoksen myötä vain valtuutettu (auktoriserad) autonromuttaja saa romuttaa alle 3500 kg painavia henkilöautoja, linja-autoja ja kuorma-autoja. Romutustodistuksen saa antaa vain valtuutettu autonromuttaja taikka se, joka valmistaa ammattimaisesti autoja Ruotsissa tai se, joka tuo ammattimaisesti Ruotsiin autoja. Romutuspalkkio maksetaan vain ajoneuvosta, joka on poistettu ajoneuvorekisteristä romutustodistuksen perusteella.

Kaikkeen autonromutukseen tarvitaan valtuutus (auktorisation). Tämä tarkoittaa käytännössä että autonromutusta harjoittavat yksityiset ja kunnat ovat velvollisia hakemaan lääninhallituksen valtuutusta. Nykyisin ei autonromuttamoa varten tarvita ympäristökaaren mukaista lupaa (tillstånd) kuin suurille romuttamoille, vaan useimmiten ilmoitus kunnalle riittää. Naturvårdsverket voi antaa yleisiä

romutustoimintaa koskevia ympäristönsuojelumääräyksiä Valtuutus on määräaikainen yhdestä viiteen vuoteen. Uusi valtuutus voidaan myöntää jos sen saamisen edellytykset on tarkastettu.

4.4 Tanska

Tanskassa ei ole vielä pantu täytäntöön romuajoneuvodirektiiviä. Sen sijaan Tanskassa ovat tulleet voimaan uudet romuajoneuvojen talteenottoa koskevat säännökset. Uudet säännökset on annettu lailla 372/1999 ajoneuvojen purkamista ja romuttamista koskevista ympäristömaksuista ja palkkioista, ympäristöministeriön tähän liittyvällä päätöksellä (BEK 141/2000 Bekendtgörelse om opkraevning af miljöbidrag og udbetaling af godtgörelse i forbindelse med ophugning og skrotning af biler) ja ympäristöministeriön päätöksellä romuajoneuvojen jätehuollosta.

Lain tarkoitus on, että ajoneuvon omistaja saa korvauksen toimittaessaan romuajoneuvon asianmukaisen jätehuollon piiriin. Lakia sovelletaan samoihin ajoneuvoihin kuin romuajoneuvodirektiiviä. Muiden ajoneuvojen ottaminen järjestelmän piiriin monimutkaistaisi maksujärjestelmää liiaksi. Järjestelmän piiriin kuuluvista ajoneuvoista on maksettava 90 kruunun suuruinen vuotuinen “maksu”, jota kuitenkin kutsutaan avustukseksi (miljöbidrag). Avustusmuoto on valittu juridisista syistä, koska maksun tulisi olla palvelusta maksettu ja vastata sen kustannuksia. Valtion ajoneuvoista ei tarvitse maksaa “avustusta”. “Maksulla” katetaan romutuspalkkioiden lisäksi hallinto- ja tiedotuskulut. Maksu koskee sekä uusia että käytössä olevia ajoneuvoja. Maksun arvioidaan turvaavan kulut kaikkina aikoina, sillä vaihtelut rekisteröitävien ajoneuvojen määrissä ovat pienet. Kertymän tulisi vastata järjestelmän kuluja. Ympäristöministeriö voisi määrätä maksun suuruuden, koska romutuskustannukset vaihtelisivat mm. romun markkinahinnan mukaan ja romutusmaksua voi olla tarpeen säädellä kustannusten vaihdellessa.

Vuotuinen maksu peritään lakisääteisen liikennevakuutuksen maksamisen yhteydessä, jolloin voidaan käyttää olemassa olevaa järjestelmää. Vakuutusyhtiöt maksavat kerätyt varat tullilaitokselle samanaikaisesti kuin vakuutusveron. Jos liikennevakuutusmaksua ei makseta lakkautetaan liikennevakuutus, minkä arvioidaan tehokkaasti ehkäisevän romutusmaksun maksamatta jättämisen.

Romutuspalkkio (godtgörelse) maksetaan viimeiselle omistajalle, jos ajoneuvo on poistettu rekisteristä ja toimitettu säännöstenmukaiseen käsittelyyn. Ympäristö- ja energiaministeriö voi määrätä romutuspalkkion määrästä. Palkkion määräksi on arvioitu 1500 kruunua, mutta sitä voidaan laskea 1200 kruunuun, jos romutuskustannukset laskevat.

Tanskassa romuajoneuvo pitää toimittaa luvan saaneelle romuttamolle tai murskaamolle, joilla on ympäristösertifiointi (ISO 9000 tai 14001, Emas)

Säännöksiä perusteltiin paitsi tulossa olevilla yhteisösäännöksillä, myös ympäristösyillä. Vuosittain arvioitiin noin 4000 - 5000 romuajoneuvon tulevan hylätyiksi isännättöminä. Uusien säännösten arvioitiin vähentävän tätä määrää 90 %:lla, millä jo sinänsä on myönteisiä ympäristövaikutuksia. Lisäksi arvioidaan, että säännösten muu tiukentaminen lisää talteen otettujen haitallisten aineiden määrää 50 %:sta 95 %:iin. Määrällisesti tämän arvioidaan tarkoittavan, että noin 1000 tonnia ongelmajätteitä, joka aiemmin on joutunut murskaamojätteen mukana kaatopaikoille, saadaan nyt talteen. Hyödynnettäväksi arvioidaan saatavan nykyistä enemmän jätteitä seuraavasti: 2000 tonnia renkaita, 500 tonnia öljyjä, 100 tonnia lyijyakkuja ja 25 tonnia lyijypainoja. Romuajoneuvoista arvioidaan voitavan hyödyntää jonkun ajan kuluttua 80 % nykyisen 75 %:n sijasta.

Maksu-palkkio-järjestelmän arvioidaan olevan välttämätön, jotta hylättyjen romuajoneuvojen määrä ei kasvaisi, koska romutuskustannukset nousevat uusien vaatimusten myötä. Tanskassa on varsin suuri määrä rekisteristä poistettuja ajoneuvoja, 100 000 kappaletta, joita ei ole toimitettu autopurkamolle. Rekisteriin merkitään vuosittain noin 140 000 - 150 000 ajoneuvoa. Viennin on arvioitu olevan noin 10 000 käytettyä ajoneuvoa, jonka arvioidaan ylittävän yksityistuonnin määrän.

4.5 Yhdistynyt kuningaskunta

Yhdistyneen kuningaskunnan kauppa ja teollisuusministeriö julkaisi elokuussa 2001 muistion eri vaihtoehdoista keräys- ja esikäsittelyjärjestelmän aikaansaamiseksi (Directive 2000/53/EC on End of life vehicles, UK government consultation paper) ja pyysi kommentteja marraskuun alkuun mennessä. Rahoituskysymyksiä ei muistiossa tarkastella.

Muistiossa esitetään kolme vaihtoehtoa keräys- ja esikäsittelyjärjestelmän aikaansaamiseksi.

Vaihtoehto 1:n mukaan tuottajat velvoitettaisiin huolehtimaan järjestelmän perustamisesta ”omille ajoneuvoillensa”. Muistiossa pidetään myös mahdollisena, että ajoneuvon viimeinen omistaja maksaisi siirtymäkauden aikana kokonaan tai osittain romuajoneuvosta syntyvät kustannukset. Tuottajat voisivat huolehtia velvollisuuksistaan yksin tai yhdessä muiden tuottajien kanssa. Tuottajat huolehtisivat myös ”isännättömien” romuajoneuvojen (tuottaja ei ole enää markkinoilla),, joita on noin 1 % ajoneuvokannasta kustannuksista. Vaihtoehdossa pohditaan myös mahdollisuutta asettaa maahantuojalle erilaiset velvoitteet kuin valmistajalle. Muistiossa esitetään myös, että myös tuottajan keräysjärjestelmään kuulumattomat esikäsittelijät saisivat ottaa vastaan romuautoja kilpailusyistä.

Vaihtoehto 2:n mukaan tuottajat olisivat velvollisia ottamaan vastaan omien merkkiensä romuautot ja osuuden ”isännättömistä” ajoneuvoista. Kuten 1-vaihtoehdossa, myös tässä vaihtoehdossa siirtymäkauden aikana romuajoneuvon omistajat voitaisiin velvoittaa vastaamaan kaikista tai osasta romuajoneuvosta aiheutuvista kustannuksista. Kukin tuottaja tai tuottajayhteisö olisi velvollinen täyttämään määrätyn tavoitteen, joka asetettaisiin painona. Tavoitteet asetettaisiin markkinaosuuden mukaan tai edellisvuonna romutettujen ajoneuvojen mukaan. Muistiossa esitetään, että näitä tavoitteita voitaisiin sovittaa ”vihreän tekijän ” mukaan, joka voisi koostua esim. kierrätetyn materiaalin käytöstä ajoneuvon tuotannossa. Vaihtoehdon 2 hyvänä puolena muistiossa pidetään sitä, että perustuessaan markkinaosuuteen kaikki ajoneuvot tulisivat huomioonotetuksi.

Vaihtoehto 3:ssa asetettaisiin velvoitteet erikseen liikenteessä olevalle kannalle tuottajien markkinaosuuden mukaan tonnimääräisenä. Uusien ajoneuvojen osalta tuottajat olisivat velvollisia suorittamaan maksuja yksilölliseen tai yhteiseen rahastoon, joilla aikanaan syntyvien romuajoneuvojen huollon kustannukset katettaisiin. Kukin tuottaja voisi muistion mukaan määrätä itse maksunsa tietyissä rajoissa. Järjestelmä edellyttäisi valvontamekanismia. ”Historialliset” (romu)ajoneuvot voisi palauttaa mihin tahansa luvan saaneeseen esikäsittelypaikkaan.

Muistiossa esitetään harkittavaksi eräitä kaikille vaihtoehdoille yhteisiä kysymyksiä. Asianmukaisena valtakunnallisena kierrätysjärjestelmänä pidetään sellaista, jossa ajoneuvon viimeinen omistaja ei joutuisi kuljettamaan ajoneuvoa ainakaan pitemmälle kuin 50 mailia (n. 80 km).

Romuajoneuvodirektiivin määräaikojen lisäksi tulisi ehkä asettaa välitavoitteita hyödyntämiselle.

Eri vaihtoehdoilla on erilaisia vaikutuksia yritysten taseisiin, joka voi vaihdella seuraavaa vuotta koskevasta vastuusta koko tuottajan markkinoille saattamaa kantaa koskevaksi vastuuksi.

Pienet tuottajat saattaa muistion mukaan olla syytä vapauttaa osasta direktiivin velvoitteista.

Ympäristösopimukset saattaisivat muistion mukaan olla tapa toimeenpanna osa direktiivin velvoitteista.

4.6 Saksa

Saksan ympäristöministeriö on julkaissut 7.8.2001 ehdotuksensa Saksan romuajoneuvolain (AltfahrzeugG) ja eräiden muiden säädösten muuttamisesta romuajoneuvodirektiivin voimaansaattamiseksi. Ehdotus on parhaillaan lausuntokierroksella ja siitä on tehty EY:n teknisiä määräyksiä koskeva ilmoitus.

Saksassa on vuodesta 1997 ollut voimassa romuajoneuvoja koskeva lainsäädäntö ja sitä täydentävä sopimus vuodelta 1998.

Ehdotuksen keskeinen osa on tuottajan velvollisuus järjestää omien automerkkiensä keräily. Velvoite järjestää keräily tulisi voimaan vuoden 1.7.2002 uusille ajoneuvoille ja 2007 alusta ajoneuvoille, jotka on saatettu markkinoille ennen 1.7.2002. Vanhaa ajoneuvokantaa arvioidaan olevan markkinoilla vuoden 2007 alussa noin 40 %. Tuottajien tulee varautua myös siihen, että sen markkinoilla saattamat ajoneuvot kerätään vaikka tuottaja lopettaa toimintansa. Miten tämä tapahtuu, ei ilmene ehdotuksesta. Tuottajan vastuu rajoitettaisiin vain Saksassa rekisterissä oleviin tai äskettäin rekisterissä olleisiin ajoneuvoihin, jotta ulkomaisia autoja ei tuotaisi maksuttomaan keräykseen.

Tuottajat voivat huolehtia velvollisuuksistaan yksin tai yhdessä. Yksilöllisen vastuun etuna pidetään ehdotuksessa, että se mahdollistaa tuottajien välisen kilpailun paremmin kuin kollektiiviset järjestelmät, kuten järjestelmä, jossa tuottaja maksaa yhteiseen rahastoon tai kolmannen osapuolen hoitama järjestelmä. Kollektiivisten järjestelmien haittana pidetään sitä, että ne johtaisivat ”monopolityyppisiin solidaarisuusrahastoihin”. Kollektiivisten järjestelmien epäillään myös olevan kalliimpia kuin yksilölliseen vastuuseen perustuvien järjestelmien. Ehdotuksessa kerrotaan Saksassa harkitun myös ajoneuvon käyttäjän osallistumista romutuskustannusten kattamiseen, mutta sillä ei havaittu olevan mitään etua, mutta sen sijaan johtavan mahdollisesti kilpailunrajoituksiin

Tuottajien ja varaosien toimittajien tulee huolehtia korjaustoiminnassa syntyvien osien keräämisestä.

Tuottajien vastuun huomioon ottamisesta myös kirjanpidossa ja verotuksessa annettaisiin asianomaisessa lainsäädännössä määräyksiä, jotta tuottajat välttyisivät niihin muutoin kohdistuvista kohtuuttomista rasituksista.

Uusien säännösten aiheuttamien kustannusten huomioonottaminen aiheuttaa tarpeen nostaa ajoneuvon keskimääräistä hintaa 0,5 %:lla eli 200 Saksan markalla. Hinnan korotuspaine vaihtelisi kuitenkin riippuen valmistajasta ja mallista, mutta sen ei arvella missään tapauksessa olevan 1 %:a suurempi.

5 Taloudellisten toimijoiden suunnittelema kierrätysjärjestelmä

Suomessa on autoalan, autopurkamo- ja murskaamoyritysten, liikennevakuutusyhtiöiden ja viranomaisten (ympäristöministeriö ja Ajoneuvohallintokeskus) yhteistyönä seurattu romuajoneuvodirektiivin valmistelua ja valmistauduttu sen käytännön toimeenpanoon lähes koko 1990-luvun ajan. Kesällä 2001 toteutetussa kehitys- ja kokeiluhankkeessa testattiin romuajoneuvodirektiivin toimeenpanemiseksi romuajoneuvojen vastaanoton, esikäsittelyn ja hyödyntämisen järjestämistä sekä romutustodistus- ja tietojärjestelmää. Hankkeessa arvioitiin myös direktiivin täytäntöönpanosta aiheutuvat kustannukset. Seuraavassa on kuvattu hankkeen loppuraportin mukainen taloudellisten toimijoiden suunnittelema romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmä.

5.1 Tuottajayhteisö

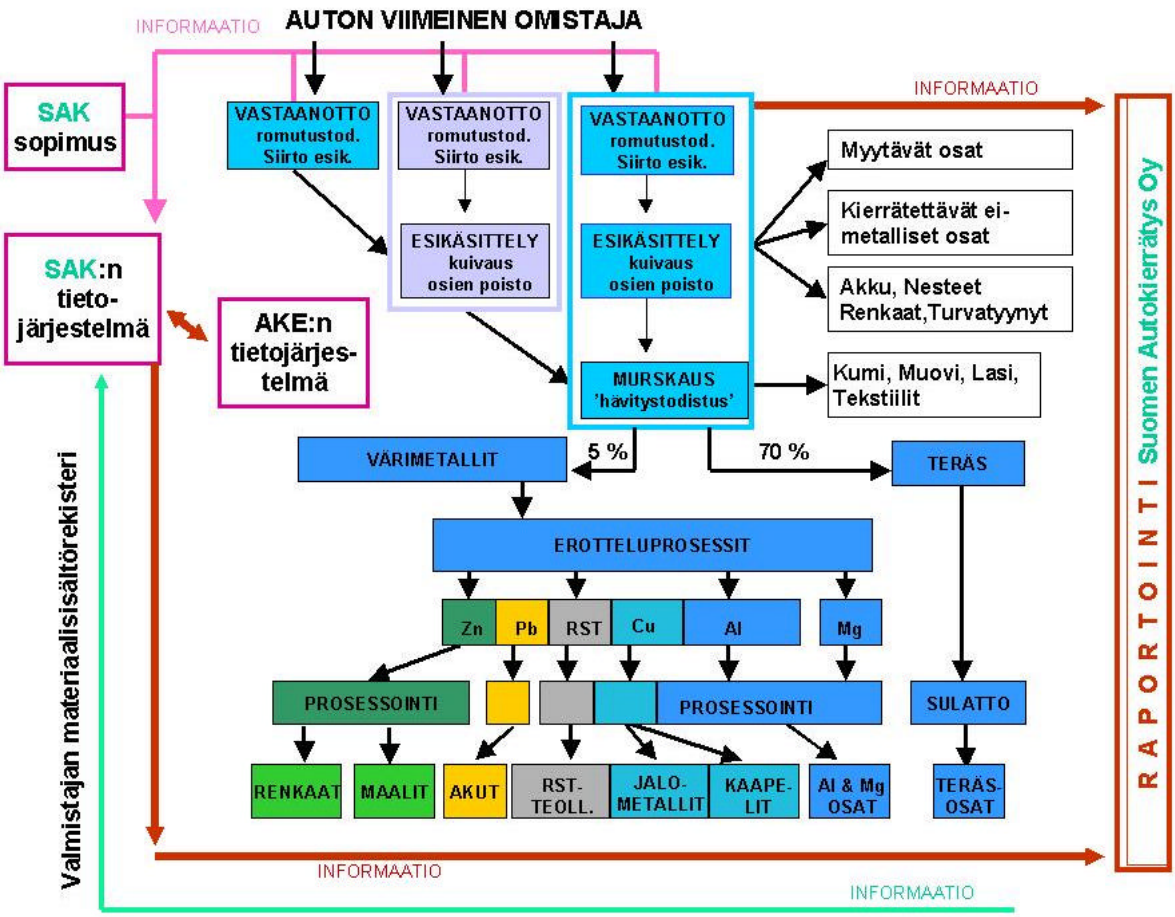
Romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmää hallinnoisi tuottajien perustama tuottajayhteisö Suomen Autokierrätys Oy, joka sopimuskumppaniensa avulla käytännössä järjestäisi romuajoneuvojen kierrätyksen Suomessa. Suomen Autokierrätys Oy vastaisi siihen liittyneiden tuottajien velvoitteista. Myös muut yhteisöön kuulumattomat tuottajat voisivat maksua vastaan käyttää Autokierrätys Oy:n palvelua. Tuottajayhteisö loisi laadulliset ja toiminnalliset sekä ympäristösäädöksiin, Ajoneuvohallintokeskuksen vaatimuksiin ja muihin vaatimuksiin liittyvät kriteerit, joiden mukaan tuottajille romuajoneuvodirektiivissä ja kotimaisessa lainsäädännössä asetetut velvoitteet täytetään.

Tuottajayhteisö seuraisi kokonaisuuden toimintaa ja keräisi tarvittavan tiedon ja raportoisi sen edelleen. Näin tuottajayhteisö huolehtisi kokonaisuudessaan romuautodirektiivissä asetettujen vaatimusten täyttämisestä ja osaltaan kansallisten tavoitteiden täyttymisestä.

Tuottajayhteisö perustaisi järjestelmän rungon, jonka muodostavat vastaanotto- ja esikäsittelypaikat sekä murskaamot. Järjestelmä toimisi tasapuolisesti kaikkialla Suomessa. Kierrätysjärjestelmään kirjattu auto ei enää palaisi liikenteeseen, vaan se hyödynnettäisiin osina ja materiaaleina siten, että asetetut kierrätystavoitteet täyttyvät.

Tuottajayhteisö (Suomen Autokierrätys Oy) valitsisi kierrätysjärjestelmässä toimijat (sopimuskumppanit) laadulliset kriteerit täyttävistä toimijoista. Sopimuskumppanien toiminta tarkastettaisiin säännöllisesti.

Oheisessa kuvassa 6 on esitetty kierrätysjärjestelmän toimintakaavio.



Kuva 6. Romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmän toimintakaavio (SAK tarkoittaa Suomen Autokierrätys Oy:tä).

5.2 Romuajoneuvon vastaanotto

Keräyspaikan tulisi täyttää viranomaismääräykset, tuottajayhteisön laatuvaatimukset sekä Ajoneuvohallintokeskuksen vaatimukset rekisteritietojärjestelmän osalta. Tuottajayhteisö määrittelee myös keräyspaikan tehtävät. Kerätyspaikkoja tulisi olemaan kattavasti koko maassa.

Tuottajayhteisö valitsisi keräyspaikat ja osaltaan seuraisi niiden toimintaa. Vaatimukset olisivat samat kaikille toimijoille.

Mahdollisia keräyspaikkoja olisivat tuottajayhteisön vaatimukset täyttävät toimipisteet, kuten autokorjaamot, katsastusasemat, purkamot, romukaupat ja murskaamot.

Keräyspaikassa luovutettava ajoneuvo tarkastettaisiin. Jos romuajoneuvosta puuttuisi olennaisia osia, kuten moottori tai kori, olisi auton luovuttaja velvollinen korvaamaan puuttuvien osien aiheuttaman arvon vähennyksen vastaanotossa. Tästä aiheutuvat kustannukset määriteltäisiin keräyspaikassa. Romuajoneuvo ei saisi sisältää myöskään ylimääräisiä materiaaleja tai esineitä. Muutoin ajoneuvon luovutus keräykseen olisi luovuttajalle ilmainen. Tarkastuksen yhteydessä tarkastetaan myös ajoneuvon asiapaperit sekä rekisteröinti- ja tunnistetiedot. Keräys-

paikka olisi velvollinen pitämään kirjaa vastaanotetuista ja eteenpäin luovutetuista ajoneuvoista. Kerätyt romuajoneuvot toimitettaisiin vain kierrätysjärjestelmään hyväksyttyyn esikäsittelypaikkaan tai murskaamoon.

5.3 Romuajoneuvon poistaminen rekisteristä

Keräyspaikassa romuajoneuvo kirjattaisiin saapuneeksi kierrätysjärjestelmään ja ajoneuvo poistettaisiin rekisteristä. Keräyspaikassa olisi oltava tietoyhteys Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmään ajoneuvon rekisteristä poistoa varten. Ainoastaan ajoneuvon omistajalla olisi oikeus romuttaa ajoneuvo, minkä vuoksi omistusoikeus olisi voitava varmistaa. Ajoneuvon luovuttaja saisi ajoneuvostaan kuitin eli romutustodistuksen.

Keräyspaikka olisi ”kierrätysputken” ensimmäinen osa. Ajoneuvoa ei tämän jälkeen voitaisi rekisteröidä uudelleen kotimaassa eikä ulkomailla, vaan romuajoneuvo hyödynnettäisiin osina ja materiaaleina.

5.4 Esikäsittely ja esikäsittelypaikka

Esikäsittelypaikkaverkostoa perustettaessa pyrittäisiin käyttämään jo olemassa olevia tiloja ja laitoksia, joissa perusinfrastruktuuri on hyvässä kunnossa, kuten purkamoita tai autokorjaamoja. Tällöin investointitarve vähenisi ja kulutaso madaltuisi.

Esikäsittelytilojen olisi oltava lämmitetyt. Esikäsittely voisi sijaita myös murskaamon yhteydessä.

Esikäsittelyssä romuajoneuvo tehtäisiin haitattomaksi osien ja materiaalien hyödyntämistä varten. Esikäsittelypaikassa ajoneuvosta poistettaisiin muun muassa:

- haitalliset aineet ja osat kuten nesteet, renkaat, akku ja kondensaattorit
- tai tehtäisiin vaarattomiksi räjähdysvaaralliset osat, esim. turvatyynyt, turvavöiden kiristimet jne.
- elohopeaa sisältävät luokitellut osat mahdollisuuksien mukaan
- katalysaattorit.

Tuottajayhteisö osaltaan seuraisi asetettujen vaatimusten noudattamista.

Lisäksi romuajoneuvoista poistettaisiin osien kysynnän mukaan varaosia, kuten moottori, toimilaitteita ja peltiosia. Esikäsittelypaikkaa ei velvoitettaisi purkamaan kuin haitalliset aineet tai osat, mikäli kyseisen automerkin ja mallin varaosille ei ole luonnollista kysyntää.

Varaosien uudelleen käyttöä varten luotaisiin yhteistyöverkosto, johon kuuluisivat esikäsittelijät sekä halukkaat varaosakauppiaat. Näiden toimijoiden välille luotaisiin tietojärjestelmä, jolloin varaosakauppiaiden ilmoittama tarve nähtäisiin esikäsittelyn yhteydessä ja tarvittavat osat voitaisiin irrottaa hyödynnettäväksi. Varaosakauppiaat (sopimuskumppani) voisivat noutaa romuajoneuvon myös kokonaisena osien hyödyntämistä varten, mutta sitä ei voisi enää uudelleen rekisteröidä. Ajoneuvosta poistettaisiin tunnusnumerot ennen osien hyödyntämistä. Osien hyödyntämisen jälkeen autoromu toimitettaisiin materiaalien hyödyntämistä varten murskaamoon.

5.5 Materiaalien kierrätys ja hyödyntäminen

Materiaalien kierrätys tehtäisiin siellä missä se on tarkoituksenmukaisinta kustannusten ja kierrätykseen saatavien materiaalien suhteen. Siksi esikäsitellyt romuajoneuvot prosessoitaisiin pääsääntöisesti murskaamoissa, joissa metallit pystytään teollisesti erottamaan toisistaan ja ohjaamaan tehokkaasti kierrätykseen.

Murskaamossa ajoneuvot murskataan kolmeen eri jakeeseen:

- magneettinen teräs, terästeollisuuden raaka-aine
- ei-rautapitoinen jae, eri metalleja, jatkojalostetaan
- jäte, loppusijoitetaan.

Murskaamoja toimii tällä hetkellä neljä. Kahden uuden murskaamon rakentaminen on käynnistymässä.

Ajoneuvojen materiaalisisällöstä noin 75 prosenttia on metallia, jotka saadaan kierrätettyä metalliteollisuuden raaka-aineeksi. Loppu 25 prosenttia on muun muassa lasia, kumia, muovia ja pehmusteita. Näiden materiaalien hyötykäyttö ja kierrättäminen on hankalaa ja taloudellisesti kannattamatonta. Tällä hetkellä Suomessa ei ole kattavaa kierrätysratkaisua kyseisille materiaaleille, joten ne jouduttaisiin sijoittamaan kaatopaikalle. Suomen Autokierrätys Oy seuraa ja osaltaan kehittää jätejakeiden mahdollista kierrätystä ja energiahyödyntämistä siten, että ehdotetussa laissa asetetut tavoitteet saavutetaan.

5.6 Tiedonhallinta

Oleellinen osa kokonaisjärjestelmän toimintaa olisi tietohallinto. Se käsittäisi sekä romuajoneuvojen fyysisen käsittelyn seurannan että myös taloudellisten seikkojen hallinnan. Järjestelmän käynnistysvaiheessa käytettäisiin kahta erillistä tietojärjestelmää: Suomen Autokierrätys Oy:n hallinnoimaa järjestelmää sekä Ajoneuvohallintokeskuksen rekisteritietojärjestelmää. Tavoitteena jatkossa olisi yhdistetty tietojärjestelmä.

Kaikki toimijat liittyisivät tietojärjestelmiin. Tietojärjestelmä toimisi myös viranomaiselle raportoitavan tiedon keräys– ja käsittelykanavana.

5.7 Tiedottaminen

Tuottajayhteisö huolehtisi tiedottamisesta ja neuvonnasta siten, että ajoneuvon omistajat saisivat tiedon romuajoneuvojen hyväksytyistä keräyspaikoista sekä romutustodistuksesta ja siihen liittyvästä menettelystä poistaa romuajoneuvo rekisteristä.

5.8 Kehittäminen

Oleellinen osa romuajoneuvojen kierrätysjärjestelmää olisi järjestelmän jatkuva kehittäminen. Kehittyvä järjestelmä seuraisi ulkoapäin tulevia vaatimustason muutoksia, teknologian kehittymistä sekä autojen kierrätettävyyden muuttumisen vaikutuksia kierrätysjärjestelmään. Tuottajayhteisö varmistaisi, että toiminnassa mukana olevat toimijat täyttäisivät järjestelmän vaatimukset jatkossakin. Tuottajayhteisö seuraisi sopimuskumppaniensa kanssa myös kierrätyksen teknistä kehitty-

mistä sekä osien ja materiaalien markkinatilannetta. Kehittämisessä otettaisiin huomioon järjestelmällisyys mm. laatu- ja ympäristöjärjestelmien käyttöönottona kautta koko toimijaorganisaation. Järjestelmän tasainen kehittyminen varmistettaisiin Suomen Autokierrätys Oy:n toimeenpanemilla tarkastuksilla.

Tuottajan taloudellisen vastuun toimeenpanon vaihtoehdot ja siihen liittyviä ongelmia

6

Romuajoneuvodirektiivin 5 artiklan 4 kohdan mukaan ajoneuvon tuottaja on velvollinen vastaamaan kokonaan tai huomattavalta osin kustannuksista taikka ottamaan romuajoneuvo takaisin siten, ettei romuajoneuvon viimeiselle omistajalle aiheudu kustannuksia arvottoman tai negatiivisen arvon omaavan romuajoneuvon toimittamisesta hyväksyttyyn käsittelylaitokseen. Direktiivin 12 artiklan 2 kohdan nojalla tämä velvollisuus koskee 1.7.2002 alkaen ajoneuvoja, jotka on saatettu markkinoille mainitusta päivästä alkaen ja viimeistään 1.1.2007 alkaen ajoneuvoja, jotka on saatettu markkinoille ennen 1.7.2002. Tuottajalla tarkoitetaan ajoneuvon ammattimaista valmistajaa ja uuden tai käytetyn ajoneuvon ammattimaista maahantuojaa.

6.1 Vaihtoehtoisia malleja

Nykyisin romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista vastaa ajoneuvon viimeinen omistaja. Lukuun ottamatta tuottajan vastuun piirin 1.7.2002 alkaen kuuluvia ”uusia” romuajoneuvoja, romuajoneuvoista aiheutuvat jätehuollon kustannukset voitaisiin romuajoneuvodirektiivin mukaan periä siirtymäkauden 1.7.2002 –1.1.2007 aikana edelleenkin romuajoneuvon viimeiseltä omistajalta. Direktiivin tällaisesta toimeenpanosta seuraava noin 1000 markan suuruinen jätehuoltomaksu johtaisi siihen, että romuajoneuvot jäisivät lisääntyvässä määrin ympäristöön siirtymäkauden aikana.

Edellä sanotun perusteella seuraavassa tarkasteltavien mallien perustana on, että romuajoneuvon luovuttaminen vastaanottopaikkaan on romuajoneuvon viimeiselle omistajalle maksuton 1.7.2002 alkaen.

1) Puhdas tuottajavastuumalli

Tässä mallissa tuottajat, sekä uusien että käytettyjen ajoneuvojen tuottajat vastaisivat taloudellisesti 1.7.2002 alkaen ajoneuvojen, mukaan lukien yksityishenkilöiden tuomat ajoneuvot ja olemassa oleva autokanta, keräyksen ja muun jätehuollon kustannuksista joko yksin tai yhdessä muiden tuottajien kanssa. Tuottajien vastuu rajoitettaisiin kuitenkin enintään niin suureksi kuin kunkin tuottajan osuus on vastaavanlaisten ajoneuvojen markkinoista. Esimerkiksi jos tuottajan osuus on 10 prosenttia kaikkien tuottajien markkinoille toimittamista ajoneuvoista, tuottaja maksaisi 10 prosentista kyseisenä vuonna romutettavien ajoneuvojen jätehuollon kustannuksista tai jos tuottaja järjestää jätehuollon yksin, tuottaja olisi velvollinen ottamaan vastaan 10 prosentin osuuden asianomaisena vuonna romutettavien ajoneuvojen määrästä. Käytännössä ensirekisteröitävien, tuottajien markkinoille

saattamisen uusien ja käytettyjen ajoneuvojen hintaan lisättäisiin kierrätysmaksu, jolla katettaisiin vuosittain romutettavaksi tuotavien ajoneuvojen jätehuoltokustannukset.

Tässä mallissa ei tarvittaisi vakuusjärjestelyjä, koska tuottajalle ei syntyisi suuria taloudellisia vastuita yhden vuoden aikana. Yksittäinen tuottaja tai tuottajayhteisö tarvitsisi kuitenkin pienehkön puskurirahaston tai esimerkiksi vakuutuksen uusien ajoneuvojen myynnin ja romuajoneuvojen kertymän vaihteluja varten. Tällaisesta puskurirahastosta tai muusta vakuusjärjestelystä tuottajat päättäisivät itsenäisesti haluamallaan tavalla.

Arvio

Puhtaan tuottajavastuun järjestelmä olisi selkeä vastuusuhteiltaan ja se voisi olla voimassa alusta lähtien ilman siirtymäkautta. Järjestelmä olisi samanlainen kuin muissa tähänastisissa tuottajavastuujärjestelmissä, jotka ovat toimineet hyvin. Järjestelmä takaisi sen, että tuottajalle ei tule suhteetonta rasitusta, koska vastuu sidottaisiin vuosittaiseen uusien ajoneuvojen markkinoille saatettuun määrään. Järjestelmä ei edellyttäisi myöskään pitkäaikaista rahastointia. Järjestelmä antaisi tuottajille vapauden järjestää myös kustannusten kattaminen haluamallaan tavalla, toisin kuin esimerkiksi sellainen järjestelmä, jossa valtio keräisi romutusmaksua ja jakaisi romutusavustuksia. Valtion osuus tässä järjestelmässä rajoittuisi sen laillisuusvalvontaan. Lain säätämisen kannalta järjestelmä olisi kohtuullisen yksinkertainen.

Mallia saatetaan pitää EY:n perustamissopimuksen vastaisena, koska siinä käytettyihin tuontiautoihin kohdistuisi rasite, jota kotimaassa myytäviin käytettyihin autoihin ei kohdistu eli kyseessä olisi tuontia syrjivä toimenpide. Koska järjestelmä kattaisi kaikki syntyvät romuajoneuvot, tulisi tuottajien vastattavaksi myös muiden kuin tuottajien markkinoille tuomat ajoneuvot, lähinnä yksityishenkilöiden tuomat ajoneuvot. Näin ollen järjestelmä suosisi nk vapaamatkustamista. Tämä saattaa muodostua ongelmaksi, jos ajoneuvojen tuonti kanavoituu suuressa määrin ammattimaisen mahantuonnin ulkopuolelle, kuten on käynyt mm. Ruotsissa. Toistaiseksi kun yksityinen tuonti on vähäistä ja koskee lähinnä niin sanottuja muuttoautoja, yksityistuonnista johtuvaa taloudellista rasitusta ei voida pitää kohtuuttomana. Tuottajien vastuuta vähentää vastaavasti yksityinen vienti.

2) Tuottajavastuu-/avustusmalli

Tässä mallissa tuottajien vastuu olisi muuten samanlainen kuin puhtaassa tuottajavastuumallissa, paitsi, että siirtymäkauden aikana 1.7.2002-31.12.2006 (tai esimerkiksi kahden vuoden aikana) tuottajat vastaisivat vain uusien ajoneuvojen romutuskustannuksista. Käytännössä näitä olisivat kolarissa romuttuvat ajoneuvot. Vuoden 2007 alusta lukien (tai muun siirtymäkauden jälkeen) tuottajat vastaisivat kaikkien romuajoneuvojen keräyksen ja muun jätehuollon kustannuksista markkinaosuutensa suhteessa kuten edellä on kuvattu. Siirtymäkautena syntyvien romuajoneuvojen jätehuoltokustannukset maksettaisiin valtion varoista maksamalla joko tuottajille tai vaihtoehtoisesti suoraan romuajoneuvon viimeiselle omistajalle keskimääräisen romutuskustannuksen verran avustusta romutustodistusta vastaan. Valtiolle syntyvä menoerä voitaisiin kattaa esimerkiksi korottamalla henkilö- ja pakettiautoista kannettava vuotuista ajoneuvoveroa. Järjestelmän toteuttaminen merkitsi puhtaaseen tuottajavastuumalliin verrattuna noin 100 miljoonan markan vuosittaista kustannushelpotusta tuottajille edellyttäen, että vuosittainen romuajoneuvomäärä on 100 000 ajoneuvoa ja keskimääräinen romutuskus-

tannus on 1000 markkaa ajoneuvoa kohti. Jos avustuksen kustannukset perittäisiin ajoneuvoverossa, kukin henkilö- ja pakettiauton omistaja maksaisi laskennallisesti vuosittain veroa tätä varten 40-50 markkaa siirtymäkauden aikana.

Arvio

Malli antaisi tuottajille mahdollisuuden varautua romuajoneuvojen keräyksen kustannuksiin. Siirtymäkauden jälkeen mallilla olisi samat edut ja haitat kuin puhtaalla tuottajavastuumallilla.

Siirtymäkautena tuottajavastuun koskisi vain ”uusia” ajoneuvoja ja pääosasta kustannuksia huolehdittaisiin valtion varoin, minkä direktiivi sallii. Haluttaessa kustannukset voitaisiin kohdistaa esimerkiksi autoilijoihin korottamalla hivenen vuosittaista ajoneuvoveroa. Järjestelmä edellyttää valtion maksubyrokratiaa, mutta päätöksiä ei olisi lukumääräisesti paljon, jos avustus maksettaisiin tuottajille tai tuottajayhteisölle.

3) Kertamaksumalli

Järjestelmässä perittäisiin kaikista ensirekisteröitävistä ajoneuvoista ja ennen säädösten voimaantuloa ensirekisteröityjen ajoneuvojen ensimmäisistä omistajavaihdoksista romutusmaksua valtiolle keskimääräisten romutuskustannusten verran eli käytännössä kaikista ajoneuvoista perittäisiin jätehuoltomaksua. Tuottajien tuomista tai valmistamista ajoneuvoista maksun maksaisi tuottaja, muista ajoneuvoista ajoneuvon omistaja.

Maksun veroluontoisuuden vuoksi siitä tulisi säätää verolailla. Kerätyillä varoilla maksettaisiin t

uottajille avustusta keskimääräisten jätehuoltokustannusten verran ja palkkio voitaisiin maksaa tuottajan tai tuottajayhteisön sijasta sille, joka vie romuajoneuvon hyväksyttyyn vastaanottopaikkaan.

Arvio

Järjestelmä on toimiva kaikissa oloissa, myös tuottajien mahdollisen maksukyvyttömyyden aikana tai tuottajan poistuessa markkinoilta. Tuottajat pääsisivät aloittamaan lähes ”puhtaalta pöydältä”, koska suuri osa liikenteessä olevasta nk. vanhoista ajoneuvoista ei jäisi tuottajien vastuulle. Tämä mahdollistaisi sen, että uusien ajoneuvojen erilainen hyödynnettävyys voitaisiin ottaa huomioon asetettaessa kierrätysmaksua. Järjestelmä olisi kilpailun kannalta neutraali, kun kaikki tuojat, myös yksityiset olisivat järjestelmän piirissä. Malli täyttää myös yhteisölainsäädännön vaatimukset.

Siirtymäkauden aikana vallitsisi tuottajavastuun sijasta osittainen käyttäjävastuu, mutta tämä on romuajoneuvodirektiivin mukaista. Malli edellyttää samantapaista maksu- ja romutuskorvausjärjestelmää kuin tuottaja/avustusmallikin. Kerran tai kahdesti maksettava maksu olisi suuruudeltaan keskimääräisten romutuskustannusten suuruinen tai hieman suurempi ja romutuspalkkio keskimääräisten romutuskustannusten suuruinen. Malli saattaisi aiheuttaa sen, että vanhimpien autojen omistajanvaihdokset jäisivät rekisteröimättä. Koska kaikkia autoja ei siirtymäkauden aikana ja erityisesti vanhimpia autoja, joiden arvo on vähäinen ei myytäisi kertaakaan, joten osa liikenteessä olevasta kannasta siirtyisi tuottajan vastuulle ilman, että romutusmaksua on maksettu. Näiden romuajoneuvojen romutuskustannukset jäisivät tuottajien maksettavaksi. Koska kierrätysmaksua kannettaisiin kaikista rekisterissä jo olevista ajoneuvoista, tässä mallissa kertyisi valtion kassaan aluksi varoja huomattavasti vuotuista tarvetta enemmän, mutta ylimäärä ”sulaisi” pois ajan mittaan.

4) Vakuutusmalli

Tässä mallissa kaikilla ajoneuvoilla tulisi olla pakollinen kierrätysvakuutus, josta säädettäisiin lailla. Kierrätysvakuutus maksettaisiin kerralla kokonaisuudessaan, kahdessa erässä tai liikennevakuutuksen tapaan vuosittain. Vakuutusmaksun maksaisi se, joka ensimmäisen kerran rekisteröi Suomessa ajoneuvon (myös esimerkiksi yksityistuoja) ja se, joka ensimmäisenä rekisteröi säädösten voimaantulon jälkeen omistajavaihdoksen. Vuosittaisessa mallissa vakuutusmaksun maksaisi ajoneuvon omistaja. Vastuu ajoneuvon keräyksen ja muun jätehuollon rahoituksen järjestämisestä siirtyisi vakuutusyhtiölle. Vakuutusmaksun määräisi vakuutusyhtiö ottaen uusissa ajoneuvoissa huomioon ajoneuvon kierrätettävyyden. Mallissa vakuutusyhtiöt huolehtisivat kerättyjen varojen rahastoimisesta ja ottaisivat mahdolliset tuotot huomioon vakuutusmaksuissa. Uusien ajoneuvojen osalta romutuskorvaus tulisi maksettavaksi keskimäärin 18 vuoden kuluttua ostohetkestä eli turvaavien vakuuksien säilyminen olisi olennaista.

Pakollisen vakuutuksen ohella olisi mahdollista käyttää vakuutusta joko täysin vapaaehtoisena turvaavana vakuutena tai sitten valinnaisena muiden mahdollisten vakuusmuotojen kanssa, kuten pankkitakaukset, takausrenkaat tms.

Arvio

Tasapuolisesti maahantuotavia ja rekisterissä jo oleva ajoneuvoja kohteleva vakuutusmalli olisi yhteisöoikeudessa edellytetyn syrjimättömyyskiellon mukainen. Malli olisi toimiva kaikissa oloissa ja riippumaton tuottajista. Malli ei sallisi nk. vapaamatkustajia eli olisi kilpailuneutraali. Vakuututtamista valvottaisiin vakuutuslainsäädännön nojalla. Vakuutusyhtiöt tuntevat ajoneuvon vakuutustoimintaa liikenne- ja ajoneuvovakuutusten kautta. Vakuuttamista rasittaisi 22 %:n vakuutusmaksuvero, josta vapautuksen saaminen olisi vakuutusalan mukaan edellytys järjestelmän perustamiselle. Vakuutusmallin ongelmana olisivat vanhimmat ajoneuvot, joita ei mahdollisesti vakuutettaisi. Osalle ajoneuvoja ei todennäköisesti hankittaisi kierrätysvakuutusta niiden vähäisen arvon vuoksi ja niiden vastuusta tulisi säätää erikseen.

5) Yhdistetty tuottajavastuu- ja yksityishenkilövastuumalli

Yhdistetyssä tuottajavastuu- ja yksityishenkilömallissa tuottaja vastaisi valmistamiensa tai tuomiensa ajoneuvojen jätehuollon kustannuksista ja yksityishenkilö olisi velvollinen osallistumaan tuottajien järjestelmään maksamalla vastaavan summan tuottajayhteisölle. Mallissa ei varauduttaisi tuleviin jätehuoltokustannuksiin, vaan kunakin vuonna ensirekisteröitävät ajoneuvot ”kustantaisivat” samana vuonna syntyvien romuajoneuvojen jätehuollon. Kustakin ensirekisteröitävästä ajoneuvosta tulisi rekisteröinnin yhteydessä osoittaa, että ajoneuvosta on maksettu tuottajayhteisölle romuajoneuvon keskimääräisiä romutuskustannuksia vastaava summa. Vaihtoehtoisesti voitaisiin tulevaisuudessa ottaa ajoneuvolle kierrätysvakuutukseksi kutsuttu vakuutus, jolla vakuutusyhtiö ottaisi vastatakseen ajoneuvon vastaisista romutuskustannuksista. Toistaiseksi tällaisia vakuutuksia ei ole Suomessa saatavissa.

Arvio

Koska tuottajat saattavat markkinoille useimmat ajoneuvot, voidaan katsoa, että malli täyttää direktiivin vaatimukset tuottajavastuusta. Malli ehkäisisi yksityishen-

kilöiden tuomista ajoneuvoista muutoin syntyvän vapaamatkustajaongelman. Kuten muut tuottajavastuuseen perustuvat mallit, tämä malli asettaa käytettyjen autojen tuonnin eri asemaan kotimaassa tapahtuvan käytettyjen ajoneuvojen myynnin kanssa, jota voidaan mahdollisesti pitää EY:n perustamissopimuksen vastaisena. Mallilla on kuitenkin ympäristöllisiä ja käytännöllisiä etuja, joten sitä voidaan pitää hyväksyttävänä ottaen huomioon, että kotimaisen kannan vanhetessa syrjivyysongelma pienenee.

Missään mallissa ei ole otettu huomioon mahdollista veron tai maksun palauttamista viennin yhteydessä.

6.2 Ehdotettu järjestelmä

Romuajoneuvojen jätehuollon kustannusvastuu ehdotetaan toteutettavaksi yhdistettyä tuottajavastuu-yksityishenkilövastuumallia noudattaen. Järjestelmä olisi lainsäädännöllisesti ja hallinnollisesti yksinkertainen eikä valtion olisi tarpeen osallistua muuten kuin valvomalla järjestelmän toteutumisen lainmukaisuutta. Yksityishenkilöiden kustannusvastuuta lukuun ottamatta se olisi myös samankaltainen kuin muut tähänastiset tuottajavastuujärjestelmät. Se antaisi tuottajille hyvät mahdollisuudet järjestää romuajoneuvojen jätehuolto haluamallaan tavalla ja vaikuttaa näin kustannuksiin. Kaikki kustannusten syntyhetkellä toimivat tuottajat olisivat samassa kilpailuasemassa ja kunkin tuottajan vastuu olisi kohtuullinen. Järjestelmä ei edellyttäisi pitkän tähtäimen rahoitusta. Se perustuisi kullakin hetkellä toimivien tuottajien kustannusvastuuseen sekä rahoituksen keräämiseen juoksevia menoja vastaavasti myös muilta kuin tuottajilta. Tuottajien ei tarvitsisi tehdä kirjanpidollisia varauksia koko liikenteessä olevan vaan ainoastaan vuosittain liikenteestä poistuvan ajoneuvokannan osalta.

Järjestelmässä yksityiset tuojat eivät välttyisi kustannusvastuusta vaan osallistuisivat romuautojen jätehuollon kustannuksiin omalla osuudellaan ilman, että järjestelmästä kuitenkaan tulisi liian raskas. Se kohtelisi tasapuolisesti kaikkia maassa ensirekisteröitäviä uusia ja käytettyjä ajoneuvoja. Kaikki 1.7. 2002 jälkeen maassa ensirekisteröivän ajoneuvojen valmistajat ja maahantuojat olisivat yhtäläisessä kustannusvastuussa romuajoneuvojen jätehuollosta.

Ajoneuvon hintaan kohdistuvan taloudellisen paineen lieventämiseksi siirtymäkauden 1.7.2002 – 31.12.2006 aikana voitaisiin myöntää lisäksi avustusta tuottajille romuajoneuvoista aiheutuvien jätehuoltokustannusten kattamiseen edellyttäen, että valtion talousarvioon sisällytettäisiin tarkoitusta varten määräraha. Avustuksen suuruudeksi ehdotetaan tässä vaiheessa noin puolet romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista.

Valitun mallin perusteella ehdotetun lain nojalla tuottaja vastaisi romuajoneuvojen jätehuollon järjestämisestä ja siitä aiheutuvista kustannuksista siitä alkaen, kun viimeinen omistaja on toimittanut romuajoneuvon hyväksytylle kerääjälle. Tuottajan kustannusvastuu koskisi tuottajan markkinaosuutta vastaavaa määrää vuosittain kertyvistä romuajoneuvoista. Järjestely koski kaikkia eli käytettyjä, ”uusia” , ”isännättömiä” ja ”historiallisia” romuajoneuvoa 1.7.2002 alkaen mukaan lukien rekisteristä poistetut ajoneuvot.

Ehdotettavan lain nojalla myös muu ajoneuvon tuoja tai valmistaja kuin tuottaja, kuten yksityishenkilö, vastaisi osaltaan romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista maksamalla romuajoneuvon jätehuollosta aiheutuvia keskimääräisiä kustannuksia vastaavan ja enintään tuottajan tai tuottajayhteisön jäseniltään markkinoille toimitettua ajoneuvoa kohden perimän suuruisen kierrätysmaksun tuottajalle tai tuottajayhteisölle.

6.3 Tuottajavastuun toimeenpanoon liittyviä ongelmia

Seuraavassa tarkastellaan eräitä ehdotetun järjestelmän ja tuottajan taloudelliseen vastuun toimeenpanoon liittyviä ongelmia.

Käytettyjen ajoneuvojen tuonnin mahdollinen syrjintä

Romuajoneuvodirektiivissä ja ehdotetussa laissa tarkoitettu tuottajan vastuu koskee myös käytettyjen ajoneuvojen ammattimaista maahantuojaa. Käytetyllä ajoneuvolla tarkoitetaan yli puoli vuotta liikenteessä ollutta ajoneuvoa. EY-tuomioistuimen tähänastisen oikeuskäytännön valossa käytetyn ajoneuvon tuottajaan kohdistuva velvoite osallistua romuajoneuvojen jätehuollon järjestämiseen esimerkiksi tuottajayhteisölle maksettavalla kierrätysmaksulla voidaan mahdollisesti katsoa ulkomailta tuotavia käytettyjen ajoneuvojen kauppaa syrjiväksi maksuksi, jos kotimaassa käytetyn ajoneuvon kaupassa ei vastaavaa rasitetta olisi. Syrjinnän välttämiseksi vastaavat maksut tai velvoitteet tulisi tällöin kohdentaa myös ennen lain voimaantuloa kotimaassa liikenteessä olevien käytettyjen ajoneuvojen kauppaan . Noin 1000 markan suuruinen kierrätysmaksu olisi kuitenkin kohtuuton rasite erityisesti vanhan ja halvan ajoneuvojen omistajan kannalta.

Jos ammattimainen käytettyjen ajoneuvojen tuonti vapautettaisiin kokonaan kustannusvelvollisuudesta, voisi tämä johtaa kilpailun vääristymiin uusien ja käytettyjen ajoneuvojen maahantuojien välillä erityisesti käytettyjen ajoneuvojen kaupan keskittyessä uudehkoihin ajoneuvoihin.

Edellä mainittu syrjivyysnäkökohta liittyy myös muiden kuin tuottajien, kuten yksityishenkilöiden valmistamiin tai maahantuomiin käytettyihin ajoneuvoihin. Nämä maahantuojat voitaisiin vapauttaa ehdotetusta romuajoneuvojen jätehuollon kustannusvastuusta, koska he eivät ole direktiivissä ja ehdotetussa laissa tarkoitettuja tuottajia. Tätä ei kuitenkaan ehdoteta. Jos ajoneuvojen verotus muuttuu, käytettyjen uudehkojen ajoneuvojen yksityisen tuonnin ennakoidaan kasvavan lähivuosina. Yleinen käytettyjä autoja koskeva vapautus voisi edistää kaupan rakenteiden muutoksia siten, että tuonti yksityishenkilöiden nimiin lisääntyisi huomattavasti ja vastaavasti tuottajien vastuulle tuleva ”isännättömien” romuajoneuvojen määrä kasvaisi.

Mahdollinen syrjivyysongelma koskisi käytettyjen ajoneuvojen tuontia, koska vastaavaa maksuvelvollisuutta ei asetettaisi kotimaassa lain voimantulohetkellä liikenteessä olevien käytettyjen ajoneuvojen kaupalle. Tämä voitaneen kuitenkin hyväksyä vanhojen ja halpojen käytettyjen ajoneuvojen kauppaan liittyvien kohtuuttomien rasitteiden välttämiseksi ja ympäristösuojeluperustein. Muutoin yksityistuonnin kasvu vastaaviin määriin kuin Ruotsissa voi aiheuttaa ympäristönsuojelujärjestelmän rahoitusongelman, joka vaarantaisi romuajoneuvojen jätehuollon toimivuuden. Ehdotettua maahantuotavaa ajoneuvoa koskevaa maksuvelvollisuutta voitaisiin pitää osaksi ennakkoon perittynä jätehuoltomaksuna (ympäristönsuojelumaksuna), jolla tosin osallistutaan maksuhetkellä syntyvien romuajoneuvojen jätehuoltokustannuksiin. Ehdotetussa romuajoneuvojen jätehuoltojärjestelmässä kyseisen ajoneuvon viimeinen omistaja saisi kuitenkin maksuttoman jätehuollon silloin, kun ajoneuvo poistetaan käytöstä.

Syrjivyysongelma poistuu ajan myötä käytettyjen ajoneuvojen tuonnin kohdistuessa uudehkoihin ajoneuvoihin ja nyt liikenteessä olevan kotimaisen ajoneuvokannan vanhetessa.

Uusiin ajoneuvoihin kohdistuva kustannusvastuu

”Uusilla ajoneuvoilla” tarkoitetaan tässä ajoneuvoja, jotka on saatettu markkinoille 1.7.2002 jälkeen. Tuottajan taloudellinen vastuu olisi periaatteessa mahdollista kattaa siten, että kukin tuottaja sitoutuisi järjestämään markkinoille saattamiensa ajoneuvojen jätehuollon poistettaessa ne romuajoneuvoina käytöstä. Vastuu näistä syntyvien romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista lankeaisi maksettavaksi pääosin vasta noin 15 vuoden kuluttua. Tähän vastuuseen sitoutumisen riittävyyden todentaminen ja valvominen olisi kuitenkin varsin vaikeaa. Tällaisen tuottajan poistuminen markkinoilta voisi aiheuttaa myös ”isännättömien” romuajoneuvon ongelman tulevaisuudessa. Tuottaja voisi myös kantaa tulevaisuudessa syntyvistä romuajoneuvoista vastuunsa maksamalla etukäteen päätetyn jätehuoltomaksun tuottamaansa ajoneuvoa kohden yhdessä muiden tuottajien kanssa perustettuun rahastoon tai liikennevakuutusyhtiölle taikka valtiolle. Tällöin tuottajan sitoumus olisi todennettavissa. ”Isännättömien” romuajoneuvojen ongelmaa ei myöskään syntyisi. Noin viidentoista vuoden kuluttua realisoituvaa kustannusta vastaavan maksun suuruudesta päättäminen ennakkoon tuottaisi vaikeuksia. Etukäteen peritty jätehuoltomaksu voisi myös johtaa kaksinkertaiseen rahoitusvastuuseen eli vastuuseen sekä ”uusista” että ”historiallisista” ajoneuvoista tuottajien ollessa ehdotetulla tai romuajoneuvodirektiivin edellyttämällä tavalla taloudellisessa vastuussa myös jälkimmäisistä ajoneuvoista. Valtiolle ei yleisesti haluta perustaa korvamerkittyä rahoitusjärjestelmää. Tämänhetkisten tietojen mukaan missään yhteisön jäsenmaissa ei olla päätymässä pitkän tähtäimen rahastojärjestelyihin.

Vaikka tuottajan yksilöllinen vastuu ”uusista” ajoneuvoista parhaiten kannustaisi jätehuoltoystävälliseen tuotesuunnittelun, on mainituista käytännön syistä johtuen päädytty ehdotukseen, jonka mukaan tuottajat vastaavat romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksista mahdollisimman lähellä kustannusten muodostumisen ajankohtaa. Ehdotus ei kuitenkaan estä tuottajia toteuttamasta yksilöllistä uusia ajoneuvoja koskevaa jätehuollon kustannusvastuuta esimerkiksi yhteistyössä vakuutusyhtiöiden kanssa.

Muiden kuin tuottajien valmistamien tai tuomien ”uusien ” ajoneuvojen määrä on toistaiseksi vähäinen. Jos ajoneuvojen kaupan rakenne ja erityisesti käytettyjen ajoneuvojen verotus muuttuu tulevaisuudessa olennaisesti, voi yksityishenkilöiden tuomien ajoneuvojen määrä lisääntyä tuntuvasti ja lisätä tuottajien rahoitusvastuuta tarpeettoman paljon. Ehdotuksessa olisi varauduttu tähän kehitykseen asettamalla kaikki uuden ja käytetyn ajoneuvon ensirekisteröijät vastuuseen tuottajille aiheutuvista vuotuisista jätehuoltokustannuksista.

Sen sijaan, että kustannusvastuuseen romuajoneuvojen jätehuollosta asetettaisiin nyt muutkin valmistajat ja maahantuojat kuin ehdotetun lain tarkoittamat tuottajat, olisi mahdollista seurata ajoneuvomarkkinoiden kehitystä ja puuttua muiden kuin tuottajien toimittamiin ajoneuvoihin tarpeen mukaan myöhemmin annettavin tämänkaltaisin säännöksin.

”Historiallisiin” ajoneuvoihin kohdistuva kustannusvastuun kohtuullisuus

”Historiallisilla” ajoneuvoilla tarkoitetaan tässä ajoneuvoja, jotka on toimitettu markkinoille ja ensirekisteröity ennen 1.7.2002. Tähän ryhmään kuuluvat myös ”isännättömät” romuajoneuvot, joiden tuottaja on poistunut markkinoilta ennen mainittua päivämäärää. Jos tuottaja olisi vastuussa kaikista tuottamistaan ajoneuvoista, voisi sellainen tuottaja, joka 1980-luvun alussa on tuonut huomattavasti enemmän ajoneuvoja maahan kuin nykyisin, joutua kohtuuttomaan kilpailutilanteeseen päinvastaisessa asetelmassa toimivan tuottajan kanssa. Yksittäisen tuottajan vastuun kohtuullistamiseksi ja kilpailutilanteen säilyttämiseksi yhdenmukai-

sena kaikille tuottajille on päädytty ehdotettuun järjestelyyn, jossa tuottaja vastaisi myös historiallisista ja isännättömistä romuajoneuvoista markkinaosuutensa mukaisessa suhteessa. Vuosittain romuajoneuvoja on kertynyt vähemmän kuin ajoneuvoja on ensirekisteröity, myös 1990-luvun taantumavuosien aikana (Kuva 1 ja 2 sekä Ajoneuvoromutyöryhmän osamietintö, Sarja C 42/1989, Ympäristöministeriö). On siis erittäin epätodennäköistä, että yksittäinen tuottaja joutuisi taloudellisesti vastaamaan suuremmasta romuajoneuvomäärästä kuin tuottaja toimittaa vuosittain ajoneuvoja markkinoille. Ongelmaa ei myöskään syntyne tulevaisuudessa ajoneuvojen yksitäistuonnin mahdollisesti lisääntyessä, koska myös muu ajoneuvon tuoja kuin tuottaja, kuten yksityishenkilö olisi velvollinen osallistumaan romuajoneuvojen jätehuoltokustannusten kattamiseen. ”Isännättömiä” ajoneuvoja koskeva taloudellinen vastuu olisi kohtuullinen samoin perustein kuin ”historiallisia” ajoneuvoja koskeva velvoite.

Vapaamatkustajaongelma

Vapaamatkustajilla tarkoitetaan tässä ammattimaisia tai muita ajoneuvojen tuojia, jotka eivät lainsäädännön edellyttämällä tavalla järjestä romuajoneuvojen jätehuoltoa ja osallistu siitä aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Tällaiset tuottajat voidaan tunnistaa lainsäädännön valvontamenettelyillä sekä velvollisuudet täyttävien tuottajien tai heidän perustamansa tuottajayhteisön ja valvontaviranomaisten yhteistyöllä. Tarvittaessa ehdotetun lain mukaisia pakkokeino- ja seuraamusmenettelyjä voitaisiin soveltamaan heihin. Ehdotettu järjestelmä, jossa romuajoneuvosta aiheutuvien jätehuoltokustannusten hoitaminen olisi ajoneuvon ensirekisteröinnin ehto poistaisi vapaamatkustaja ongelman lähes täysin.

7 Esityksen vaikutukset

7.1 Ympäristövaikutukset

Ehdotetulla romuajoneuvojen jätehuollosta annettavalla lailla rajoitettaisiin vaarallisten aineiden käyttöä uusien ajoneuvojen valmistuksessa ja siten ennalta ehkäistäisiin ongelmajätteiden syntymistä.

Romuajoneuvojen jääminen luontoon ja pihoille pyrittäisin estämään. Kaikki romuajoneuvot tulisi ohjata ympäristöluvan saaneeseen esikäsittelypaikkaan. Esikäsittelyssä romuajoneuvoista erotettaisiin uudelleenkäyttöön soveltuvat osat, vaaralliset aineet ja niitä sisältävät osat, erityisesti metallien kierrätystä haittaavat osat ja aineet sekä kierrätykseen ja muuhun hyödyntämisen soveltuvat osat ja aineet.

Entistä tehokkaampi romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttö, kierrätys ja muu hyödyntäminen säästää ehtyviä raaka-ainelähteitä. Ehdotetun lain nojalla romuajoneuvojen uudelleenkäyttö- ja kierrätysaste tulisi nostaa vähintään 85 %:n sekä uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisaste 95 %:n tasolle vuoteen 2015 mennessä nykyisestä noin 75 % :n hyödyntämisasteesta. Vaaralliset aineet kierrätettäisiin tai toimitettaisiin hyväksyttyyn ongelmajätteiden käsittelyyn. Metallipitoiset aineet ja osat eroteltaisiin murskaamossa ja metallit toimitettaisiin metalliteollisuuden raaka-aineeksi. Romurenkaat hyödynnettäisiin Suomen Rengaskierrätys Oy:n perustamassa järjestelmässä. Ajoneuvolasi kierrätettäisiin kotimassa edellyttäen, että turvalasin käyttö saadaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Romuakut käsiteltäisiin ja raaka-ainesisältö toimitettaisiin maailmanmarkkinoille hyödynnettäväksi raaka-aineena ja energiana. Muoviosien kierrättäminen ja muu hyödyntäminen lienee mahdollista järjestää kotimaassa lähivuosina ajoneuvoissa ja muissa tuotteissa käytettävien muovilajien yhdenmukaistuessa ja niiden merkitsemisen yleistyessä sekä materiaalivirtojen kasvaessa myös muista tuoteryhmistä (pakkaukset, sähkö- ja elektroniikkalaitteet) syntyviin jätteisiin kohdistuvien kierrätysvaatimusten myötä.

Ehdotettujen toimien turvin yhdenmukaistettaisiin ja lisättäisiin ympäristösuojelun tasoa ja sen valvontaa niin, että kaikki romuajoneuvojen käsittelijät täyttävät lainsäädännössä asetut vaatimukset.

Murskaamossa syntyvään jätteeseen sisältyvien haitallisten aineiden määrän arvioidaan esikäsittelyn seurauksena vähenevän oleellisesti.

7.2 Taloudelliset vaikutukset

Edellä kohdassa 5 mainitun kehittämis- ja kokeiluhankkeesta saatujen tietojen mukaan romuajoneuvodirektiivin toimeenpanosta aiheutuvat kustannukset nykytilanteeseen verraten voidaan arvioida seuraavasti.

Toiminto	Kustannus ajoneuvoa kohden
Vastaanotto (400 kpl) - purkamo - merkkikorjaamo, katsastusasema - murskaamo - alueellinen jätehuoltoyhtiö - työtä ½ h, sisältää kiinteät kulut, 0,4 Mmk	200 mk
Kuljetus vastaanotto => esikäsittely	220 mk
Esikäsittely (50 kpl) - noin 1 h, sis. kaikki muuttuvat kulut - sisältää myös kiinteät kulut, investointi 1 Mmk	250 mk
Paalaus	100 mk
Kuljetus esikäsittely => murskaamo	48 mk
Jätehuolto - arvioitu 400 mk/t nykyisin (25 % autosta)	100 mk
Kierrätysasteen nosto - 75 => 95 %	130 mk
Murskaamon hyvitys (tulo) - vaihtelee suuresti, 80-300 mk/t - käytännön arvona voidaan pitää 180 mk/t, josta autonromua kohden (500 kg murskaamolla) voidaan arvioida saatavan 90 mk / auto tuloa.	-90 mk
Yhteensä	958 mk

Kustannusarvio sisältää ALV:n 22 %.

Romuajoneuvodirektiivin toimeenpanon aiheuttamat kustannukset mukaan lukien hallinnosta ja tietojärjestelmän ylläpitämisestä noin 1000 mk romuajoneuvoa kohden ja noin 100-120 miljoonaa markkaa vuodessa lähivuosina. Romuajoneuvokertymän arvioidaan lähivuosina olevan noin 100 000 – 120 000 ajoneuvoa. Arvioon sisältyy 400 vastaanottopaikan noin 0,4 miljoonan markan ja 50 esikäsittelijän tekemät noin 1 miljoonaan markan investoinnit.

Romutuskustannukset ovat noin 0.7 % keskihintaisen ajoneuvon myyntihinnasta.

Ehdotetun lain mukaisesti taloudelliset rasitteet jäisivät pääosin ajoneuvon tuottajien vastuulle, jotka todennäköisesti siirtäisivät ne uuden ajoneuvon ostajan maksettavaksi. Romutuskustannusten arvo säilyisi ajoneuvon hinnassa ja viimeinen omistaja saisi hyvityksen siitä ilmaisena jätehuoltona toimitettuaan sen hyväksytylle keräilijälle. Omistajalle lankeaisivat romuajoneuvon kuljetuskulut hyväksyttyyn keräyspaikkaan.

Tuottajat kohdentaisivat pääosan ajoneuvon hinnassa keräämistään varoista kilpailuttamilleen romuajoneuvojen keräilijöinä ja esikäsittelypaikkoina sekä kuljettajina toimiville yrityksille romuajoneuvon jätehuollon järjestämisestä aiheutu-

vien kulujen kattamiseen. Tämä vahvistaisi mainittujen yritysten taloudellisia toimintaedellytyksiä ja niiden ympäristönsuojelun tasoa. Toisaalta se myös johtanee romuajoneuvojen keräily- ja esikäsittelytoiminnan keskittymiseen.

Kunnille romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten arvioidaan jatkossa vähenevän, koska viimeiselle omistajalle ilmainen jätehuolto edistää romuajoneuvon toimittamista asianmukaiseen keräilypaikkaan.

Tähän esitykseen liittyy ehdotus romutusavustusjärjestelmäksi ennen siirtymistä täydelliseen tuottajan vastuuseen. Ehdotuksen mukaan noin puolet romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvista kuluista tulisi valtion maksettavaksi siirtymäkauden aikana romuajoneuvojen jätehuollosta vastaavalle organisaatiolla romutusavustuksena. Tuen määrä olisi tällöin yhteensä noin 8 - 9 miljoonaa euroa vuodessa.

7.3 Yritysvaikutukset

Direktiivin toimeenpanon vaikutukset ajoneuvokaupan rakenteeseen arvioidaan vähäisiksi. On myös esitetty arvioita, että siirtyminen ajoneuvojen etäkauppaan lisääntyisi tulevaisuudessa.

Romuajoneuvojen esikäsittelyn lisääntyminen ja esikäsittelyä koskevien ympäristönsuojeluvaatimusten tiukentuminen on jo nyt vähentänyt ammattimaisten pienkerääjien määrää. On syytä olettaa, että tämä kehitys jatkuu. Romuajoneuvojen keräys keskittynee noin 400 keräyspaikan hoidettavaksi ja esikäsittely noin 50 paikkaan. Kuljetustaloudellisista syistä huomattava osa romuajoneuvoista ohjautuisi mahdollisimman suoraan myös esikäsittelypaikkoina toimiviin murskauslaitoksiin. Tämä vähentäisi perinteisten autopurkamoiden ja romukauppojen määrää romuajoneuvojen esikäsittelyssä. Toimintaan osallistuvien kuljetusta ja esikäsittelyä harjoittavien yritysten toimintaedellytykset todennäköisesti parantuisivat, koska huomattava osa toiminnan kustannusten kattamiseen kerättävistä varoista suuntautuisi näille yrityksille.

Ajoneuvojen varaosakauppaan vaikutukset olisivat myönteiset, mutta jäisivät vähäisiksi johtuen ajoneuvojen pitkästä käyttöiästä Suomessa.

Autopurkamoyrityksiin, jotka tuovat käytettyjä ajoneuvoja purkuosien myyntiä varten ehdotetulla lainsäädännöllä ei ole vaikutuksia. Tällaiset ajoneuvot ja niiden rungot eivät kuulu ehdotetun lainsäädännön piiriin.

7.4 Hallinnolliset vaikutukset

Kunnat

Kuntien osuus pienenisi romuajoneuvojen jätehuollossa. Koska käytöstä poistettavan ajoneuvon omistajaa ei enää joutuisi maksamaan romuajoneuvon luovuttamisesta asianmukaisen esikäsittelyyn, ajoneuvoja hylättäneen nykyistä vähemmän. Kunnat olisivat edelleen velvollisia ajoneuvojen siirtämisestä ja romuajoneuvojen hävittämisestä annetun lain nojalla huolehtimaan ympäristöön jätetyistä hylätyistä ajoneuvoista. Kunnan vastuu rajoitettaisiin kuitenkin vain ajoneuvojen siirtämiseen ja niiden säilyttämiseen ennen toimittamista esikäsittelyyn. Ajoneuvon tuottaja vastaisi romuajoneuvosta aiheutuvista kustannuksista siitä eteenpäin kun kunta on toimittanut ajoneuvon tuottajan keräyspaikkaan. Kunta ei olisi edellä

mainitun lain nojalla haltuunsa saamien ajoneuvojen osalta velvollinen muun omistajan tavoin korvaamaan ajoneuvon puuttuvan osan, kuten moottorin arvoa tai ajoneuvossa olevien jätteiden jätehuolto- kustannuksia. Myös kunnan varastopaikan tulisi täyttää asetetut vaatimukset. Kunnille jäävistä romuajoneuvoihin liittyvistä tehtävistä aiheutuisi jonkin verran hallinnollisia tehtäviä. Kunnalla olisi edelleen oikeus periä ajoneuvon siirtämisestä aiheutuvat kustannukset ajoneuvon viimeiseltä omistajalta.

Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisten tehtäväksi tulisi romuajoneuvojen varastointipaikkojen ympäristölupien käsittely ja valvonta. Kuntien omien romuajoneuvolain mukaisten varastointipaikkojen ohella autoala on arvioinut tarvittavan 100 -200 romuajoneuvojen vastaanottopaikkaa. Kuntien ja tuottajien yhteistyöllä voitaneen estää päällekkäisten toimintojen ja investointien suorittaminen. Varastointipaikkojen uusien ympäristölupien käsittely ja valvonta lisännee jonkin verran kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten työtä.
Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tehtäväksi tulisi valvoa, että romuajoneuvon omistajat toimittavat ajoneuvonsa asianmukaiseen keräilyyn, että vastaanotto on maksutonta ja että vastaanotosta annetaan romutustodistus. Pääosin valvonta tapahtunee muun valvonnan yhteydessä.

Alueelliset ympäristökeskukset

Alueellisten ympäristökeskusten päätehtävä olisi romuajoneuvojen esikäsittelypaikkojen uudistettavien ympäristölupien käsittely ja esikäsittelypaikkojen valvonta. Tässä vaiheessa ei ole selvää kuinka moni nykyisistä arviolta 220 autopurkamosta jatkaa ympäristövaatimusten tiukentuessa. Autoalan arvion mukaan maassa tarvittaisiin noin 50 autopurkamoa. Näitä koskevien lupien käsittely vaatinee jonkin verran lisätyövoimaa, jonka määrää ei ole arvioitu. Pääasiassa kysymys lienee kuitenkin vain olemassa olevien lupien tarkistamisesta. Ehdotettavien säännösten täytäntöönpanon tiukka aikataulu tuottanee ongelmia sekä luvan hakijoille että niiden käsittelijöille. Lupien noudattamisen valvonta vaatii myös lisätyövoimaa, josta ei niinikään voida esittää tarkempaa arviota.

Suomen ympäristökeskus

Esityksessä ehdotetaan Suomen ympäristökeskukselle tehtäviä, jotka ovat valtakunnallisia luonteeltaan tai edellyttävät erityisasiantuntemusta. Tällaisia olisivat mm. tuottajien ennakkoilmoituksen käsittelyä, ajoneuvon suunnittelua, valmistusta ja maahantuontia koskevien vaatimusten (ml. raskasmetallirajoitukset), koodausstandardien ja purkamistietoja koskevien säännösten ja valtakunnallisten uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistavoitteiden valvonta sekä keräysverkon valtakunnallista kattavuutta. Suomen ympäristökeskuksella olisi valvontatehtävässään oikeus käyttää jätelain mukaisia pakkokeinoja. Ellei valvontatehtävää annettaisi Suomen ympäristökeskukselle, alueellisten ympäristökeskusten olisi hoidettava nämä tehtävät, koska niillä on nykyisin toimivalta puuttua tämäntyyppisiin rikkomuksiin ja laiminlyönteihin. Tehtävät soveltuisivat kuitenkin huonosti alueellisille ympäristökeskuksille tarvittavan asiantuntemuksen vuoksi ja koska niiden toimivalta rajoittuu omaan alueeseen. Suomen ympäristökeskuksella on jo nykyisinkin valvontatehtäviä, mm kemikaalivalvonnassa ja jätteiden siirtojen valvonnassa.

Ajoneuvojen tuottajat tekisivät Suomen ympäristökeskukselle vuosittain ilmoituksen siitä, miten ne ovat täyttäneet uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteensa. Suomen ympäristökeskus huolehtii vastaavista tehtävistä muissakin tuottajavastuujärjestelyssä. Suomen ympäristökeskus kokoaisi näiden pe-

rusteella valtakunnallisen katsauksen. Ilmoitusten käsittely vaatisi jossain määrin työvoimaa, mutta jos kaikki tuottajat liittyvät yhteen tuottajayhteisöön, ei katsauksen laatimisen edellyttämä lisätyö liene kovin suuri.

Suomen ympäristökeskus laatisi kolmen vuoden välein komissiolle laadittava raportin romuajoneuvodirektiivin toimeenpanosta. Raportin laatimisen edellyttämää työmäärää ei vielä voida arvioida.

Ajoneuvohallintokeskus

Ajoneuvohallintokeskus valvoisi ajoneuvojen valmistusta koskevien säännösten noudattamista tyyppihyväksyntämenettelyn yhteydessä.

Ajoneuvojen rekisteröintiä koskevien säännösten muutosten ei arvioida merkittävästi muuttavan Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviä.

Tullilaitos

Tullilaitos valvoisi ajoneuvojen maahantuonnin ja maastaviennin yhteydessä ajoneuvoja koskevien säännösten noudattamista. Tarkoituksenmukaista saattaisi olla, että tullilaitos osallistuisi myös kotimaassa valmistettavien uusien ajoneuvojen sisältämiä raskasmetalleja koskevien säännösten noudattamisen valvontaan.

8 Asian valmistelu

Ehdotusta on valmisteltu ympäristöministeriön 11.5.199 asettamassa työryhmässä, jonka tehtävänä oli valmisteilla tarvittavat säädösehdotukset romuajodirektiivin kansallista täytäntöönpanoa varten. Ehdotuksesta on pyydetty lausunto... Lausunnoissa.....