

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta (ajoneuvojen kiertotalousasetus)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta (ajoneuvojen kiertotalousasetus) (U 72/2023 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Eini Lemmelä, ympäristöministeriö
- hallitussihteeri Sirkku Jaakkola, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Esa Aaltonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Tuovi Valtonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava lakimies Mika Heinonen, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- toimitusjohtaja Juha Kenraali, Suomen Autokierrätys Oy
- lakimies Teemu Nieminen, Autotuoajat ja -teollisuus ry
- autopurkamoyrittäjä Kari Laine, Suomen Autopurkamoliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Tulli
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Autoalan Keskusliitto ry
- Kaupan liitto ry
- Kierrätysteollisuus ry
- Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto - SAHK ry
- Suomen Romukauppiaiden Liitto ry

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Teknologiateollisuus ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Euroopan komissio antoi 13.7.2023 ehdotuksen (COM(2023) 451 final) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta ja direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää ehdotettua asetusta yleisesti ottaen kannatettavana, sillä se edistäisi kiertotaloutta autoalalla ja romuajoneuvojen asianmukaista käsittelyä ja vähentäisi siten ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja. Valtioneuvosto pitää tärkeänä myös ehdotuksen tavoitetta auttaa turvaamaan kriittisten raaka-aineiden saantia EU:ssa. Asetus edistäisi myös ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöön ja romuajoneuvojen kierrätykseen liittyvän liiketoiminnan kasvua. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksella joihinkin ehdotettuihin säännöksiin.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi huolehtia eri EU-säädösten yhdenmukaisuudesta ja johdonmukaisuudesta ja välttää päällekkäistä sääntelyä EU:ssa vastikään hyväksyttyjen ja valmisteilla olevien tuotevaatimuksia ja -suunnittelua sisältävien säädösten kanssa. Ehdotuksen yhdenmukaisuuteen ja johdonmukaisuuteen erityisesti muiden ajoneuvojen tyyppihyväksyntää, jätteitä sekä haitallisia aineita koskevien EU-säädösten kanssa tulisi kiinnittää huomiota. Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota määritelmien johdonmukaisuuteen, ymmärrettävyyteen ja selkeyteen.

Soveltamisala

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotukseen ottaa mukaan asetuksen soveltamisalaan kuorma-autot, linja-autot, perävaunut, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, moottoripyörät sekä kolmi- ja nelipyörät. Ehdotus toisi merkittävän määrän lisää ajoneuvoja romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevan sääntelyn piiriin, parantaisi kyseisiin ajoneuvoluokkiin kuuluvien romuajoneuvojen jätehuoltoa ja edistäisi niihin sisältyvien materiaalien kierrätystä. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, että soveltamisala on täsmällinen eri tavoilla hyväksyttävien, kuten pieninä sarjoina tai yksittäin hyväksyttävien, ajoneuvojen osalta. Valtioneuvosto näkee lähtökohtaisesti perusteltuna sen, että ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta koskevia vaatimuksia sovellettaisiin monivaiheisesti tyyppihyväksyttävän ajoneuvon osalta vain perusajoneuvoon. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, että soveltamisalan raja-
aus on tarkoituksenmukainen monivaiheisesti tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen jätehuollon kannalta.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että kuorma-autoihin, linja-autoihin, perävaunuihin, erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, moottoripyöriin sekä kolmi- ja nelipyöriin ei sovel-

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

lettaisi muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta lainkaan ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimuksia ja ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia, eikä täysimääräisesti laajennettua tuottajavastuusta koskevia vaatimuksia. Valtioneuvosto katsoo, että soveltamisalan rajausten tarkoituksenmukaisuutta tulisi vielä arvioida ottaen huomioon, että edellä mainitut ajoneuvoluokat ovat hyvin heterogeeninen ryhmä ja niiden valmistussarjat ovat pieniä. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että haitallisten aineiden kieltojen pitäisi koskea nykyisen mukaisesti myös erikseen myytäviä ajoneuvojen osia ja komponentteja, ei pelkästään tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja.

Ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvat vaatimukset

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotettuihin ajoneuvojen valmistajiin kohdistuviin vaatimuksiin sekä niiden todentamiseen osana tyyppihyväksyntää, sillä vaatimusten avulla pyritään edistämään ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä ja ajoneuvojen sisältämien materiaalien kierrätystä. Tämä parantaa luonnonvarojen kestäväää käyttöä edistämällä kiertotalouden ratkaisuja. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huomioida ehdotuksen tavoitteiden ja valmistajiin kohdistuvien vaatimusten välinen tasapaino sekä ottaa huomioon vaatimusten vaikutus EU:n autoteollisuuden ja suomalaisten valmistajien kilpailukykyyn. Valtioneuvosto pitää lisäksi tärkeänä, että haitallisten aineiden kieltoihin voidaan säätää poikkeuksia, jos soveltuvia vaihtoehtoisia aineita tai teknologioita ei ole kohtuullisella hinnalla saatavilla.

Tuottajavastuu ja jätehuolto

Valtioneuvosto katsoo, että tuottajavastuuta ja jätehuoltoa koskevat säännökset tulisi muotoilla riittävän yleisiksi niin, että ne mahdollistavat jäsenvaltioiden erilaisten olosuhteiden ja kansallisten järjestelmien erityispiirteiden huomioon ottamisen. Jätehuoltotoimijoiden roolit ja vastuut tuottajavastuun täytäntöönpanossa tulisi määritellä selkeästi.

Valtioneuvosto katsoo, että tuottajavastuu tulisi määritellä selkeästi siten, että jokaisella ajoneuvolla olisi vain yksi tuottajavastuullinen, kuten ajoneuvon valmistaja tai kyseiseen jäsenvaltioon maahantuova yritys. Valtioneuvosto pitää erittäin tärkeänä, että tuottajavastuullinen taho määrittellään nykyisen lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltiotasolla ja suhtautuu varauksella EU-tasoi- seen tuottajavastuullisen määrittelyyn. Näin ollen valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotukseen, joka koskee tuottajan velvollisuutta kattaa jätehuoltokustannukset, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille. Valtioneuvosto katsoo, että edellä kuvatussa tilanteessa tuottajavastuullisen tulisi olla maahantuojaja, joka on tuonut ajoneuvon jäsenvaltioon, jossa siitä on tullut romuajoneuvo. Valtioneuvosto kuitenkin kannattaa toimenpiteitä, joilla saataisiin ajoneuvojen etämyynnin ja kuluttajien omatoimisen maahantuonnin tapauksessa toisessa valtiossa sijaitseva tuottaja vastaamaan tuottajavastuuvetoistaan siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvo myydään tai johon kuluttaja sen tuo.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotettuun vaatimukseen, että tuottajayhteisössä pitäisi olla tasavertaisesti edustettuna tuottajat ja jätehuoltotoimijat ja katsoo, että on tärkeää taata tuottajien vaikutusvalta tuottajavastuuvetojen toimeenpanossa.

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että asetuksessa säädettäisiin tuottajamaksujen mukauttamiskriteereistä. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että kriteerien toteutettavuutta ja velvoittavuutta tulisi tarkastella uudelleen. Kriteerien tulisi olla selkeät ja toteuttamiskelpoiset.

Valtioneuvosto kannattaa ehdotusta, jonka mukaan ajoneuvojen osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä. Ehdotus vähentäisi nykyiseen sääntelyyn liittyvää tulkinnanvaraisuutta sekä edistäisi uudelleenkäyttöä ja siten jätedirektiivissä määritellyn jätehierarkian toteutumista. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, ettei linjaus johda jätteensiirtoasetuksen kiertämiseen tai siihen, että käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien materiaaleja hyödynnetään tuottajavastuujärjestelmän tai valtuutettujen käsittelylaitosten ulkopuolella. Lisäksi tulisi täsmentää, miten ehdotus suhtautuu jätedirektiivin uudelleenkäyttöön valmistelun määritelmään.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että asetuksessa säädettäisiin vaatimuksesta irrottaa romuajoneuvosta uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten tietyt osat ja komponentit ennen sen murskaamista sekä vaatimukseen liittyvästä poikkeusmahdollisuudesta. Vaatimusta tulisi kuitenkin tarkastella uudelleen tarkoituksenmukaisuuden ja teknisen toteutettavuuden näkökulmasta. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että ehdotettua vaatimusta, jonka mukaan romuajoneuvoja tai niiden osia, komponentteja tai materiaaleja ei saisi sekoittaa murskauksessa pakkausjätteen eikä sähkö- ja elektroniikkaromun kanssa tulisi vielä harkita uudelleen toteutettavuuden ja tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta.

Uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteet

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevien tavoitteiden asettamiseen. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että tavoitteet ovat selkeitä sekä teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa. Tavoitteissa tulisi myös ottaa huomioon romuajoneuvoihin sisältyvät haitalliset aineet ja niitä koskeva EU:n lainsäädäntö, erityisesti POP-asetus, ja pyrkiä varmistamaan, ettei POP-yhdisteitä sisältäviä romuajoneuvojen muoveja päädy kierrätykseen. Valtioneuvosto katsoo, että ajoneuvojen sisältämälle kierrätetylle muoville ehdotettua tavoitetta tulisi arvioida uudelleen toteutettavuuden ja tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Lisäksi romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevissa tavoitteissa tulisi ottaa huomioon niiden tiukentuminen verrattuna nykyisiin romuajoneuvodirektiivin tavoitteisiin, kun akut ehdotetaan rajattavan tavoitteen ulkopuolelle.

Alennettu arvonlisäverokanta käytetyille, uudelleenvalmistetuille ja kunnostetuille osille

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotukseen, jonka mukaan jäsenvaltiot voisivat edistää ajoneuvojen varaosien ja -komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista alennetun arvonlisäverokannan avulla. Alennetut verokannat monimutkaistavat verojärjestelmää ja aiheuttavat siten hallinnollisia kustannuksia yrityksille ja Verohallinnolle. Alennetut verokannat eivät myöskään yleensä ole tehokkaita välineitä niille asetettujen yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisessa. Lisäksi olisi otettava huomioon EU:n arvonlisäverolainsäädännön ja EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön vaatimukset siitä, ettei kilpaileviin tavaroihin tai palveluihin saa soveltaa eri verokantoja.

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

Käytettyjen ajoneuvojen vienti ja omistajanvaihdokset

Valtioneuvosto pitää hyvänä tavoitetta estää romuajoneuvojen katoaminen laillisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että käytettyjä ajoneuvoja ja niiden vientiä koskevia ehdotuksia tulisi täsmentää ja tarkastella uudelleen tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Valtioneuvosto katsoo myös, että asetuksella tulisi pyrkiä puuttumaan laittomaan romuajoneuvojen vientiin sekä EU-alueen ulkopuolelle että EU-maasta toiseen. Lisäksi valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että esityksessä ei käsitellä menettelyitä jo kadonneiksi luokiteltavien ajoneuvojen poistamiseksi rekisteristä ja katsoo, että ne olisi tarkoituksenmukaista jättää päätettäväksi kansallisesti.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetuksessa säädettäisiin kriteereistä sen määrittelemiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Ehdotettuja kriteereitä tulisi kuitenkin tarkentaa ja selkeyttää, sillä ehdotetussa muodossa ne ovat tulkinnanvaraiset. Valtioneuvosto katsoo, että kriteerien soveltamisen tarkoituksenmukaisuutta käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa tulisi vielä harkita. Valtioneuvosto suhtautuu myös varauksella ajoneuvojen omistajanvaihdostilanteisiin ehdotettuun menettelyyn. Jatkovalmistelussa tulisi tarkastella, olisiko omistajanvaihdostilanteissa mahdollista hyödyntää ehdotetun menettelyn ja romuajoneuvon määrittelykriteerien sijaan digitaalisia ratkaisuja. Jatkovalmistelussa tulisi myös huolehtia, ettei kansalaisille ja yrityksille aiheudu kohtuutonta taakkaa omistajanvaihdostilanteissa.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksessa ehdotettua velvollisuutta käyttää jäsenvaltioiden väliseen tiedonvaihtoon yksinomaan MOVE-HUB-järjestelmää tulisi vielä harkita uudelleen. Valtioneuvosto katsoo, että viranomaisten välinen kansainvälinen tiedonvaihto tulisi toteuttaa teknologianeutraalisti niin, että jäsenvaltiot, joilla on parempi valmius käyttää tiedonvaihtoon EUCARIS-järjestelmää, voisivat näin toimia. Tämä menettely säästäisi kustannuksia ja nopeuttaisi asetuksen toimeenpanoa.

Valvonta ja viranomaisyhteistyö

Valtioneuvosto pitää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa tärkeänä, mutta suhtautuu varauksella ehdotuksiin, joista aiheutuisi jäsenvaltioiden viranomaisille merkittäviä uusia tehtäviä tai tarve ottaa käyttöön uusia tietojärjestelmiä. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa koskevien ehdotusten tarkoituksenmukaisuutta tulisi tarkastella uudelleen ottaen huomioon edellä mainitut näkökohdat. Valtioneuvosto suhtautuu myös varauksella valvontaa koskeviin yksityiskohtaisiin ehdotuksiin ja katsoo, että jäsenvaltioille olisi jätettävä riittävästi liikkumavaraa valvonnan järjestämisessä. Valtioneuvosto katsoo myös, että ehdotukseen sisältyvät kirjanpito- ja raportointivelvollisuudet olisi pyrittävä rajaamaan seurannan ja valvonnan kannalta tarpeellisiin tietoihin. Kirjanpito- ja raportointivaatimuksista ei tulisi aiheutua kohtuutonta työmäärää toiminnanharjoittajille eikä viranomaisille.

Seuraamukset

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetusehdotuksen seuraamuksia koskeva artikla jättää kansallista liikkumavaraa sen suhteen, millaisia seuraamuksia asetuksen rikkomisesta tulisi säätää. Seuraamuksia koskevaan sääntelyyn liittyy kuitenkin epäselvyyksiä ja sitä tulisi tarkentaa. Ehdotuk-

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

sen johdanto sisältää sääntelyä, joka tulisi siirtää seuraamuksia koskevaan säännökseen. Lisäksi tulisi arvioida, ovatko säännökset, joiden rikkomisesta tulisi asetuksen mukaan olla seuraamuksia, asianmukaisia ja riittäviä.

Oikeusperusta ja säädösvallan siirto komissiolle

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotettu sisämarkkinaoikeusperusta (SEUT 114 artikla) ei ole välttämättä yksistään riittävä oikeusperusta ehdotetulle säädökselle ja jatkovalmistelussa tulisi arvioida, pitäisikö säädöksellä olla myös ympäristöoikeusperusta (SEUT 192 artiklan 1 kohta) siten, että ympäristöoikeusperusta koskisi romuajoneuvojen jätehuoltoa ja tuottajavastuuta koskevaa sääntelyä.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetun säädösvallan siirron asianmukaisuutta olisi tarkasteltava jatkokäsittelyssä. Valtioneuvosto suhtautuu varauksella erityisesti siihen, että komissiolle siirrettäisiin valta antaa delegoituja säädöksiä ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvista vaatimuksista kierrätettyjen materiaalien osuudelle ajoneuvoissa (6 artiklan 3 ja 4 kohta), jäsenvaltioiden, tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille (22 artiklan 4 kohta) ja romuajoneuvon määrittelykriteereistä, joita sovellettaisiin muun muassa yksityishenkilöiden omistamien käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa (38 artikla). Valtioneuvosto katsoo, että ehdotettujen valtuutusten laajuutta ja tarkkarajaisuutta sekä delegoitujen että täytäntöönpanosäädösten osalta tulisi jatkovalmistelussa tarkastella huolellisesti. Myös ehdotettujen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten voimaantulon ajankohtia suhteessa kansallisen täytäntöönpanon määräaikaan on jatkokäsittelyssä tarkasteltava huolellisesti.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota asetuksen ehdotettuun voimaantuloon ja siirtymäaikoihin (artiklat 56 ja 57). Ehdotuksen mukaan nykyisen romuajoneuvodirektiivin tiettyjä säännöksiä sovellettaisiin edelleen kolmen, viiden tai kuuden vuoden ajan ja kierrätettävyyssdirektiiviä kuuden vuoden ajan säädösten kumoamisen jälkeen. Lisäksi asetusehdotuksen lukujen II ja III säännöksissä on artiklakohtaisia kolmen, kuuden ja seitsemän vuoden pituisia siirtymäaikoja. Toisaalta uuden asetuksen kansalliselle täytäntöönpanolle varattaisiin vain 12 kuukautta. Useat eri pituiset siirtymäajat eri säännöksille voivat olla oikeusvarmuuden kannalta hankalia niin toimijoille kuin valvoville viranomaisillekin, kun samaan aikaan olisivat voimassa eri säädösten joltain osin toisistaan poikkeavat soveltamisalat, määritelmät ja säädöksiin liittyvät seuraamukset. Valtioneuvosto katsoo, että jatkovalmistelussa siirtymäaikojen asianmukaisuutta tulisi arvioida ja varmistaa riittävän pitkä aika kansallisen lainsäädännön täytäntöönpanolle.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin ehdotettua asetusta yleisesti ottaen kannatettavana, sillä se edistää autoalan kiertotaloutta ja romuajoneuvojen asianmukaista käsittelyä ja vähentää siten ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja. Arvioiden mukaan Suomessa noin 30 000 au-

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

toa päättyy tällä hetkellä vuositasolla johonkin muualle kuin virallisiin kierrätysjärjestelmiin. Sääntelyllä voidaan osaltaan edistää myös kriittisten raaka-aineiden saannin turvaamista EU:ssa.

Asetuksessa ehdotetaan säädettäväksi vaatimuksia ajoneuvojen kiertotalouden mukaiselle suunnittelulle ja valmistamiselle. Valiokunta pitää tärkeinä vaatimuksia, jotka liittyvät ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyteen, kierrätettävyyteen ja hyödynnettävyyteen, sillä suunnittelussa pitkälti ratkaistaan nämä kiertotalouden edellytyksenä olevat reunaehdot. Ehdotuksen jatkovalmistelussa on tärkeää huolehtia sääntelyn yhdenmukaisuudesta ja johdonmukaisuudesta muun EU-sääntelyn kanssa ja välttää päällekkäistä sääntelyä. Tämä koskee erityisesti ajoneuvojen tyyppihyväksyntää, jätteitä sekä haitallisia aineita koskevaa EU-sääntelyä.

Kiertotalouden edistämistä haittaa usein epäselvä rajapinta jätelainsäädäntöön tai tarpeeton uusiomateriaalien määrittäminen jätteeksi. Erittäin kannatettava on siksi ehdotus, jonka mukaan ajoneuvojen osia ja komponentteja, jotka sopivat uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä. Ehdotus vähentäisi nykyiseen sääntelyyn liittyvää tulkinnanvaraisuutta ja edistäisi uudelleenkäyttöä eli jätedirektiivissä määritellyn jätehierarkian toteutumista.

Asetusluonnoksen mukaisesti kunkin tyyppihyväksytyt ajoneuvotyyppin pitäisi sisältää vähintään 25 prosenttia kierrätettyä muovia, joka on peräisin markkinoille saatetuista tuotteista syntyneestä muovijätteestä. Lisäksi vähintään 25 prosenttia edellä mainitusta tavoitteesta olisi saavutettava käyttämällä kierrätettyä muovia, joka on peräisin kyseisen ajoneuvotyyppin romuajoneuvoista. Kierrätetyn muovin käyttövaatimus on perusteltu, mutta ei ole tarkoituksenmukaista, että muovin tulee olla peräisin saman ajoneuvotyyppin romuajoneuvosta. Kierrätysprosessissa on jatkossa mukana yhä enemmän eri ajoneuvotyyppin autoja, joissa on käytetty samoja valmistusmateriaaleja. Valtioneuvoston tavoin valiokunta pitää ehdotuksen kriittistä arviointia tältä osin tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta tärkeänä.

Ehdotuksessa säädetään nykyistä tarkemmin ja tiukemmin laajennetusta tuottajavastuusta. Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin olennaisena tuottajavastuun määrittelemistä selkeästi siten, että jokaisella ajoneuvolla olisi vain yksi tuottajavastuullinen, kuten ajoneuvon valmistaja tai kyseiseen jäsenvaltioon maahantuova yritys, ja että tuottajavastuullinen taho määrittää nykyisen lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltiotasolla.

Erittäin tärkeinä valiokunta pitää toimenpiteitä, joilla saataisiin ajoneuvojen etämyynnin ja kuluttajien omatoimisen maahantuonnin tapauksessa toisessa valtiossa sijaitseva tuottaja vastaamaan tuottajavastuuvetoistaan siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvo myydään tai johon kuluttaja sen tuo.

Asetuksessa säädettäisiin kriteereistä sen määrittelemiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Valiokunta korostaa tarvetta tarkentaa ja selkeyttää kriteereitä, sillä soveltamisalan on oltava selkeä ja tarkoituksenmukainen. Historiallisesti merkittävät ajoneuvot määritellään asetusehdotuksessa eikä lainsäädäntöä sovellettaisi niihin. Sääntelyä on tarpeen tarkastella vielä tarkemmin sen varmistamiseksi, että historiallisten ajoneuvojen erityisen suojan tarve ja toiminnan sujuvuus esi-merkiksi entisöinnissä ja viennissä otetaan huomioon. Kaikki historialliset ajoneuvot eivät ole eh-

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

dotuksen tarkoittamassa mielessä museoajoneuvorekisteröityjä eli "museoajoneuvoja", mutta näitä harrasteajoneuvoja ei silti tulisi sisällyttää asetuksen soveltamisalaan.

Valiokunta tukee valtioneuvoston kriittistä kantaa koskien kriteerien soveltamisen tarkoituksenmukaisuutta käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa ja ajoneuvojen omistajanvaihdostilanteisiin ehdotettua menettelyä. Valiokunta pitää välttämättömänä, ettei kansalaisille ja yrityksille aiheudu kohtuutonta taakkaa omistajanvaihdostilanteissa. Jatkovalmistelussa tulisi tarkastella, olisiko omistajanvaihdostilanteissa mahdollista hyödyntää ehdotetun menettelyn ja romuajoneuvon määrittelykriteerien sijaan digitaalisia ratkaisuja. Omistajanvaihtoprosessi on täysin digitalisoitu ja muutoksilla voi olla merkittäviä vaikutuksia olemassa oleviin, hyvin toimiviin rekisteröintiprosesseihin ja järjestelmiin.

Asetusehdotus lisäisi raportointivaatimuksia ja tiukentaisi tuottajavastuun valvontaa. Tämä on jossain määrin välttämätöntä, mutta sääntelyä tulisi tarkastella hallinnollisen taakan välttämisen näkökulmasta ja jäsenvaltioille olisi jätettävä riittävästi liikkumavaraa valvonnan järjestämisessä. Kirjanpito- ja raportointivelvollisuudet tulee myös rajata seurannan ja valvonnan kannalta tarpeellisiin tietoihin eikä vaatimuksista saa aiheutua kohtuutonta työmäärää toiminnanharjoittajille eikä viranomaisille.

Valiokunta suhtautuu valtioneuvoston tavoin varauksella ja edelleen kriittisesti siihen, että komissiolle siirrettäisiin valta antaa muita kuin puhtaasti tarkentavia teknisluonteisia seikkoja koskevia ehdotettuja asetusta koskevia delegoituja säädöksiä. Delegoiduilla säädöksillä ei voida muuttaa lainsäädännön keskeisiä osia. Valiokunta painottaa siten näkemyksessään riskiä siitä, että delegoitujen säädösten menettely tosiasiallisesti muokkaisi asetuksen soveltamisalaa tavalla, jonka pitäisi tapahtua tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Valiokunta katsoo, että ehdotetuissa tapauksissa komissiolle myönnettävää oikeutta esittää asetukseen uusia sääntöjä ei tule pitää asetuksen tavoitteiden kannalta välttämättöminä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin vähäisin täydennyksin valtioneuvoston kantaan.

Valiokunnan lausunto YmVL 22/2023 vp

Helsingissä 8.12.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jenni Pitko vihr
varapuheenjohtaja Eveliina Heinäluoma sd
jäsen Pauli Aalto-Setälä kok
jäsen Noora Fagerström kok
jäsen Petri Huru ps
jäsen Vesa Kallio kesk
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Mikko Ollikainen r
jäsen Pinja Perholehto sd
jäsen Jorma Piisinen ps
jäsen Tere Sammallahhti kok
jäsen Sara Seppänen ps
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
varajäsen Piritta Rantanen sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos