

Ajoneuvojen käsittelijät vaativat EU:lta ja kotimaiselta ympäristöhallinnolta selkeyttä: korjauskelpoiset sähköautojen akut ovat päätymässä jätteeksi aivan turhaan

Suomalaiset korjaamot, kierrättäjät ja muut kiertotaloustoimijat varoittavat, että EU:n akkuasetuksen kansallinen tulkinta voi estää käyttökelpoisten ajovoima-akkujen korjaamisen ja uudelleenkäytön. Kyse on tavallisen autoilijan korjauskuluista, pk-yritysten elinvoimasta ja siitä, syntyykö Suomeen akkujen korjauksen, uudelleenkäytön ja kierrätyksen kotimainen arvoketju.

Kun sähköauto vaurioituu tai poistuu liikenteestä, sen akku voi olla edelleen käyttökelpoinen, korjattavissa tai soveltua varaosaksi. Nyt tällainen akku tulkitaan liian aikaisin jätteeksi, jolloin sen turvallinen testaus, korjaus ja uudelleenkäyttö muuttuvat käytännössä mahdottomiksi juuri niille toimijoille, joilla osaamista jo on. Alan toimijat haluavat nostaa asian nyt yhteiseen julkiseen keskusteluun niin Suomessa kuin Euroopan parlamentissa ja komissiossa.

Ongelman ydin on tämä: kun sähköauto luovutetaan romutettavaksi, myös siitä irrotettu käyttökelpoinen akku voidaan tulkita automaattisesti jätteeksi. Samalla akun testaus, korjaus tai luovutus varaosaksi voi muuttua viranomaistulkinnan takia uuden tuotteen markkinoille saattamiseksi, jolloin korjaamolle syntyy valmistajaan rinnastuvia vastuuta.

Asetus tarjoaa oman reittinsä takaisin uudelleenkäyttöön niin sanotun ei-enää-jätettä-menettelyn (EEJ) kautta. Käytännössä menettely on kuitenkin niin raskas taloudellisesti ja hallinnollisesti varsinkin yksityisille toimijoille — erillinen toimijakohtainen auditointi, ylimääräinen ympäristöluvitusta ja sopimusvelvoitteet — ettei se ole todellinen vaihtoehto yksittäiselle korjaamolle tai akkukorjaajalle. Lopputulos on käytännössä sama kuin jos uudelleenkäyttöä ei sallittaisi lainkaan.

Esimerkki kertoo mittakaavan: nelivuotiaan sähköauton akkutakuu raukesi yksittäisen huollon myöhästymisen vuoksi. Uusi akku olisi maksanut noin 73 000–78 000 euroa, kun vastaava korjaus käytetyillä moduuleilla olisi maksanut noin 5 000 euroa. Jos korjauskelpoisia akkuja ei saa hyödyntää eikä meille synny ajovoima-akkuihin varaosamarkkinaa, yhä useampi muuten liikennekelpoinen auto voi päätyä ennenaikaisesti jätekäsittelyyn.

Kiertotaloustoimijoiden arvion mukaan ympäristöluvitusta akkujen käsittelyyn maksaa yksittäiselle korjaamolle 20 000–30 000 euroa, ja täysimittainen viranomaisvaatimukset täyttävä käsittelyalue voi tarkoittaa ajoneuvojen vastaanottajille noin 200 000–250 000 euron investointia. Monelle pk-yritykselle tämä tekee toiminnan aloittamisesta käytännössä mahdotonta, sillä akuilla ei käytännössä ole jätteenä taloudellista arvoa niiden käsittelijöille.

Tulkintojen epäselvyys koskee koko korjaus- ja vastaanottoketjua. Alan toimijat tarvitsevat selkeät ja käytännössä toimivat pelisäännöt myös siihen, miten ajovoima-akkuja otetaan vastaan, osoitetaan uudelleenkäyttöön laajasti, käsitellään ja ohjataan turvallisesti eteenpäin kierrätykseen. Siksi valmisteluun on tärkeää saada mukaan laajasti autoalan eri toimijat.

Riskinä on, että akkujen korjaus, investoinnit, osaaminen ja työpaikat siirtyvät Suomen ja EU:n ulkopuolelle. Samalla Suomi menettää mahdollisuuden valvoa, miten omaa ajoneuvokantaa käytännössä korjataan. Korjaustoiminnan kohtuuton haastaminen ja varaosamarkkinoiden synnyn estäminen tarkoittaa myös sitä, että kustannukset kuluttajille pysyvät kohtuuttoman korkeina.

Korjaus, uudelleenkäyttö ja kierrätys eivät ole toistensa vaihtoehtoja, vaan saman arvoketjun peräkkäisiä vaihteita. Uudelleenkäyttö ei vie liiketoimintaa kierrätysteollisuudelta: jokainen korjauksessa vaihdettu rikkiäinen moduuli, kenno tai akkuosa vapautuu kierrätykseen ja raaka-aineiden talteenottoon. Materiaali ei katoa kierrosta, vaan sen käyttöikä pitenee ennen lopullista materiaali-kierrätystä.

Nykyinen tulkinta heikentää myös kierrätysalan investointihalukkuutta. Jos romukauppiaiden, autopurkamoiden ja kierrätysoperaattoreiden on luovutettava akut ilmaiseksi suoraan tuottajalle ilman todellista mahdollisuutta kehittää omaa diagnostiikkaa, turvallista purkua, esikäsittelyä, akkujen toimitusta varaosiksi tai raaka-aineiden jalostusta, Suomeen ei synny kannustinta rakentaa akkujen kierrätyksen osaamista ja teollista kapasiteettia. Riskinä on, että myös kierrätyksen arvonalis ja työpaikat valuvat ulkomaille.

Kyse ei ole vain yksittäisistä yrityksistä. Jokaiseen ajovoima-akkuun on sidottu merkittävä määrä kriittisiä raaka-aineita ja hiilijalanjälkeä. Kun teknisesti käyttökelpoinen akku ohjataan ennenaikaisesti materiaali-kierrätykseen sen sijaan, että se korjattaisiin tai otettaisiin uudelleenkäyttöön, investointi valuu hukkaan — ja samalla kasvaa tarve louhia ja jalostaa uutta raaka-ainetta. Tämä on suoraan ristiriidassa sekä EU:n akkuasetuksen että laajempien ilmasto- ja kiertotaloustavoitteiden kanssa. Käyttökelpoisten ajovoima-akkujen tulisi saada ohjautua kierrättäjiltä suoraan korjaustoimintaa harjoittavien yritysten käyttöön ilman välikäsiä.

Todellinen ratkaisu ei ole vain käsittelyn tekninen sujuvoittaminen, vaan se, että akkuasetuksen kansallinen tulkinta tuodaan lähemmäs sitä lähtökohtaa, johon EU:n uusi romuajoneuvoasetus (ELV-asetus) on rakennettu — se tukee nimenomaisesti myös ajovoima-akkujen korjaamista ja uudelleenkäyttöä. Myös EU:n akkuasetuksen tavoite on, että jo valmistetut akut pysyvät käytössä mahdollisimman pitkään, jopa eri käyttötarkoituksissa. Vaadimme, että viimeistään nyt ELV-asetuksen voimaan tullessa akkuasetuksen ja ELV-asetuksen tulkinnat ajovoima-akkujen uudelleenkäytön osalta yhdenmukaistetaan, ettei akkuasetuksen kansallinen soveltaminen jää ELV-asetuksen lähtökohtia tiukemmaksi.

Toimiala ei vastusta turvallisuus- tai ympäristötavoitteita. Se vaatii EU-tasolta, yhdenmukaista tulkintaa siitä, milloin akku todella muuttuu jätteeksi ja milloin korjaus synnyttää uuden tuottajavastuun. Lisäksi tarvitaan oikeasuhtaista, riskiperusteista valvontaa. Esimerkiksi Saksassa ajovoima-akkujen käsittelyssä käytetään portaaitaista pätevyysjärjestelmää, jossa vaatimukset kasvavat työn todellisen sähköisen riskin mukaan.

Selkeyttä tarvitaan myös siihen, milloin akun kunnostaminen on normaalia korjaamista ja milloin se tulkitaan uuden tuotteen valmistamiseksi. Jos raja jää epäselväksi, moni korjauskelpoinen akku voi jäädä kokonaan hyödyntämättä, vaikka sen turvallinen käyttö olisi edelleen mahdollista.

Toimiva malli mahdollistaisi sen, että korjauskelpoiset akut ja osat ohjataan ensin turvalliseen uudelleenkäyttöön, kun taas rikkoutuneet ja elinkaarensa päässä olevat osat päätyvät hallitusti kotimaiseen kierrätykseen ja raaka-aineiden talteenottoon. Näillä kaikilla toimijoilla tulee olla myös taloudelliset kannustimet ja mahdollisuudet kehittää toimintaa omalla toiminnallaan.

EU-tasoisesti on välttämätöntä toteuttaa:

- Akkuasetuksen ja EU:n romuajoneuvoasetuksen (ELV-asetus) tulkintojen harmonisointia ajovoima-akkujen uudelleenkäytön osalta, viimeistään ELV-asetuksen voimaantulon yhteydessä suuntaan, joka vastaa paremmin alkuperäisten asetusten tavoitteita
- Kuluttajaystävällisempää lähestymistä ajovoima-akkujen korjausmahdollisuuksien parantamiseen ja varaosamarkkinoiden synnyn mahdollistumiseen

- Selkeää, EU-tasolla yhdenmukaista rajaa uudelleenkäytön ja uuden markkinoille saattamisen välille
- Selkeää rajaa sille, milloin akun korjaaminen ja uudelleenkäyttö on sallittua ilman, että se tulkitaan uuden tuotteen valmistamiseksi
- Oikeasuhtaista, riskiperusteista valvontaa, joka ei kohtelee pientä testaus- ja korjaustoimintaa samoin kuin teollista uudelleenvalmistusta
- Komission tai muun toimivaltaisen tahon kannanottoa, jotta jäsenvaltioiden tulkinnat eivät pirstoudu ja EU:n sisämarkkinat toimivat myös ajovoima-akkujen kiertotaloudessa tasavertaisin periaattein

Vaadimme Suomen ympäristöministeriöltä ja -viranomaisilta:

- **Kansallisen ohjeen uudelleenarviointia ja sen valmistelua yhteistyössä ajovoima-akkujen uudelleenkäyttöä ja raaka-ainekäsittelyä harjoittavan teollisuuden kanssa**
- Selkeitä ja yhdenmukaisia kansallisia pelisääntöjä akkujen vastaanottoon ja käsittelyyn yhteistyössä autoalan toimijoiden kanssa
- Kansallista riskiarviota siitä, miten annettu ohjeistus vaikuttaa harmaan talouden lisääntymiseen ja laittomiin jäteviesteihin
- Kansallisen kilpailuviranomaisen lausuntoa tai kannanottoa ohjeistuksen mahdollisista kilpailua rajoittavista vaikutuksista

Kannanoton allekirjoittajat:

Autoalan Palvelutuottajat (AAPT) · Suomen Romukauppiaiden Liitto ry · Suomen Autopurkamoliitto ry

Lisätiedot:

- Harri Heilimä, Autoalan Palvelutuottajat (AAPT), harri.heilima@aapt.fi
- Ilkka Koponen, Suomen Autopurkamoliitto Ry, ilkka.koponen@autopurkamoliitto.fi
- Hanna Kallio-Kokko, Suomen Romukauppiaiden liitto ry, hanna.kallio-kokko@romukauppiaat.fi

Asiasta on laadittu myös pidempi kannanottoperustelu, joka on saatavilla erikseen.