

Tiedätkö, onko oma vanha ajokkisi juuri nyt yhtä kurjissa oloissa? Vai saitko sen romutuksesta romutustodistuksen?

60 000 romuautoa teillä tietymättömillä

ELINA SAARINEN

Suomalaisten rakkaat ajokit päätyvät karuihin oloihin sen jälkeen, kun moottori simahtaa tai kun vaihdelaatikon korjaamiseen ei ollutkaan varaa.

Auton viimeisen omistajan pitäisi lainsäädännön mukaan toimittaa täysin palvellut kiesinsä mihin tahansa Suomen Autokierrätyksen valtuutetuista vastaanottopisteistä. Samalla omistaja saisi autostaan romutustodistuksen, joka poistaisi auton rekisteristä ja takaisi samalla, että kaikki omistajan autoon liittyvät velvollisuudet on kunnialla hoidettu.

Kaikista käytöstä poistetuista noin 100 000

Monen suomalaisen ikäloppu kosla rämistelee juuri pölyisillä teillä jossain päin Keniaa. Vaikka autojen kierrätyistä ohjaava lainsäädäntö on ollut Suomessa voimassa jo viisi vuotta, yhä noin 60 000 romuajoneuvoa lipsuu vuosittain ohi virallisten hyötykäyttäjärjestelmien. Minne, sitä voi vain arvailla.

henkilö- tai pakettiautosta vain nelisenkymmentä tuhatta ajokkia päätyy lainmukaiseen järjestelmään. Loput noin 60 prosenttia romuauton omistajista hylkäävät menopelinsä metsiin, unohtavat liiterin taakse, myyvät

jobbareille tai antavat virallisen järjestelmän ulkopuolisille romuttamoille.

Romutustodistuksen sijasta omistajat tekevät koslalleen vain liikennekäytöstä poiston, joka ei kuitenkaan poista autoa lopullisesti rekisteristä eikä päättää omistajan vastuuta ajokistaan.

Käyttökelpoiset varaosat irrotetaan ja varastoidaan edelleen myytäväksi joko sellaisenaan tai kunnostettuna. Loppuosaa autosta toimitetaan murskattavaksi ja sulatettavaksi uudelleenjalostusta varten.

Arto Silvennoinen

Harmailla markkinoilla autovainaat saattavat kulkeutua Afrikkaan tai Itä-Eurooppaan joko osina tai käytettyinä autoina. Näissä olosuhteissa auton päätyminen ympäristön ja ihmisten terveydelle suotuisaan jätehuoltojärjestelmään on ohuen oljenkorren varassa.

”Pahimmassa tapauksessa ajoneuvon luovuttaja säilyy auton omistajana, eikä voi olla varma, ettei autosta tule vielä maksuja tai muita seuraamuksia”, ylitarkastaja **Susanna Ollila** Pirkanmaan ympäristökeskuksesta muistuttaa.

OSA ÖLJYISTÄ METSIIN?

”Metalleilla on yhä arvoa, vaikka hinnat ovatkin tulleet alas. Tämä houkuttelee kaikenlaisia jobbareita. Jos ajoneuvo ei päädykään järkevään purkamoon tai asianmukaiseen käsittelyyn, on riskinä, että öljyt ja polttonesteet valutetaan johonkin metsätien varteen”, Ollila epäilee.

”Varmasti suuri osa virallisen järjestelmän ulkopuolelle jäävistä autoista päättyy onneksi laillisiin purkamoihin, joilla on ympäristölu-

vat kunnossa. Purkamojen ei ole pakko kuulua Suomen Autokierrätyksen järjestelmään. Romutustodistuksen saa kuitenkin vain Suomen Autokierrätyksen valtuuttamista vastaanottopisteistä”, Ollila huomauttaa.

Suomessa on otettu strategiaksi pyrkiä vaikuttamaan ketjun alkupäähän eli omistajiin, jotka luopuvat autoistaan. Autoilijoiden kiertäytystietoisuutta on kasvatettu edellisvuosina muun muassa Suomen Autokierrätyksen mainoimalla Kierrätysarvoa-kampanjalla.

Tiedotuksesta huolimatta yhä yli puolet ajoneuvoista karkaa virallisen hyötykäyttöjärjestelmän ulkopuolelle.

PORSAANREIKÄ HARMITTA

Jyväskylässä ja Hyvinkäällä toimivan purkamo ja varaosapalveluliike Osatuonti Felke Oy:n Jyväskylän toimipisteen esimies **Juha Supi** näkee ongelmalliseen tilanteeseen selvän syyn:

”Ei voi kuin ihmetellä, miksi rakennettiin varta vasten uusi asetus ja järjestelmä, jonka



Suomen Autopurkamoliitto ry



Suomen Autopurkamoliitto ry

Romutetuista autoista hyödynnetään keskimäärin 10 osaa tai osakokonaisuutta. Osatuonti Felke Oy:n esimies Juha Supi muistuttaa, että varaosien uudelleenkäyttö on purkutoiminnan vihrein toimintamuoto. ”Siihen käytetään ainoastaan hikeä. Jos varaosa on tuotettu Kaukoidästä, sen valmistukseen, kuljetuksiin ja pakkaamiseen on tuhlatu valtavasti energiaa, ennen kuin se on asiakkaan kädessä.”

mukaan ajoneuvoa ei voi enää poistaa rekisteristä muulla kuin romutustodistuksella, ja siten siihen jätettiin porsaanreikä: väliaikainen liikennekäytöstä poisto”, Supi kritisoi.

”Käytännössä väliaikainen tarkoittaa ikuisuutta. Jos auton omistajalle ei ole seuraamuksia siitä, että hän ei poista autoaan romutustodistuksella, silloin hänen kannaltaan on ihan sama, antaako autonsa harmaalle toimijalle.”

Supi harmittelee, että on vaivalla rakennettu hieno järjestelmä, johon on kuitenkin jätetty koiran mentävä veräjä. ”Tämä porsaanreikä on kuin harmaiden toimijoiden tilaustyötä. He osaavat hoitaa lobbauksensa paremmin kuin asianmukaiset toimijat”, Supi lataa.

MAKSU TAI PANTTI

Supin mielestä liikennekäytöstä poistoon olisi pitänyt tehdä jonkinlainen seuraamus, joka ohjaisi ihmisiä käyttämään sitä siinä tarkoituksessa, kuin lain laatijat ovat tarkoittaneet.

”Jos ihminen vaikkapa ajattelee myöhemmin vielä korjauttavansa autonsa tai entisöivänsä

Romuajoneuvojen hyötykäyttö 2008

- ◀ Arvio käytöstä poistetuista ajoneuvoista: 100 000 kpl, 93 333 tonnia (koko Suomessa)
- ◀ Romutustodistusten määrä: 40 173 kpl
- ◀ 37 493 tonnia romuaajoneuvoja päätyi viralliseen järjestelmään → Noin 60 000 ajoneuvoa jäi virallisen järjestelmän ulkopuolelle
- ◀ Uudelleenkäyttö: 4 124 tonnia
- ◀ Kierrätys: 26 061 tonnia
- ◀ Energiana hyödyntäminen: 133 tonnia
- ◀ Hyödyntäminen yhteensä: 26 195 tonnia
- ◀ Uudelleenkäyttö ja kierrätys yhteensä: 30 185 tonnia (81 %)
- ◀ Uudelleenkäyttö ja hyödyntäminen yhteensä: 30 319 tonnia (81 %)

Luvut ovat peräisin ajoneuvojen tuottajayhteisö Suomen Autokierrätys Oy:n seurantatiedoista. Ne koskevat sen järjestelmään tulleita romuaajoneuvoja (40 173 kpl).
Lähde: Pirkanmaan ympäristökeskus



isoisan ajopelin, hän voisi silloin käyttää liikennekäytöstä poistoa. Tästä voisi tulla joku muodollinen, vaikkapa viiden euron maksu vuosittain.”

Supin mielestä maksu herättäisi ihmiset muistamaan, että ajokin varsinainen rekisteristä poisto ja romutustodistuksen hankkiminen ovat vielä hoitamatta.

Supilla on toinenkin idea, kuinka romuajoneuvot saataisiin tehokkaammin virallisen hyötykäyttöjärjestelmän vastaanottopisteisiin.

”Pullopantti autossa voisi olla hyvä ratkaisu. Uuden auton hinnassa on varmasti jo nyt tietynlainen kierrätysmaksu. Tästä voisi tehdä selkeän järjestelmän, jossa pantti palautuisi omistajalle vain virallisessa kierrätyspisteessä.”

Suomen Autokierrätyksen kehityspäällikkö **Arto Silvennoinen** kuitenkin suhtautuu varauksella ajatukseen ”auton pullopantista”.

”Autoissa ei ole mitään tämänkaltaista kierrätysmaksua. Järjestelmää olisi käytännössä hyvin hankala hallinnoida”, Silvennoinen sanoo.

Auton kierrätysvaatimukset tiukkenevat

Näkökulma

■ Nykyinen lainsäädäntö autojen kierrätyksestä tuli voimaan 1.9.2004. Laki koskee henkilö-, paketti- ja erikoisautoja kuten asuntoautoja. Kansallisen kierrätyslainsäädännön taustalla on EU:n romuajoneuvodirektiivi. Direktiivin mukaan romuauton painosta on hyödynnettävä ja uudelleenkäytettävä nykyisin 85 prosenttia ja vuoteen 2015 mennessä 95 prosenttia. Uudelleenkäytön ja kierrätyksen osalta nykyinen vaatimus on 80 prosenttia ja vuoden 2015 vaatimus 85 prosenttia.

Vuonna 2015 voimaan tulevat romuauton uudet hyödyntämisvaatimukset ovat erittäin haasteellisia. Tuo määräaika tuntuu vielä kaukaiselta, ”joskus ensi vuosikymmenellä”. Autojen tuottajavastuuseen perustuva kierrätys alkoi vuonna 2004. Jälkikäteen ajatellen tuo reilun viiden vuoden ajanjakso on mennyt hujauksessa, ja niin varmasti tulee menemään seuraavakin. Tähän päivään mennessä järjestelmää on kyllä kehitetty huomasti silloisesta hajanaisesta ja koordinoimattomasta keräilystä ja käsittelystä. Myös romuauton käsittelymenetelmät, kuten nesteiden poisto imulaitteilla, on kehittynyt ja yleistynyt, mutta varsinaista teknologista harppausta ei autojen kierrätyksessä ole tehty.

Tuleva kierrätysasteen nostovaatimus tuntuu toisaalta pieneltä, vain 10 prosenttia lisää, mutta ne viimeiset prosentit ovat aina ne vaikeimmat. Käytännössä tulevat vaatimukset tarkoittavat sitä, että kierrätettävän auton painosta vain 5 prosenttia voi tuon määräajan jälkeen olla jätettä, loppu täytyy uusiokäyttää, kierrättää tai hyödyntää muulla tavoin. Lopullinen jätemäärä voi olla siten vain noin 50 kg romutettua autoa kohti. Energiahyödyntäminen on kyllä mahdollista, ja vuoden 2015 jälkeen se voi olla 10 prosenttia auton painosta, siis noin 100 kg.

Näissä vaatimuksissa tulee konkreettisesti esille EU:n suunta kierrätysyhteiskunnaksi. Käytöstä poistetut tuotteet tulee pääasiassa uusiokäyttää eri käyttötarkoituksessa tai osina, tai hyödyntää materiaaleina, energiaa unohtamatta.

Autojen osalta suurin osa hyödyntämisestä on ja tulee olemaan materiaalin hyödyntämisestä. Kierrätys eri käyttötarkoituksessa tai osien hyödyntäminen tulee olemaan tärkeä mutta rajallinen tapa. Auton kierrätystä laajamittaisesti eri käyttötarkoituksessa kuin autonä on kyllä vaikea kuvitella. Seuraava porras voi olla vaikkapa käyttö suljetulla

radalla romurallisissa, ja silloinkin romutus on jo hyvin lähellä. Tämä on kuitenkin marginaalista, suurin osa käytöstä poistetusta autokalustosta on jo kelvotonta minkäänlaiseen liikkumiseen.

Kierrätysosien käyttö on yleistymässä ja sitä kehitetään monella saralla. Mutta samalla kun auto romutetaan iän ja loppuun kulumisen vuoksi, vähenee myös tämän autotyypin ja vuosimallin kanta, ja kyseisten osien kysyntä hiipuu pikkuhiljaa. Nykyisin ikänsä ja kuntonsa puolesta romutetuista autoista hyödynnetään vain noin 10 osaa tai osakokonaisuutta, mikä merkitsee suunnilleen saman verran painoprosentteina. Vahinkoautoista saatujen osien hyödyntäminen uudemmassa kalustossa on aivan eri asia, sillä on hyvin suuri merkitys myös korjaustoiminnassa.

Todellisuudessa osakierrätyksenä tai uutena käyttötarkoituksena ei myöskään voi pitää nykyisin kovin yleistä loppuun ajettujen autojen vientiä Afrikkaan. Siellä autoilla kyllä ajetaan niin pitkään kun ne kulkevat, mutta sen jälkeen jätehuoltoa ei pääasiassa ole. Tämä vientitoiminta ei todellakaan kuulu tuottajien järjestämän kierrätysjärjestelmän piiriin.

Materiaalikierrätys on pääasiallinen autojen kierrätystapa tulevaisuudessa, tahdoimmepa niin tai emme. Perusvaatimus kaikessa materiaalikierrätyksessä on eroteltujen materiaalien puhtaus. Kierrätysmateriaalit kilpailevat hinnan lisäksi myös laadullisesti neitseellisten raaka-aineiden kanssa. Siksi autojen kierrätysjärjestelmiä kehitettäessä joudumme panostamaan jo keräily- ja esikäsittelyvaiheissa osien ja osakokonaisuuksien erotteluun niin, että osakierrätyksen lisäksi edellytykset myös puhtaiden materiaaliyhdyntöjen erotteluun paranevat. Tämä tarkoittaa materiaaleja erottelevan teknologian kehittämistä, mutta ennen kaikkea käsityön lisääntymistä autojen esikäsittely- ja purkutoiminnassa. Tämä puolestaan luo tarpeita työmenetelmien ja laitteiden kehittymiselle ja ennen kaikkea ammattitaitoisen työvoiman koulutukselle kierrätysalalle.

Arto Silvennoinen
Kehityspäällikkö, Suomen Autokierrätys Oy