

## EU:n asetus ajoneuvojen kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta

Euroopan Komissio on antanut 13.7.2023 esityksen 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.

Ehdotetulla asetuksella kumottaisiin sekä tyyppihyväksyntädirektiivi 2005/64/EY että romuajoneuvodirektiivi 2000/53/EY ja korvattaisiin ne yhdellä säädöksellä.

Asetus on suoraan jäsenmaita velvoittavaa EU-lainsäädäntöä ja kansallisesti olisi tarpeen säätää vain joistakin yksityiskohdista. Asetuksen tavoitteena on kriittisten raaka-aineiden kierrätys EU:ssa, kiertotalouden kehittäminen, varmistaa romuajoneuvojen parempi talteenotto ja käsittely sekä vähentää EU:n ulkopuolelle joutuvien romuajoneuvojen määrää.

Mitä uutta asetusehdotuksessa on nykyiseen romuajoneuvodirektiiviin verrattuna?

- Moottoripyörät mukaan direktiiviin
- Kierrätettävyyden tyyppihyväksynnän vaatimuksiin
- Laajennettu tuottajavastuu
- Kierrätystavoitteet, erityisesti muovit
- Romuajoneuvojen keräämiselle ja käsittelylle lisää vaatimuksia
- Omistajanvaihdokseen ja vientiin rajoituksia

### Asetusehdotuksen ongelmakohtia moottoripyörän omistajalle

Moottoripyörien romutus tapahtuisi vastaisuudessa pelkästään valtuutetuissa käsittelylaitoksissa. Purkamotoiminta vaikeutuisi. Moottoripyörien osien uudelleen käyttö vähenisi ja kierrätys muuttuisi pelkän raaka-aineen kierrätykseksi autojen tavoin.

Olisi arvioitava, ovatko osat ja komponentit, jotka on poistettu romuajoneuvosta, soveltuvia uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, kierrätykseen, tai muuhun käsittelyyn. Näistä on tarkat kriteerit. Kaikki myytävät tai muille toimitettavat osat olisi merkittävä ajoneuvon valmistenumeroilla, purkajan tiedolla ja niille olisi annettava takuu.

Vaikka ajoneuvon toimittaminen romutukseen olisi maksutonta, romutuksen kustannukset tulisivat käyttäjien maksettavaksi kierrätysmaksuina. Esityksen mukaan romuttamisesta voisi myös periä maksun, jos ajoneuvosta puuttuu olennaisia osia tai komponentteja. Kustannuksista on esitetty arvioita: tuottaja 66



€/ajoneuvo ja valmistaja 39 €/ajoneuvo. Ympäristöministeriön arvion mukaan em. arviot kaksipyöräisten osalta tuskin riittävät alhaisten määrien takia

Ajoneuvoa myydessä sen omistajan olisi todistettava, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Romuajoneuvon määritelmästä on annettu useita erilaisia kriteereitä, mm. ajoneuvon valmistenumero puuttuu, omistaja ei ole tiedossa, ajoneuvoa ei ole katsastettu jne.

Ajoneuvo olisi toimitettava romutukseen, jos se on korjauskelvoton, ts. jos se on teknisesti pahasti vaurioitunut (7 kriteeriä) tai jos se on taloudellisesti korjauskelvoton, ts. sen markkina-arvo on alle korjauskustannusten.

Käytettyjä ajoneuvoja saisi viedä EU:n ulkopuolelle vain, jos ne eivät ole romuajoneuvoja ja ne ovat liikennekelpoisia. Tulli velvoitettaisiin valvomaan vientiä.

Euroopan komissio voisi antaa asetuksen nojalla varsin laajasti delegoituja säädöksiä.

### Asetusehdotuksen käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentti on laatinut alustavan raportin aiheesta 29.1.2025. Parlamentin jäsenet voivat tehdä siihen vielä omat lisäyksensä. Lisäysten jälkeen parlamentti äänestää niistä ja muodostaa raportin pohjalta kantansa.

Parlamentin raportissa (29.1.2025) on komission esitykseen verrattuna lisäyksiä 210 kpl, joista oleelliset ovat:

L1e ja L2e -luokat, ts. mopot, olisi lisätty asetuksen piiriin. Perusteena on ”markkinoiden pirstoutumisen” estäminen. Vaikka mopoilla ei ole kaikkialla pakollista rekisteröintiä, ne halutaan asetuksen piiriin, jotta jäsenmailla olisi yhtenäiset käytännöt.

Ajoneuvon liikennekäytöstä poisto olisi mahdollista korkeintaan 7 vuoden ajaksi. 5 vuoden liikennekäytöstä poiston jälkeen ajoneuvo olisi toimitettava viranomaisten tarkastettavaksi.

Käytettyä ajoneuvoa myydessä riittäisi, että sen omistaja ilmoittaisi, onko ajoneuvo romuajoneuvo tai ei.

Komission tulisi antaa delegoitu säädös ajoneuvon tiekelpoisuuden arviointiin. Tiekelppoisuuden arvioinnin tulisi perustua katsastusdirektiivin vaatimuksiin.

Ajoneuvo olisi taloudellisesti korjauskelvoton, jos sen markkina-arvo on alle korjauskustannusten tai jos sen omistaja ei halua maksaa korjauskustannuksia.



## Moottoripyörien varaosien saatavuus ja osien uudelleen käyttö

Moottoripyöräily on suomessa ollut, ja on edelleen vahvasti harrastustoimintaa. Moottoripyörien osuus liikennesuoritteesta on 1 % luokkaa. Moottoripyörien elinkaari on Suomessa pitkä johtuen lyhyestä ajokaudesta ja ajoneuvoluokan harrastepainotteisuudesta. Pitkä elinkaari aiheuttaa haasteita varaosien saannissa. Tyypillisesti valmistajat takaavat varaosatoimitukset 10-12 vuotta valmistusajankohdasta.

Edellä mainitut seikat ovat luoneet harrastukseen vahvan kierrätyskulttuurin. Käytettyjä ajoneuvojen osia kerätään, taltioidaan ja käytetään pitämään moottoripyörät kunnossa. MP-alan purkamoiden osien kierrätysprosentti on SMOTO:n tutkimuksen mukaan yli 60 %, kun se autopurkamoiden osalta on vain noin 14 %.

Suomessa on lähes 300 000 rekisteröityä moottoripyörää, joista noin puolet on vuosittain liikennekäytössä. Moottoripyöriä ensirekisteröidään n. 3000-4000 kpl/vuosi, tuotemerkkejä on n. 50 ja erilaisia malleja on yhteensä tarjolla n. 550 kpl. Yhtä moottoripyörämallia saatetaan rekisteröidä vuodessa vain 1-5 kpl, joka jo lähtökohtaisesti aiheuttaa haasteita varaosien saatavuudelle. Usein niitä joudutaankin haalimaan ympäri maailmaa jo kohtuullisen uutena, koska maahantuojaat ovat osin pieniä ja varaosien saatavuus kotimaasta on haasteellisista.

Asetuksen mukaan moottoripyörien romutus tapahtuisi vastaisuudessa pelkästään valtuutetuissa käsittelylaitoksissa. Purkamotoiminta vaikeutuisi lisääntyneiden viranomaisvaatimusten takia. Tämä vähentäisi osien uudelleen käyttöä ja käytettyjen varaosien saatavuutta. Moottoripyörien kierrätys muuttuisi pelkän raaka-aineen kierrätykseksi autojen tavoin. On selvää, että osien uudelleen käyttö olisi ympäristöystävällisempää.

## Romuajoneuvon määritelmä

Romuajoneuvoksi tulkittaisiin mm. ajoneuvot, joiden valmistenumero puuttuu, omistaja ei ole tiedossa, ajoneuvoa ei ole katsastettu jne. Tämä tulkinta on ongelmallinen. Moottoripyörille ei ole Suomessa pakollista katsastusta, joten ei voida vaatia, että moottoripyörä olisi katsastettu. Ajoneuvo on mahdollista poistaa liikennekäytöstä, eikä sitä tarvitse silloin katsastaa. Vaatimus katsastuksesta romuajoneuvon kriteerinä on ristiriitainen ja turha.

Pitkään säilytyksessä olleille ajoneuvoille saattaa niiden omistushistorian selvittely kestää pitkiäkin aikoja. Se, että ajoneuvon omistaja ei ole tiedossa, ei tulisi olla romuajoneuvon kriteeri, tai ainakin ajoneuvon haltijalle tulisi antaa aikaa selvittää ajoneuvon viimeisin omistaja.



Ajoneuvo olisi toimitettava romutukseen, jos se on korjauskelvoton, ts. jos se on teknisesti pahasti vaurioitunut tai jos se on taloudellisesti korjauskelvoton, ts. sen markkina-arvo on alle korjauskustannusten.

Korjauskelvottomuuden kriteerit on annettu esityksen liitteessä 1. Kriteereitä on 7 kpl, joista yhtenä on ”korjaaminen edellyttää moottorin, vaihteiston, korin tai alustan vaihtamista, jolloin ajoneuvon alkuperäiset tunnistetiedot häviävät”. Moottorin tai vaihteiston vaihto tai alustan parantelu on ajoneuvoa kunnostettaessa tavallista ja näiden ei tulisi olla romuajoneuvon kriteereinä.

Ajoneuvon taloudellisen korjauskelvottomuuden kriteereitä on lueteltu liitteessä 1. Kriteereitä on 6 kpl. mm. ”Siitä on vuotanut käyttönesteitä (polttoaine, jarruneste, jäätyminenestoaine, akkuhappo ja jäähdytysneste), mikä aiheuttaa vesien pilaantumisen riskin, tai sen jarrut ja ohjauksen osat ovat liian kuluneita”. Nestevuodon varalta käytetään yleensä valuma-altaita, joihin vuotava neste kertyy. Pelkän nestevuodon ei tulisi olla romuajoneuvon kriteeri, koska valuma-allasta käytettäessä se ei aiheuta vesien pilaantumisen riskiä. Käytetyssä ajoneuvossa jarrut ja ohjauksen osat ovat usein kuluneita ja uusimisen tarpeessa. Tämän ei tulisi olla syy luokitella ajoneuvo romuajoneuvoksi.

On selvää, että esityksen romuajoneuvon määritelmä on puutteellinen ja sisältää kohtia, jotka ovat turhia tai aiheuttavat ajoneuvon omistajalle kohtuutonta haittaa.

### Pakkoromutus, myynti- ja vientikielto ja omaisuuden suoja

Asetus estäisi myymästä ajoneuvoa, jonka tulkittaisiin olevan romuajoneuvo. Asetuksessa myös vaadittaisiin, että romuajoneuvo olisi ilman aiheutonta viivytystä toimitettava keräyspisteeseen. Moottoripyöräharrastuksessa tyyppillistä kesken olevaa ”projektiä” olisi mahdotonta myydä ilman, että joku taho tulkitseisi sellaisen romuajoneuvoksi ja pakottaisi romuttamaan ahion. Esityksessä on lueteltu useita tahoja, mutta siitä ei selviä kuka olisi se taho, joka lopulta arvioinnin tekee ja siitä vastaa. Parlamentin raportissa arviointi on muutettu pelkästään ajoneuvon omistajan tehtäväksi.

Käytettyjä ajoneuvoja saisi viedä EU:n ulkopuolelle vain, jos ne eivät ole romuajoneuvoja ja ne ovat liikennekelpoisia. Tulli velvoitettaisiin valvomaan vientiä.

Komission asetusehdotuksen esittelyssä 1) kohdassa ”Vehicle owner’s property rights” mainitsevat perusteet kuulostavat lähinnä keksityiltä ja koomisilta.

”By fighting such illegal operators, the Commission proposal actually protects the legitimate interests of the vehicle owners to have their vehicles properly treated at their end-of-life and without incurring any costs.

1) [https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation-details-proposal\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation-details-proposal_en)



These proposed rules would therefore not unduly restrict the property rights of European citizens, nor hinder legal activities of a car owner or the interests of the hobbyists of vintage cars.”

Komissio ei näytä haluavan ymmärtää esityksen yksityishenkilöiden omaisuuden suojaan liittyviä ongelmia.

Edellä mainittu ”pakkoromutusvaatimus”, ajoneuvon myynnin tai viennin kieltäminen puuttuisi ajoneuvon omistajan omaisuudensuojaan Suomessa ja luultavasti monessa muussakin jäsenmaassa. Esityksessä ei ole mitenkään huomioitu tätä. Nämä vaatimukset tulisi poistaa omaisuuden suojan vastaisina.

### Euroopan komission toimivalta

Asetusesitys antaisi Euroopan komissiolle oikeuden antaa laajasti delegoituja säädöksiä. Parlamentin esitys siitä, että komission tulisi tämän asetusesityksen nojalla antaa delegoitu säädös ajoneuvojen tiekelpoisuuden arviointiin ja että sen tulisi perustua katsastusdirektiivin vaatimuksiin, ei kuulu tämän asetuksen piiriin. Katsastuksesta tai sen vaatimuksista tulee säätää katsastusdirektiivissä. Tämä on esimerkki siitä, mihin oikeus antaa delegoituja säädöksiä voisi johtaa. Asiaan on puuttunut myös Suomen valtioneuvosto kirjelmässään U 72/2023 vp. Komission toimivallan tulisi olla asetuksessa selkeästi rajattu.

### Harrasteajoneuvot

Asetus ei koskisi museoajoneuvoja tai ”historiallisesti merkittävää” yli 30 v vanhaa ajoneuvoa, joka on historiallisesti säilynyt ja alkuperäistä vastaavassa kunnossa, eikä sen pääkomponenttien teknisiin ominaisuuksiin ole tehty oleellisia muutoksia.

Moottoripyörien rakenteluharrastus ei rajoitu pelkästään museoajoneuvoihin tai historiallisesti merkittäviin ajoneuvoihin. Rikas rakentelukulttuurimme on tuottanut lukuisia maailmalla palkittuja moottoripyöriä, jotka eivät kuulu em. luokkiin. Asetusesityksestä puuttuu täysin näiden harrasteajoneuvojen ja niiden rakentelun huomioiminen. Moottoripyöräharrastuksessa on esim. tyypillistä omistaa varaosapyöriä, joilla jatketaan oman harrastuskohteen elinkaarta. Asetusesitys tekisi näistä romuajoneuvoja.

### Suomen Motoristit ry:n kanta

Suomen Motoristit suosittaa rajaamaan L luokan ajoneuvoista luokat L1-L4 kokonaan kiertotalousasetuksen ulkopuolelle. Omaisuuden suojaan puuttuvat ajoneuvojen pakkoromutus, myynti- ja vientikielto tulisi poistaa esityksestä. Ajoneuvon liikennekäytöstä poiston keston ei tule puuttua ja romuajoneuvon määritelmää tulisi parantaa.



Suomen Motoristit ry (SMOTO) on vuonna 1989 perustettu suomalaisten motoristien, moottoripyöräkerhojen ja järjestöjen yhteenliittymä ja yhteistyöelin, jonka tarkoituksena on valvoa ja edistää suomalaisten motoristien etuja. SMOTOon kuuluu jäsenkerhojen kautta ja henkilöjäsenenä noin 21000 motoristia. SMOTO huolehtii kaikkien suomalaisten motoristien edunvalvonnasta.

SMOTO on mukana Federation of European Motorcyclists' Associationsin (FEMA) toiminnassa yhtenä sen jäsenjärjestönä.

**Veli-Pekka Ratinen**

Varapuheenjohtaja  
Suomen Motoristit ry (SMOTO)

veli-pekka.ratinen@smoto.fi  
+358 50 081 1664

**Jari Kielinen**

Edunvalvoja  
Suomen Motoristit ry (SMOTO)

jari.kielinen@smoto.fi  
+358 40 552 7946

