

Asia: U 7/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (akkuasetus)

Suomen Autokierrätys Oy:n kirjallinen lausunto 16.2.2021

Autoalan kannalta on tärkeää varmistaa, että nykyehdotuksessa mukana oleva tuottajavastuun siirtyminen toteutuu, mikäli akkua uusiokäytetään toisessa kohteessa. Toisena pohdittavana asiana on tuottajavastuun siirtyminen, mikäli alkuperäistä ajovoima-akkua korjataan esimerkiksi kolmannen osapuolen toimesta ei-alkuperäisillä komponenteilla.

Artiklan 47 (4) mukaan tuottajavastuujärjestöjen on varmistettava, että tuottajien niille maksamat maksuosuudet mukautetaan siten, että otetaan huomioon mahdolliset tulot, joita tuottajavastuujärjestöt saavat akkujen ja käytettyjen akkujen uusioraaka-aineiden uudelleenkäytöstä ja myynnistä. Ajovoima-akkujen osalta tulevaisuudessa voidaan saada merkittävää positiivista kassavirtaa. Artiklan 49 (4) tarkentaminen niin, että jätehuolto-operaattorit toimisivat yhteistyössä tuottajien ja tuottajayhteisöjen kanssa olisi edellytys sille, että positiivisen arvon omaavatkin tuottajavastuunalaiset tuotteet päätyisivät tuottajien järjestämään keräykseen ja että tuottajien maksuosuuksissa voitaisiin todellisuudessa huomioida myös akkujen uusiokäytöstä tai raaka-aineiden myynnistä saatavat tulot. Ajovoima-akkujen kanssa merkittävänä riskinä on, että esimerkiksi uudelleenkäyttöön myynnistä saatavat tulot menevät yksittäisille toimijoille, mutta kierrätyksestä aiheutuvat kustannukset ohjataan tuottajayhteisölle ja tuottajille.

Keräystavoitteet voivat olla autojen ajovoima-akkujen kannalta huono tai ainakin vaikeasti määritettävä mittari kierrätyksen näkökulmasta. Tulevaisuuden tavoitteena on, että suuri osa näistä akuista päätyisi uusiokäyttöön uudessa käyttökohteessa, jolloin ne päätyvät kierrätykseen eri tuotteena huomattavasti myöhemmin. Lisäksi romuautojen kierrätys toimii nykyisinkin hyvin tehokkaasti.

Kunnianhimoiset kierrätystavoitteet ja kierrätysmateriaalien käyttö uusien akkujen valmistuksessa auttavat Euroopan sisäisen materiaalikierron luomisessa. Materiaalikohtaiset kierrätystavoitteet kasvavat kuitenkin nopealla aikataululla. Ajoneuvojen osalta sähkö- ja hybridautot akut voivat päätyä kierrätykseen arviolta 10–20 vuoden iässä. Kun ensimmäisen sukupolven akut saapuvat kierrätykseen, vuosittainen volyymi voi kasvaa hyvin nopeasti eikä alan toimijoilla ole välttämättä kapasiteettia kierrätyksen toteuttamiseen.

Myös kierrätysmateriaalien käytön osuus uusien akkujen valmistuksessa on materiaalien kierron kannalta hyvä tavoite, mutta se aiheuttaa myös selviä haasteita. Ajovoima-akkujen tuotekehitys on nopeaa, joten materiaaleihin liittyvät tavoitteet voivat jarruttaa kehitystä tai ohjata sitä väärin tulevaisuudessa. Lisäksi kierrätysmateriaalien käyttötavoitteita ollaan määrittämässä ilman tietoa siitä, kuinka paljon materiaaleja on saatavilla tulevaisuudessa. Asiaa voitaisiin tämän sijaan tarkastella esimerkiksi jaksoittain tulevaisuudessa.

Akkujen kierrätyskulujen ilmoittaminen on kannatettavaa tuottajavastuun läpinäkyvyyden kannalta. Autojen ajovoima-akkujen osalta tilanne on haastava, sillä akkujen käyttöikä on hyvin pitkä. Tämän seurauksena kierrätyskustannusten arviointi 10–20 vuoden päähän on erittäin hankalaa tai jopa mahdotonta.

Autojen ajovoima-akkuja viedään paljon maasta toiseen. Esimerkiksi Suomeen tuodaan paljon käytettyjä sähkö- ja hybridautoja. Teoriassa näiden akkujen tuottajavastuu kuuluu auton

maahantuoneelle yritykselle. Autojen käyttöiät ovat kuitenkin hyvin pitkiä, jolloin käytännössä on mahdollista, että tuottajavastuun mahdollisia kustannuksia ei voida kohdistaa oikeaan yritykseen.

Artiklassa 14 (1) ja 59 (1;2) mainitaan, että valmistajien tulee sallia asiakkaan tai kolmannen osapuolen pääsy akunhallintajärjestelmän (BMS) dataan. Dataan pääsy ja oikeudet tulee muotoilla lopullisessa asetusversiossa hyvin tarkasti, sillä pääsyn pitäisi olla ainakin ajoneuvoakkuja ajatellen tarkoituksenmukainen mutta mahdollisimman suppea. Velvoitteen epätasällinen muotoilu voi altistaa esimerkiksi akunhallintajärjestelmän manipuloinnille. Tästä voi seurata huomattavia turvallisuusriskejä ajoneuvolle, mikäli akunhallintajärjestelmää manipuloidaan käyttämään esimerkiksi suurempaa latauskapasiteettia tai tehoa kuin mihin akusto on suunniteltu.

Akkuihin kohdistuu päällekkäistä sääntelyä esimerkiksi ELV-direktiivistä sekä REACH-asetuksesta. Asetuksen valmistelun yhteydessä tulisi selvittää päällekkäistä sääntelyä ja pyrkiä sen vähentämiseen. Myös EU-jätelainsäädäntöä tulisi harmonisoida samassa yhteydessä erityisesti (esim. uudelleenkäytön) terminologian kannalta. Autojen ajovoima-akkujen purkuohjeistus on saatavissa jo nykyisin autovalmistajien IDIS-järjestelmän kautta, joten ajovoima-akkujen osalta myöskään tähän ei tulisi muodostaa käytännön tasolla päällekkäisiä velvoitteita.

Kylmällä ilmastolla ja muilla pohjoismaisilla käyttöolosuhteilla on merkittäviä vaikutuksia akkujen toimintaan. Suomen kansallisen sääntelyn tarpeellisuutta tulisi pohtia hankkeen yhteydessä. Toisaalta tulisi varmistua myös siitä, ettei EU-asetuksen tasolla tehdä erityisolosuhteidemme kannalta ongelmallisia linjauksia.

Kunnioitavasti,

Juha Kenraali

Toimitusjohtaja

Suomen Autokierrätys Oy