

Marleena Ylihärtilä

**Opas autopurkamoja säätelevästä
ympäristölainsäädännöstä**

Opinnäytetyö

Kevät 2010

Liiketalouden, yrittäjyyden ja ravitsemisalan yksikkö
Pienen ja keskisuuren yritystoiminnan liikkeenjohdon koulutusohjelma
Yritysjuridiikka



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Koulutusyksikkö: Liiketalouden, yrittäjyyden ja ravitsemisalan yksikkö
Koulutusohjelma: Pienen ja keskisuuren yritystoiminnan liikkeenjohdon koulutusohjelma
Suuntautumisvaihtoehto: Yritysjuridiikka

Tekijä: Marleena Ylihärsilä

Työn nimi: Opas autopurkamoalaa säätelevästä lainsäädännöstä

Ohjaaja: Tero Turunen

Vuosi: 2010

Sivumäärä: 91

Liitteiden lukumäärä: 4

Tämän opinnäytetyön aiheena oli laatia opas autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä. Opas tehtiin toimeksiantona Suomen Autopurkamoliitolle. Oppaan tarkoituksena oli koota yhteen kaikki autopurkamoja säätelevät ympäristölait, -asetukset ja -direktiivit. Aikaisemmin ei ole tehtynä vastaavaa opasta alaa koskevasta ympäristölainsäädännöstä.

Tavoitteena oli rakentaa oppaasta mahdollisimman selkeä ja yksinkertainen, lyhyt sekä ytimekäs. Koukeroinen lakiteksti yritettiin kirjoittaa helposti ymmärrettävään muotoon. Oppaan rakenteessa kiinnitettiin erityistä huomiota silmäiltävyyteen ja luettavuuteen.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa etsitään hyödyllisiä neuvoja oppaan kirjoittamiseen. Huomio on kiinnitetty lukijalähtöiseen näkökulmaan ja lukijan motivointiin. Lisäksi teoriaosuudessa on tutustuttu ympäristöpolitiikkaan ja -lainsäädäntöön sekä kestäväan kehitykseen.

Tuloksena saatiin kattava mutta riittävän yksinkertainen opas alaa koskevasta ympäristölainsäädännöstä. Opas on tämän työn liitteenä (numero 4). Tulevaisuudessa toimeksiantaja voi tarvittaessa päivittää opasta.

Avainsanat: Kierrätys, oppaat, purkamot, ympäristönsuojelu.

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Faculty: Business School
Degree programme: SME Business Management
Specialisation:

Author/s: Marleena Ylihärsilä

Title of thesis: An environment legislation guide for car dismantlers

Supervisor(s): Tero Turunen

Year: 2010 Number of pages: 91 Number of appendices: 4

The subject of this thesis is to make a guide about the environmental legislation which controls car dismantlers. This guide was made for the Finnish association for car dismantlers, Suomen Autopurkamoliitto. The aim of this guide is to pull together all the environmental laws and EU regulation concerning car dismantlers. No such guide has been made before.

The purpose of the thesis was to compile a guide which is clear, simple, short and compact. Law texts may sometimes seem hard to understand. The difficult parts were simplified in the guide so that anyone can understand the main points. Readability has been the main feature of the guide.

The theory part of the thesis discusses environmental policy and legislation as well as sustainable development. Furthermore, it includes tips on how to write a guide. The main focus is on the ways to write clear and understandable texts.

The outcome of this thesis is a guide which is extensive but still simple enough. This guide is attached to the thesis (Attachment 4). The association can easily update the guide in the future.

Keywords: Environmental protection, guides, recycling, car dismantlers.

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä.....	2
Thesis abstract.....	3
SISÄLTÖ.....	4
1 JOHDANTO	6
2 YMPÄRISTÖLAKIOPPAAN LAATIMINEN	9
2.1 Oppaan laatiminen.....	9
2.1.1 Luettavuus, silmäiltävyys, ymmärrettävyys	10
2.1.2 Kirjoitusprosessi.....	14
2.1.3 Oppaan rakenne	15
2.1.4 Oppaan kieli	17
2.1.5 Oppaan visuaalinen ilme.....	18
2.1.6 Verkojulkaisun erikoispiirteet.....	22
2.2 Kestävä kehitys.....	25
2.3 Ympäristöpolitiikka	30
2.3.1 Ympäristöherääminen.....	30
2.3.2 EU:n ympäristöpolitiikka.....	31
2.3.3 Suomen ympäristöpolitiikka	34
2.3.4 Jätepolitiikka	36
3 AUTOPURKAMOALA SUOMESSA	40
3.1 Alan toimijat	41
3.2 Autopurkamojen historia	44
3.3 Nykytilanne	46
3.4 Alan ongelmat	48
3.5 Tulevaisuuden näkymät	50
3.6 Lainsäädäntö	52
3.6.1 Ympäristönsuojelulaki ja –asetus.....	52
3.6.2 Romuajoneuvodirektiivi ja –asetus.....	54
3.6.3 Romuajoneuvoasetuksen vaikutus toimintaan	57
3.6.4 Muu alaan vaikuttava lainsäädäntö.....	59

3.6.5 Ympäristölupa	60
3.6.6 Lupamenettelyn uudistukset	68
4 OPPAAN LAATIMINEN.....	71
4.1 Lähtötilanne	71
4.2 Prosessi	73
4.3 Oppaan esittely	79
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	81
LÄHTEET	86
LIITTEET	92

1 JOHDANTO

Idea tämän opinnäytetyön aiheeksi syntyi opinnäytetyöntekijän henkilökohtaisesta mielenkiinnosta autopurkamoalaa kohtaan. Erityisesti tekijän kiinnostus kohdistui ympäristölainsäädäntöön, sillä se ohjaa merkittävästi purkamojen toimintaa. Aiheen tarkempi tutkimus osoitti, että alan lainsäädäntö on tiukkaa ja että yrittäjät kokevat ajoittain hankaluuksia viranomaisten toiminnassa. Lisäksi viranomaisten tehtävät uudistuivat 1.1.2010 alkaen ja tämä muutti sekä autopurkamojen ympäristölupia myöntävän että valvovan viranomaisen. Alkoi näyttää vahvasti siltä, että jonkinlainen opas olisi tarpeellinen alan yrittäjille ja mahdollisille uusille tulokkaille alalla. Oppaan tekemistä tuki myös se, että Suomen Autopurkamoliitto oli halukas lähtemään työlle toimeksiantajaksi. Opas oli myös liitolle mieluinen, sillä sellaista ei aikaisemmin ole tehty. Yleistä yritystoimintaa koskevia oppaita tietenkin löytyy pilvin pimein, mutta autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä ei ole kirjoitettu ilmeisesti yhtään opasta. Tähän asti liiton Internet-sivuilla on ollut ainoastaan linkki lakeihin, jotka ohjaavat purkamoiden toimintaa. Oppaan tarkoituksena oli koota alaa säätelevät lait ja asetukset yhteen paikkaan.

Tämän opinnäytetyön tuloksena on siis opas autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä. Työn tuloksena on konkreettinen tuotos, joka syntyy työelämän toimeksiantona. Näin ollen tätä opinnäytetyötä voidaankin kutsua toiminnalliseksi opinnäytetyöksi. (Vilkkä & Airaksinen 2004, 9.) Ammattikorkeakoulun opinnäytetyön vaatimuksiin kuuluu teoreettisen tietopohjan yhdistäminen ammatilliseen käytäntöön (Vilkkä & Airaksinen 2004, 42). Toiminnallinen opinnäytetyö koostuukin teorian ohella tuotoksen syntymisen raportoinnista, jossa eritellään prosessia ja sen aikana tehtyjä valintoja (Vilkkä & Airaksinen 2004, 51). Näistä seikoista muodostui tämänkin opinnäytetyön runko. Työ aloitettiin perehtymällä laajasti aiheeseen liittyvään teoriaan. Sen jälkeen kirjoitettiin opas ja lopuksi raportoitin oppaan valmistusprosessia.

Tässä opinnäytetyössä tietoa kerättiin tutustumalla kirjallisuuteen, lakiteksteihin sekä keskustelemalla viranomaisten, toimeksiantajan edustajan Kari Heikkilän sekä muutamien purkamoyrittäjien kanssa. Näillä tiedonkeruumenetelmillä muodostettiin käsitys siitä, mitä tietoja oppaassa tulisi olla ja minkälainen opas tulisi olla sekä rakenteeltaan että sisällöltään. Keskustelujen perusteella muodostettiin myös käsitys alasta, sen nykytilanteesta ja tulevaisuuden näkymistä. Oppaan kirjoittaminen vaati tällaisen yleiskäsityksen olemassaoloa.

Myös opasta koskevat tavoitteet selkeytyivät, lähinnä keskustelun perusteella. Ensimmäinen opas oli suunnattava ensisijaisesti jo alalla toimiville yrittäjille. He tarvitsevat myös opas muistuttamaan oikeista toimintatavoista. Toisaalta uusia yrittäjiä ei alalle ole tulossa kovinkaan paljon. Oppaan tavoitteeksi muodostui selkeys ja yksinkertaisuus. Oppaan tuli kerätä yhteen autopurkamoja säätelevät ympäristölait ja -asetukset. Tekstin rakentamisessa painotus tuli olla yksinkertaisessa ilmaisussa, joka tuo lisäarvoa verrattuna koukeroiseen lakitekstiin. Ilmaisun tuli silti olla tiivistä, koska kiireisellä yrittäjällä ei ole aikaa perehtyä tiiliskivimäiseen oppaaseen. Olenaisista oli, että tieto kerätään yksinkertaisesti yksiin kansiin ja tarvittaessa lisätietoja lukija voi hakea oppaassa olevien linkkien perusteella. Alusta asti oli myös selvää, että opas tullaan julkaisemaan Internetissä tai se jaetaan muulla tapaa sähköisessä muodossa. Ainakaan tässä vaiheessa sen jakaminen painettuna versiona ei ole mielekäästä, koska sopivaa jakelukanavaa ei ole.

Tässä opinnäytetyössä on viisi päälukua, joista ensimmäinen on tämä johdanto. Toisessa pääluvussa käsitellään kirjallisuuteen perustuen ympäristölakioppaan laatimista. Koska oppaan ilmaisu ja rakenne vaativat kohderyhmän sekä julkaisupaikan perusteella erityishuomiota, aiheeseen perehdyttiin laajasti kirjallisuuden kautta. Lisäksi opasta ajatellen taustoitettiin myös yleistä ympäristöpolitiikan kehitystä sekä kestävä kehityksen ideologiaa. Näillä taustatiedoilla opinnäytetyöntekijän oli helppo lähteä tutustumaan tarkemmin alaan ja sitä säätelevään ympäristölainsäädäntöön.

Kolmannessa pääluvussa käydään läpi autopurkamotoiminnan historiaa Suomessa. Kolmannessa pääluvussa käsitellään myös alalla vaikuttavat toimijat sekä tut-

kiskellaan alalla vallitsevia ongelmia, nykytilannetta ja kurkotetaan myös hieman tulevaisuuteen. Kolmannessa pääluvussa käydään läpi myös autopurkamoja säätelevät ympäristölait, -asetukset ja –direktiivit. Kolmas pääluku siis esittelee autopurkamojen toimintaympäristöä ja sitä säätelevää ympäristölainsäädäntöä.

Tämän opinnäytetyön neljännessä pääluvussa käsitellään hieman tarkemmin taustoja oppaan kirjoittamiselle. Perehdytään sekä opinnäytetyöntekijän henkilökohtaisiin taitoihin ja vaikuttimiin. Toisaalta tutustutaan myös hieman tarkemmin toimeksiintajaan ja liiton toimintaan. Lisäksi neljännessä pääluvussa raportoidaan oppaan kirjoitusprosessi ja esitellään tämän työn liitteenä oleva opas lyhyesti.

Opinnäytetyön viimeisessä pääluvussa esitellään johtopäätökset, jotka syntyivät prosessin aikana. Samalla arvioidaan hieman oppaan onnistumista ja ehdotetaan toimenpiteitä tulevaisuutta ajatellen.

2 YMPÄRISTÖLAKIOPPAAN LAATIMINEN

2.1 Oppaan laatiminen

Oppaan laatiminen on kirjoitustyötä, tekstin tuottamista. Tekstin tulisi olla selkeää, ytimekästä ja ymmärrettävää. Oppaan tulisi sisältää myös kaikki lukijalle tarpeellinen tietoaines. Jotta oppaasta jäisi lukijalle käteen tietoa, tulee olennaisen olla kuitenkin lyhyesti ilmaistu. Pitkiltä teksteiltä katoaa usein ydin ja lukija menettää mielenkiintonsa.

Oppaan kirjoittamista ajatellen tutustuttiin useisiin oppaisiin. Tutkittiin sitä, minkälainen on hyvä opas. Opinnäytetyöprosessiin liittyen perehdyttiin myös muutama oppaaseen, jotka ohjaavat tehokkaaseen prosessin tehtäessä gradua. Toisin sanoen tutustuttiin kahteen graduoppaaseen. Ensisijainen keskittyminen kohdistui tietenkin asiasisältöön, kun haettiin tukea opinnäytetyöprosessiin. Vähitellen huomattiin kahden samasta aiheesta kertovan oppaan eroja ja vertailtiin niitä keskenään.

Toinen tutkituista graduoppaista oli Ekholmin ja Heinisuon (2002) kirjoittama ”Tee gradu! Verkkoajan tutkielmantekijän opas” –teos. Opas koostui lyhyistä lauseista. Teksti oli ytimekästä ja helppoa lukea. Kun teksti oli pidetty lyhyenä ja yksinkertaisena, oli koko oppaan pituuskin pysynyt aisoissa. Toinen tutkittu opas oli Hakalan (1999) kirjoittama ”Graduopas”. Tämä opas oli huomattavasti raskaampi lukea. Se oli ensinnäkin liian pitkä. Paksu opas karkottaa lukijan helposti; motivoituminen aiheeseen täytyy olla hyvin korkealla tasolla, jos lukija todella lukee paksun oppaan kannesta kanteen. Hakalan opas oli raskaslukuisempi, koska käytössä olivat sekä pienempi fontti että riviväli. Lisäksi Hakalan lauseet olivat niin ikään pidempiä, samoin kappaleet. Ekholmin ja Heinisuon opas on miellyttävämpi lukea, koska lyhyet kappaleet toivat vaihtelevuutta ja ilmavuutta tekstiin. Myös tiheä väliotsikointi Ekholmin ja Heinisuon oppaassa tukivat lukijan motivoitumista.

Opinnäytetyötä varten tutkittiin myös sattuman kautta yrityskummitoimintaan liittyvää opasta. Suomen Yrityskummit Ry:n (2009) julkaisema opas ”Yrityskummitoiminnan käsikirja – opas yrittäjille, kunnille, seutukunnille ja yrityskummeille” on sisällöllisesti ajatellen kattava teos. Se sisältää olennaiset osat yrityskummitoiminnasta ja lukijan on helppo löytää etsimänsä tieto. Eräs seikka oppaan rakenteessa kuitenkin häiritsee. Teksti on keskinkertaista ja kirjavaa. Syy tähän löytyy sisällysluettelosta; käsikirjan kirjoittamiseen on osallistunut useita eri henkilöitä. Tämä ei kuitenkaan ole suuri ongelma viestin perillemenon kannalta. Suurempi ongelma oli otsikkorakenne, joka on teoksen heikointa antia. Kaikki teoksen pääotsikot on painettu kapitaalein eli kansanomaisesti tikkukirjaimin. Fontin koko on lisäksi pääotsikoissa korostetun suuri ja fontin väri on niin ikään korostetusti leipätekstin mustan sijasta sininen. Lähin mielikuva otsikkorakenteesta on iltapäivälehtien lööpit. Sininen kapitaalilla painettu otsikko korostuu samalla tavalla, jopa hieman säikäyttäen, kuin iltapäivälehtien mustat lööpit keltaisella taustalla.

Näiden kolmen esimerkkinä käsitellyn oppaan lisäksi tutustuttiin myös muihin oppaisiin. Edellä mainitut kolme valittiin esimerkeiksi, koska ne tukivat eniten oppaan suunnittelemista ja kirjoittamista tässä tapauksessa. Yhteenvedona näistä esimerkkitapauksista on se, että opas täytyy pitää kielellisesti yksinkertaisena ja kokonaisuudessaan riittävän lyhyenä. Otsikoiden on myös erotuttava, mutta niiden täytyy kuitenkin olla linjassa muun tekstin ulkoasun kanssa. Käytännön esimerkkien lisäksi aiheeseen liittyy tietenkin paljon kirjallisuutta. Opinnäytetyötä varten perehdyttiin melko laaja-alaisesti myös siihen. Tutkitaan seuraavaksi, mitä ominaisuuksia teksteille tulisi kirjallisuuden perusteella rakentaa.

2.1.1 Luettavuus, silmäiltävyys, ymmärrettävyys

Kirjallisuutta tutkimalla löydettiin kolme tekstille tärkeää ominaisuutta, jotka tukevat lukijan motivoitumista ja lukijan kykyä ymmärtää tekstin sanoma. Nämä ominaisuudet ovat tekstin luettavuus, silmäiltävyys ja ymmärrettävyys.

Luettavuus. Wiio jakaa luettavuuden syntymisen selkeiksi tekijöiksi. Luettavuuteen vaikuttaa ensinnäkin tekstin selkeys eli mikä fontti ja tehokeinot on valittu. Tekstin selkeyteen vaikuttaa myös tekstin ulkoasu eli palstaleveys, tasaukset ja riviväli. Toinen luettavuuteen vaikuttava tekijä on tekstin ymmärrettävyys ja kirjoitustyylin helppous. Kolmas luettavuuteen vaikuttava tekijä on lukijan mielenkiinto sisältöä kohtaan. (Wiio 1994, 133–135.)

Luettavuuteen vaikuttaa fontti ja sen koko, fontin väri ja tummuusaste. Luettavuuteen vaikuttaa kirjainten ja myös sanojen välit, rivin pituus ja riviväli. Luettavuuteen vaikuttaa kuitenkin myös paperin laatu tai ruudun ominaisuudet. Myös lukijan näkökyky ja valaistus vaikuttavat luettavuuteen. Kappaleen asetukset kuten leveys, taso ja korkeus vaikuttavat niin ikään tekstin luettavuuteen. (Mattila, Pajunen & Kalske 1994, 67.)

Tekstin luettavuus on tärkeää. Tämä johtuu siitä, että helppo luettavuus motivoi lukijaa jatkamaan lukemista tekstin loppuun asti. Pitkät ja monimutkaiset lauseet estävät luettavuutta. Helppo luettavuus tukee tekstin ymmärrettävyyttä ja tätä kautta viestin perille menemistä. Lisäksi luettavuuden etuna on se, että lukija muistaa lukemaansa helpommin. (Alasilta 1999, 75–77.) Lyhyet ilmaisut tukevat luettavuutta. Jos kirjoittajalla on vielä taito tehdä tekstistä yksinkertaisen sujuvaa lyhyillä sanoilla ja lauseilla, syntyy lukijaa motivoiva helppolukuinen teksti. (Arajuuri, Haapala & Syrjänen 1981, 19; Lundberg 2001, 150.)

Tekstin luettavuus vaikuttaa lukemisenopeuteen, ymmärtämiseen, asian mielteenpainamiseen ja sen muistamiseen jälkikäteen. Tiivistettynä luettavuuteen vaikuttavat yhdessä ulkoasu, kielellinen ymmärrettävyys sekä lukijan motivaatio tekstiä kohtaan. (Alasilta 1998, 140–141.) Kaikkiin luettavuuden syntymiseen vaikuttaviin tekijöihin kirjoittaja ei pysty vaikuttamaan, mutta suureen osaan hän silti voi. Tekstin luettavuuteen on tärkeää kiinnittää huomiota, sillä luettavuus vaikuttaa merkittävästi lukijan lukukokemukseen.

Silmäiltävyys. Tekstin ensivaikutelma motivoi lukijaa lukemaan tekstin loppuun. Tekstin ensivaikutelma syntyy sen silmäiltävyyden perusteella. Lukija tutustuu

tekstiin ensin silmäilemällä sen läpi ja päättää vasta tämän jälkeen siitä, lukeeko hän koko tekstin. Hyvää silmäiltävyyttä voi tukea tekstin rakenteella. Lukijalle on tarjottava tilaa ja tiivistelmiä. Elävää tekstiä on helppo silmäillä. Esimerkiksi väliotsikot, sisennykset, luettelot ja kuvitus ovat tekstin tekijän keinoja tukea oman tekstin silmäiltävyyttä. (Alasilta 1999, 59–62; Alasilta 1998, 136–137.) Olennaista tekstin rakentamisessa on se, että tärkein asia kerrotaan heti aluksi. Suurin osa tietoa tulee tiivistyä otsikkoon ja aloituskappaleeseen. (Alasilta 1998, 28–29.)

Ymmärrettävyys. Suomen kielen ymmärrettävyyteen vaikuttavat tekijät voidaan jakaa eri osa-alueisiin. Tekstin ymmärrettävyys syntyy ensinnäkin havainnollisuudesta. Havaittavissa olevat asiat ovat lukijan kannalta helpompia ymmärtää. Toiseksi kielen ymmärrettävyys syntyy samastumisesta. Jos asia on lukijalle tuttu, hänen on helppo samastua tilanteeseen ja tätä kautta myös ymmärtää lukemansa. (Alasilta 1998, 32; Wiio 1994, 122.) Kolmanneksi tekstin ymmärrettävyys syntyy kieliasusta. Kieliasuun vaikuttavat sanatekijät ja rakennetekijät. Kun teksti koostuu lyhyistä ja yksinkertaisista lauseista sekä helpoista ja tutuista sanoista, on teksti ymmärrettävää. (Alasilta 1998, 34; Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 162; Wiio 1994, 122.) Neljäs tekijä tekstin ymmärrettävyyden kannalta on ideatiheys. Ihminen ei pysty hahmottamaan rajattomasti uusia asioita lyhyessä ajassa. Tämän takia liian pieneen tilaan ei tulisi liian paljon tärkeitä asioita. Viidenneksi ymmärrettävyyteen vaikuttaa tekstin ulkoasu. Hyvä ulkoasu tukee ymmärrettävyyttä. Kuudes ja viimeinen seikka ymmärrettävyyden syntyisessä on tekstin kiinnostavuus. Vahva mielenkiinto aiheita kohtaan kannustaa lukijaa perehtymään vaikeisiinkin teksteihin. (Wiio 1994, 122.)

Tekstin ymmärrettävyyteen vaikuttaa aina myös kirjoittajan kontrolloimattomissa olevat asiat. Lukijan voi olla lähes mahdotonta ymmärtää tekstiä, jos se ei ole sidoksissa lukijan maailmaan, kokemuksiin ja tietämykseen. Helpointa tekstin ymmärtäminen on silloin, kun lukija voi samastua siihen. Näihin kokemukseräisiin seikkoihin kirjoittaja ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta hän voi yrittää suunnata tekstin myös sellaisille lukijoille, joita aihe ei varsinaisesti kosketa. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 156.) Esimerkiksi ammattisanaston sijasta voidaan käyttää selkokieltä ja yrittää esimerkein havainnollistaa asiaa mahdollisimman paljon.

Luettavuus keskittyy siis kuitenkin enemmän tekstin fyysiseen olemukseen, joka tukee sisältöä. Ymmärrettävyys sen sijaan keskittyy sisällöllisiin lähtökohtiin. Ymmärrettävyys syntyy näkökulmista, samastumisesta ja sanoman jäsentämisestä. Lukijan samastumista tukevat tutut käsitteet ja termit. Jos teksti on liian ”kapulakielistä”, lukijan on vaikea samastua ja ymmärtää lukemaansa. Näkökulma tulee tekstissä esiin viestin ilmaisemisessa. On tärkeätä suunnata viesti lukijalle ja ottaa huomioon asiassa hänelle tärkeät puolet. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 159–160.) Tästä näkökulmasta kirjoitettu teksti motivoi ja innostaa lukijaa. Lukijalle tulee mieleen ajatus siitä, että häntä on pidetty tärkeänä ja että hänen tarpeitaan on ajateltu tekstin kirjoitusvaiheessa.

Lisäksi tekstin ymmärrettävyyttä tukee jäsentely. Liian monimutkaiset virkerakenteet vievät lukijan kauas ymmärtämisestä, tavoitteista ja näkökulmista. Myös liian monimutkaisesti rakennetut kappaleet heikentävät tekstin ymmärrettävyyttä. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 159–160.) Ymmärrettävyyden merkitystä on syytä korostaa yhtenä motivoinnin osatekijänä. Sillä jos lukija kokee tekstin liian hankalasti jäsennellyksi, hän todennäköisesti lopettaa lukemisen.

Tekstin ymmärrettävyyttä voidaan tutkia tekstin tilastollisten ominaisuuksien mukaan. Tällaiset arvot ymmärrettävyydestä perustuvat tilastohavaintoihin, jotka ovat tyypillisiä helpoille tai vaikeille teksteille. Eli mitä enemmän yhteneväisyyksiä vaikeille teksteille ominaisiin tilastohavaintoihin, sitä heikompi on tekstin ymmärrettävyys. (Wiio 1994, 255.)

Osmo A. Wiio on kehittänyt vuonna 1968 kaavan 9. Kaava mittaa tekstin ymmärrettävyyttä. Kaava on seuraava: $LT=0,3PS+2,7$. Kaavassa lyhenne LT tarkoittaa luokkatasoa peruskoulun luokkina 1-12. PS-lyhenne taas tarkoittaa pitkien sanojen lukumäärää 100 sanan ryhmässä. Testiä varten tutkitaan siis satunnainen sadan sanan katkelma tekstiä, joka ei saisi sisältää paljon numeroita. Tekstikatkelman ei tulisi myöskään olla tekstin alusta tai lopusta. Tekstissä pitkä sana on sellainen sana, joka koostuu perusmuodossa vähintään neljästä tavusta. Eli vaikka sana tekstissä olisi taivutetussa muodossa, tutkitaan aina sanan perusmuotoa. Sadasta sanasta siis lasketaan se, montako sanaa sisältää vähintään neljä tavua. Saatu

arvo sijoitetaan kaavaan ja näin saadaan suuntaa antava arvo tekstin ymmärrettävyydestä. Luokkataso kertoo, millä luokalla oleva henkilö ymmärtää tekstin. Mitä alempi luokkataso tulee testin tulokseksi, sitä helpompi teksti on ymmärtää. (Wiio 1994, 255–256.)

2.1.2 Kirjoitusprosessi

Ennen tekstin kirjoitustyön aloittamista olisi hyvä määritellä kenelle kirjoitetaan, mitä tekstillä halutaan lukijalle kertoa ja minkälainen vaikutus tekstillä toivotaan olevan. Perusmääritelmät voisi kirjata oikein paperille ylös. Näin niihin on helpompi palata jälkikäteen. (Alasilta 1998, 87.)

Tekstille tulee siis määritellä kohdeyleisö eli se ryhmä, joka tekstiä todennäköisesti lukee. Aina ei tosin voi tietää, kuka tekstiä todellisuudessa tulee lukemaan. Määrittelyssä kannattaakin huomioida ne lukijat, joille teksti ensisijaisesti rakennetaan. Erilaisille lukijoille kirjoitetaan eri tavalla, joten varsinaisen tekstin muotoon vaikuttaa kohdeyleisö. Lukija vaikuttaa myös tekstin sisältöön, näkökulmaan ja painotuksiin. Lukija tulee ottaa huomioon myös suunniteltaessa tekstin kieltä ja rakennetta. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 49–50.) Erilaisille lukijoille sopii erilainen tyyli. Esimerkiksi lääkäreiden tai juristien kieltä on vaikea ymmärtää ilman koulutusta, mutta oman ammattiryhmän kesken kieltä on silti soveliasta ja jopa suositeltavaa käyttää.

Määriteltäessä tekstin kohdeyleisöä on hyvä miettiä, minkälaisia lukutottumuksia lukijalla mahdollisesti on etukäteen. Myös lukemiseen käytettävissä oleva aika vaikuttaa tekstin rakentamiseen. Kiireiselle ja kokemattomalle lukijalle kannattaa valita lyhyt ja yksinkertainen teksti. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 54–55.)

Tekstin ymmärrettävyyteen vaikuttaa näkökulma ja sävy. Niihin on syytä kiinnittää huomiota jo suunnitteluvaiheessa. Kirjoittajan tulisi pyrkiä siihen, että sävy ja näkökulma olisi valittu lukijakohtaisesti. Näin sävy ja näkökulma tukevat ymmärrettävyyttä. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 160–161.) Kun sävy ja näkökulma valitaan

määritellyn kohdeyleisön mieltymysten mukaisesti, on tekstillä suurempi mahdollisuus saavuttaa tavoitteensa.

Lukija ja kohdeyleisö tulee kuitenkin huomioida muussakin, kuin tekstin suunnittelussa. Sekä pääotsikot että väliotsikot tulisi räätälöidä siten, että ne palvelisivat lukijaa parhaalla mahdollisella tavalla (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 247–248). Myös visuaalinen ilme eli tekstin ulkoasu tulisi valita lukijakunnan mukaan. Esimerkiksi iän perusteella voi löytyä mieltymyksiä erityyliseen ilmaisuun tai ulkoasuun. (Pesonen & Tarvainen 2003, 2-3.) Suunniteltaessa ja rakennettaessa tekstiä, lukija tulisikin huomioida oikeastaan kaikissa valinnoissa. Kun lukijaa huomioidaan koko ajan, teksti tavoittaa varmasti lukijansa.

Varsinaisessa kirjoitusvaiheessa on syytä pitää vauhtia yllä. Teksti kannattaa kirjoittaa kokonaan ilman kritiikkiä. Viimeistelyvaiheessa on aikaa palata tekstin ääreen ja tehdä tarpeellisia korjauksia. (Alasilta 1998, 87.)

2.1.3 Oppaan rakenne

Otsikot. Otsikot ovat tärkeitä ensivaikutelman syntymisessä. Pääotsikon perusteella lukija helposti päättää, onko teksti lukemisen arvoinen. Otsikon tulisikin kertoa sekä aihe että näkökulma, josta aihetta lähestytään. Otsikkoa laadittaessa on tarkasteltava lukijan tarpeita ja lukijan näkökulmaa. Tällä tavalla varmistetaan lukijan kiinnostuksen herääminen. Väliotsikot taas toimivat ikään kuin hakemistona tekstiin ja tukevat tätä kautta silmäiltävyyttä. Väliotsikot piirtävät lukijalle kartan tekstin jäsentelystä ja aihepiireistä. Kiinnostava väliotsikko houkuttelee jatkamaan lukemista. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 247–248.)

Otsikoiden on kuitenkin onnistuttava vaikuttaakseen positiivisesti lukijaan ja tekstistä hänelle muodostuneeseen ensivaikutelmaan. Usein otsikot ovat liian pitkiä tai koostuvat pitkistä sekä monimutkaisista sanoista. On myös tärkeää, että otsikko vastaa kirjoitettua tekstiä. Hyviä vinkkejä onnistuneeseen otsikkoon ovat aktiiviset verbimuodot ja napakkuus. (Lundberg 2001, 208–211.)

Otsikon tulee erottua muusta tekstistä selkeästi. Se voidaan korostaa esimerkiksi suuremmalla fontin pistekoollla. Riittävä suhdeluku leipätekstin ja otsikon välillä on 3:5 tai vaihtoehtoisesti 3:8. Tehokkaampi ero saadaan tietenkin aikaan isommalla suhteella eli 3:8. Jos leipätekstin pistekoko on 10, tulee otsikko olla koolla 16 tai 24. Jos leipäteksti on kirjoitettu koolla 12, tulee otsikon pistekoon vastaavasti olla 20 tai 32. Jos käytetään kolmen tason otsikoita, voidaan suhdelukuna pitää 3:5:8. (Mattila, Pajunen & Kalske 1994, 22.)

Myös otsikoita suunniteltaessa tulee pitää silmällä luettavuuden ja silmäiltävyyden vaatimuksia. Tämä johtuu siitä, että otsikolla on iso merkitys tekstin silmäiltävyyden kannalta. Otsikko on joka tapauksessa muuta tekstiä raskaampi elementti. Tästä johtuen se vaatii ympärilleen tyhjää tilaa. Seuraava kappale tulisikin aloittaa vasta muutaman tyhjän rivin jälkeen. (Pesonen & Tarvainen 2003, 41.)

Otsikot auttavat siis lukijaa hahmottamaan tekstin sisältöä ja rakennetta. Otsikoinista on kuitenkin hyötyä myös kirjoittajalle. Otsikoiden avulla kirjoittajan on helpompi rajata tekstin sisältöä. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 244.) Pääotsikon tulisi rajata asia. Liian yleisellä tasolla oleva otsikko ei herätä lukijan kiinnostusta (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1999, 245). Lyhyt otsikko on helpompi ymmärtää. Pituus riippuu kuitenkin aiheesta. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 261.)

Selkeä ja toimiva rakenne säästää lukijan aikaa ja kehottaa häntä jatkamaan eteenpäin. Jos kirjoittajalta on jäänyt rakenteen jäsentely kesken, tuloksena on lukijaa hämmentävä, epäselvä teksti. Lukija hämmentyy ristiriidoista ja epäselvyyksistä. Hämmentyessään lukija todennäköisemmin lopettaa. (Lundberg 2001, 38.)

Kappalejako. Kappalejaolla voidaan nähdä olevan kaksi ulottuvuutta: ajatuksellinen ja visuaalinen. Kappalejako katkaisee kappaleen ajatuksen. Usein kappale vaihtuukin aiheen vaihtuessa. Toisaalta tekstin ulkoasuun, silmäiltävyyteen ja luettavuuteen vaikuttaa vahvasti se, miten pitkiä kappaleita tekstissä on. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 129.)

Hyvä kappalejako tukee tekstin silmäiltävyyttä. Kappaleiden pituuteen vaikuttaa tietenkin niiden sisältö. Kappale ei kuitenkaan saisi valua liian pitkäksi. Lukijalle on helpompaa, jos kappaleet ovat hieman erimittaisia. (Arajuuri, Haapala & Syrjänen 1981, 15; lisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 130.) Asia ratkaisee kuitenkin ensisijaisesti kappalejaon. Silti ei ole syytä unohtaa ulkoasua ja rakennetta. Voidaan yrittää muotoilla tekstiä siten, että kappaleista muodostuu tarkoitukseen sopivia. (lisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 130.)

Kappale rakennetaan usein yhden ideavirkkeen ympärille. Usein ideavirke sijoitetaan kappaleen alkuun, mutta tämä ei ole pakollista. Kappaleen muut virkkeet ikään kuin selittävät ideavirkettä ja esimerkiksi välittävät taustoja ja perusteluita. (lisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 131.)

Lauserakenteet. Pitkissä lauserakenteissa lukijan on vaikea erottaa pää- ja sivuasioita toisistaan. Tämä heikentää tekstin ymmärrettävyyttä, kun lukija joutuu jatkuvasti prosessoimaan lukemaansa. Tieto tulisi jakaa tasaisesti tekstin virkkeisiin. Pääperiaatteena on hyvä muistaa, että yhteen virkkeeseen vain yksi asia. Jos samaan virkkeeseen pyritään sullomaan liian paljon asioita, lukija ei tavoita niitä kaikkia. Tällöin tekstistä katoaa merkitys eikä se voi saavuttaa kaikkia tavoitteitaan. (lisa, Piethl & Kankaanpää 1998, 161.)

2.1.4 Oppaan kieli

Tekstin tulisi pyrkiä konkreettisuuteen ja havainnollisuuteen. Liian abstrakti kieli haittaa tekstin ymmärrettävyyttä merkittävästi. Aina abstraktia kieltä tai käsitteitä ei kuitenkaan voi asiayhteydestä johtuen välttää. Esimerkit ovat hyvä keino muuttaa abstrakti teksti konkreettisemmaksi. Esimerkki havainnollistaa abstraktin aiheen ja näin ollen tekstin ymmärrettävyys paranee. (lisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 195.)

Lukijan motivointiin vaikuttaa myös koko tekstin pituus. Liian pitkäksi venähtäneet kappaleet ja romaanimaiseksi paisunut teksti karkottavat lukijan tehokkaasti. Kirjoittajan onkin mietittävä tarkasti, mitä asioita tekstissä tulee käydä ilmi. Sillä yh-

täältä myös liian lyhyt teksti karkottaa lukijat, koska he eivät saa riittävää tietoa. (Iisa, Piehl & Kankaanpää 1998, 65.) Pitkien juttujen karkottavaa vaikutusta korostaa myös Lundberg. Hän myös lisää, että toistaminen tylsistyyttää lukijaa. (2001, 155–156.)

Hyvä tapa motivoida lukijaa on lukijan huomioon ottaminen. Tekstin kirjoittajan on tunnettava lukijansa, jotta voi ottaa heidät kunnolla huomioon kirjoittaessaan tekstiä. Teksti on rakennettava lukijaa ajatellen; mitä lukija haluaa tietää, minkälainen teksti sopii hänelle, mikä tekstissä on olennaista. Tekstiä kirjoittaessa monet valinnat joutuu tekemään lukijan mukaan. Jos lukijaa ei ajatella, teksti epäonnistuu. Siinä käsitellään aihetta väärästä näkökulmasta tai väärällä pituudella. (Lundberg 2001, 83, 150.)

Kielen ymmärrettävyys syntyy samastumisesta. Jos lukija pystyy helposti samastumaan lukemaansa, hän myös ymmärtää tekstin sanoman. Tekstiä kirjoitettaessa onkin syytä ottaa huomioon sanavalinnoissa tämä samastumiseen johtava näkökulma. Mitä enemmän tekstissä on lukijalle tuttuja sanoja, sitä helpompi hänen on tekstiin samastua. Lyhyet lauseet, jotka koostuvat tutuista ja yksinkertaisista sanoista, ovat erittäin lukijaystävällisiä. (Wiiio 1994, 122.) Lyhyet lauseet ja tutut sanat myös nopeuttavat lukemista ja tukevat asian muistamista (Alasilta 1999, 75–77; Arajuuri, Haapala & Syrjänen 1981, 19).

2.1.5 Oppaan visuaalinen ilme

Visuaalinen suunnittelu. Visuaalista suunnittelua pidetään julkaisun kivijalkana (Pesonen & Tarvainen 2003, 2.) Näin ollen onkin tärkeää paneutua visuaaliseen ilmeeseen ja typografiaan hieman tarkemmin. Tekstin sisältö saattaa olla erittäin ansiokasta, mutta huonolla ulkoasulla varustettuna teksti ei innosta lukijaa.

Visuaalinen suunnittelu tukee oppaan viestin perillemenoaa. Visuaalista suunnittelua tehtäessä on mietittävä ensin perustiedot tehtävästä julkaisusta. (Pesonen & Tarvainen 2003, 2.) Tässä tapauksessa mietitään siis oppaan olemusta. Pesonen

ja Tarvainen (2003, 2) esittävät julkaisun visuaalisen suunnittelun lähtökohdaksi viisi seikkaa, jotka tulisi ottaa huomioon suunnittelutyötä tehtäessä. Ensinnäkin julkaisun visuaaliseen linjaa saattaa vaikuttaa sen tekijä tai taustaorganisaatio. Taustalla olevalla organisaatiolla saattaa olla oma visuaalinen linjansa tai esimerkiksi rahoittaja saattaa antaa omat määritelmänsä julkaisun ulkoasusta. Visuaalinen ilme luo myös tiettyä mielikuvaa julkaisun tekijästä.

Visuaaliseen ilmeeseen vaikuttaa tietenkin myös kohderyhmä eli se, kenelle kirjoitetaan. Kohderyhmän ikä, sukupuoli ja koulutustausta vaikuttaa siihen, minkälaisesta ilmeestä he pitävät ja mitä seikkoja arvostavat. Julkaisun tarkoitus on myös hyvä ottaa huomioon visuaalista ilmettä suunniteltaessa. Perusviestin on syytä olla selkeä. Mainoksen perusviestinä voi olla ostamisen aikaansaaminen tai halutaan-ko lisätä yrityksen tunnettuutta. (Pesonen & Tarvainen 2003, 2-3.).

Julkaisun visuaalista ilmettä suunniteltaessa on otettava huomioon se, miten se julkaistaan ja jaetaan. Täytyy miettiä, mitkä olisivat tehokkaimmat väylät ja millä välineellä tai missä muodossa syntyisi paras käytettävyys. Julkaisun visuaalista ilmettä suunniteltaessa on otettava huomioon myös ajankohta, jolloin julkaisu jaetaan tai annetaan jakeluun. (Pesonen & Tarvainen 2003, 4.)

Asettelu. Kun edellä kuvatut perusedellytykset ovat selvitettyinä, on päätettävä julkaisussa käytetyistä fonteista, värityksistä, kuvituksista, formaatista sekä asettelusta. Sivun asettelun määrittelyyn kuuluu marginaalien asettaminen. (Pesonen & Tarvainen 2003, 4.) Sivun asetteluun liittyvät myös riviväli ja sanaväli. Myös fontin koolla on merkitystä. Liian tiheää tai pientä tekstiä on vaikea lukea, mutta toisaalta myös hyvin harva tai isokokoinen teksti on hidasta lukea. Visuaalinen ilme vaikuttaa erityisesti typografian kautta tekstin luettavuuteen. (Pesonen & Tarvainen 2003, 30.) Typografia parhaimmillaan tukee luettavuuteen ja sitä kautta ymmärrettävyyteen ja ensivaikutelman muodostumiseen.

Fontti. Fonttia valittaessa on syytä arvioida sen ominaisuuksia luettavuuden kannalta. Fonttityyppejä jaetaan erilaisten luokittelujen mukaan. On esimerkiksi olemassa antiikva- ja groteski-tyyppisiä fontteja. Myös nämä jakautuvat edelleen ala-

lajeiksi. Fonttien luettavuutta voidaan arvioida kokonaisuutena. Voidaan myös keskittyä tarkastelemaan pienempää kokonaisuutta eli kirjainten tunnistettavuutta. Fontti on sitä helppolukuisempi, mitä enemmän kirjaimet eroavat toisistaan ja mitä helpompi kirjaimia on tunnistaa. Toisaalta samaa tunnistettavuutta tukee myös pienten kirjainten käyttö kapitaalien eli isojen kirjainten sijasta. Tämäkin johtuu tunnistettavuudesta. Pienissä kirjaimissa on ylä- ja alapidennyksiä, jotka tukevat kirjainten tunnettavuutta. Mitä enemmän kirjaimet siis eroavat toisistaan, sitä helpompi tekstiä on lukea. (Itkonen 2003, 62.)

Fontin valitsemista voidaan kutsua toisella nimellä julkaisun typografiseksi valinnoiksi. Jos julkaisun taustalla olevalla organisaatiolla on valmiiksi luotu visuaalinen yleisilme, fontti on helppo valita näiden olemassa olevien ohjeiden mukaan. Aina näin ei kuitenkaan ole ja silloin on tärkeintä kiinnittää huomiota fontin luettavuuteen ja sen sopivuutta nimenomaiseen käyttötarkoitukseen. Joskus valitaan käytettäväksi useampia fontteja, mutta tällöin kannattaa olla tarkkana. Joskus käytettäessä useita eri fontteja, julkaisun ilme muuttuu hallitsemattomaksi eikä tue sen tarkoitusta. (Pesonen & Tarvainen 2003, 28.)

Tekstin visuaaliseen ilmeeseen vaikuttavat myös tietenkin myös otsikot. Otsikoiden tulisi erottua riittävästi normaalista leipätekstistä. Tehokas otsikko erottuu selkeästi tekstistä, auttaa hahmottamaan ja tukee selkeätä ensivaikutelmaa. (Pesonen & Tarvainen 2003, 41.)

Kappaleen asetukset. Kappaleen tasauksessa molempien reunojen tasaus on yleensä helppolukuinen asettelu. Jos palsta on kapea, tulee kappaleesta kuitenkin helposti reikäinen, jos molemmat reunat tasataan. (Pesonen & Tarvainen 2003, 34.) Vaihtoehtoisesti tekstin voisi tasasta joko oikeaan tai vasempaan reunaan (Pesonen & Tarvainen 2003, 35).

Marginaalit ovat tyhjää tilaa, jotka kehystävät sivua. Marginaalien tulisi olla sivun eri reunoilla hieman erikokoiset. Jos kaikki marginaalit ovat yhtä leveitä, sivu vaikuttaa raskaalta. Peruseriaatteena voidaan sanoa, että mitä leveämmät margi-

naalit, sitä ilmavampi vaikutelma. Joskus marginaaliin voi sijoittaa esimerkiksi kuvatekstin, väliotsikon tai sivunumeron. (Pesonen & Tarvainen 2003, 4, 10–11.)

Rivin asetukset. Fontin lisäksi tekstin rakenteen kannalta on tärkeää määritellä rivin asetukset mahdollisimman lukijaystävällisiksi. Rivi koostuu sanoista. Rivin pituus vaikuttaa siihen, montako sanaa riville mahtuu ja millainen sanaväli sanoille muodostuu. Liian leveät sanavälit hidastavat lukemista, koska irrallisia kirjaimia on vaikea tunnistaa sanoiksi. Toisaalta taas liian pieni sanaväli muuttaa lukemisen raskaaksi, sillä on vaikea erottaa mitkä kirjaimet muodostava yhden sanan. (Itkonen 2003, 70–71; Pesonen & Tarvainen 2003, 33.)

Fontti ja riviväli ovat sidoksissa toisiinsa. Pääperiaatteena on, että mitä pienempi tekstin pistekoko on, sitä suurempi tulee rivivälin olla. Käytettäessä fontin pistekokona 10–12, rivivälin tulisi olla noin 20 % suurempi. Toinen nyrkkisääntö on, että mitä pidempi rivi on, sitä suurempi tulisi olla riviväli. (Pesonen & Tarvainen 2003, 34.)

Sanavälit. Sanaväleihin vaikuttaa myös kieli. Suomen kieleen kuuluvat runsaat pitkät sanat edellyttävät leveämpiä sanavälejä. Lyhyitä sanoja on helpompi hahmottaa, joten niiden pienemmät sanavälitkään eivät haittaa. (Pesonen & Tarvainen 2003, 33.) Joissakin yhteyksissä voidaankin havaita, että korostuskeinona on käytetty yksittäisissä pitkissä suomenkielen sanoissa pidennettyä sana- tai kirjainväliä. Myös uusia tai vierasperäisiä sanoja joskus korostetaan. Tätä ei kuitenkaan pidetä tuotoksessa tarpeellisena, sillä kyseessä eivät tule huomattavasti normaalista kielestä poikkeavat sanat.

Korostuskeinot. Joskus tekstin alkua voidaan korostaa anfangilla. Niillä voidaan luoda ilmettä tekstille. Niiden käytössä on kuitenkin syytä noudattaa johdonmukaisuutta. Anfangien avulla voidaan jäsentää tekstin sisältöä. (Pesonen & Tarvainen 2003, 45.)

2.1.6 Verkkajulkaisun erikoispiirteet

Internet mullistaa media-kentän. Internet on mullistanut perinteistä media-kenttää. Aikaisemmin medioiden jakelu oli sidonnaista aikaan. Toisin sanoen, tieto oli saatavilla tiettyyn aikaan. Nykyisin verkossa välitettävälle tiedolle on tyypillistä reaaliaikaisuus ja päivitettävyys. Tieto on saatavilla välittömästi tapahtumien jälkeen ja sitä päivitetään nopealla sykkeellä. Perinteisen median sisältöön ei ole voitu vaikuttaa, mutta verkossa tyypillistä on myös vuorovaikutteisuus ja muokattavuus. Verkossa lukeminen on myös helpompi lopettaa kesken, sillä tiedon tulva on valtava ja muita kiinnostavampia asioita ilmenee helposti. Verkkotekstin täytyykin olla ilmaisultaan tiiviimpää ja helpompaa kuin paperille painetussa tekstissä. (Alasilta 1998, 65, 98.)

Digitaalisen viestintäkulttuurin kehitys on alkanut Yhdysvalloista 1960–70 –luvuilla. Internetin esiaste kehitettiin alun perin puolustusvoimien käyttöön tarkoitetuksi verkoksi. Myöhemmin myös yliopistojen tutkijat alkoivat hyödyntää tuota verkkoa. Vähitellen Internetistä on kehittynyt maailmanlaajuinen tiedonlähde. Internet syntyi varsinaisesti 1990-luvun puolivälissä. Sen kehitys mullisti viestintäkulttuurin. Internetille ominaista on useimmiten kaikille avoin sisältö. Samainen verkon käyttäjä voi olla sekä tiedon tuottajana että vastaanottajana. Käyttäjä voi usein Internetissä vaikuttaa sisältöön. (Isohookana 2007, 252–253.)

Verkossa oleva tieto on tallennettu digitaaliseen muotoon. Tiedon jakamisen kannalta Internet on ollut suuri mullistus. Digitaalisessa muodossa olevaa tietoa voidaan kopioida ja kopioiden laatu on aina alkuperäistä vastaava. Helpon kopioinnin ansiosta myös tiedon jakaminen on entistä helpompaa. Saatavissa olevan tiedon määrä on kuitenkin samalla kasvanut viime räjähdysmäisesti. (Isohookana 2007, 252.)

Verkkokirjoittaminen. Verkkokirjoittaminen edellyttää kirjoittajalta uusien taitojen omaksumista. Toisaalta myös lukija joutuu omaksumaan uusia taitoja. (Siukosaari 2002, 205.)

Verkkoon kirjoitettaessa tekstin tekemisen peruselementit ovat samat kuin perinteisen, paperille painettavan tekstin kirjoittamisessa. Teksti on ensin määriteltävä kunnolla ja kirjoitustyötä on suunniteltava. Tämän jälkeen seuraa varsinainen kirjoitustyö. Viimeistelyvaiheessa tekstiä hiotaan, tarkistellaan ja pyydetään myös kommentteja. Erona verkkotekstin ja perinteisen tekstin välillä on se, että verkkotekstiä tehtäessä määrittely- ja suunnitteluvaiheen merkitys korostuu. (Alasilta 1998, 86.)

Verkkokirjoittamiseen onkin syytä kiinnittää huomiota. Se on erilaista verrattuna perinteiseen paperitekstiin. Verkossa tekstin viesti menee paremmin perille, jos teksti rakentuu lyhyistä ja ytimekkäistä kappaleista. Olennaista on se, että uutistekstin tavoin tärkein kerrotaan ensin. Luettavuutta verkossa tukevat kapeat palstat ja kappaleet, jotka ovat korkeintaan 6-7 riviä korkeita. Luettavuuden kannalta valkoinen tausta ja musta teksti ovat ehdottomasti parhaita värivalintoja. (Siukosaari 2002, 215.)

Verkkoteksteissä tekstin testaamisen merkitys korostuu. Koelukeminen antaa hieman ennakkotietoa siitä, miten teksti otetaan vastaan. Myös kommentointi on tärkeätä, jotta tekstiä voidaan parantaa. Perinteisen tekstin parissa tämä ei ole ollut kovin tavallista. Linkitetyssä verkkotekstissä koelukeminen onnistuu todellisesti vasta verkossa oikeassa ja toimivassa ympäristössä. Näin pystytään testaamaan linkitysten toimivuus ja loogisuus. (Alasilta 1998, 95.) Varsinaisena verkkotekstinä pidetään siis sellaista tekstiä, jossa on linkityksiä muihin tekstikatkelmiin. Hyvä esimerkki verkkotekstistä ovat perinteiset verkkosivut, joissa linkitykset johdattelevat lukijaa tekstistä toiseen. Verkkotekstin testaamisella tarkoitetaan juuri näiden linkitysten toimivuutta ja sopivuutta kyseiseen tilanteeseen.

Verkkolukeminen. Perinteistä paperitekstiä luetaan järjestelmällisesti, sivu sivulta. Verkossa julkaistua tekstiä taas luetaan sivu sieltä ja toinen täältä, hyvin epäjärjestelmällisesti. Paperiteksti on siis kaikille sama. Verkkotekstissä lukijalla on enemmän valtaa yhdistellä tekstiä oman mielensä ja kiinnostuksensa mukaan. Usein myös sivujen väliset linkityssuhteet muokkaavat tekstin sisältöä omalla tavallaan. (Alasilta 1998, 15–16.)

Useimmat ihmiset lukevat ruudulta hitaammin kuin vastaavaa tekstiä paperilta. Tekstin ymmärtämisessä ei ole havaittu merkittäviä eroja, mutta ruudulta luettua tekstiä on vaikeampi painaa mieleen. Kirjoittaja voi kuitenkin vaikuttaa siihen, että tekstin lukeminen olisi helppoa myös ruudulta. Kirjoittajan on otettava huomioon ruudun ja paperin erot ja otettava ne huomioon kirjoitusvaiheessa. (Alasilta 1998, 43–44.)

Otsikointi verkossa. Otsikkoon kiinnitetään verkossa enemmän huomiota kuin paperilla. Otsikon tehtävänähän on kertoa tekstin pääidea ja motivoida jatkamaan lukemista eteenpäin. Väliotsikointi taas helpottaa juonen seuraamista. (Alasilta 1998, 31.) Koska verkossa on paljon muutakin ajanvietettä ja virikettä, verkkotekstien kesken kilpailu on varmasti kovaa. Siitä syystä verkkoon kirjoitettaessa otsikointiin on todella panostettava, jotta ne voivat kertoa helpolla silmäiltävyydellään tekstin houkuttelevasta aiheesta.

Verkkotekstin käytettävyys. Käytettävyyden merkitys kasvaa Internetissä. Jos lukija tai tiedon hakija kokee ongelmia Internetissä julkaistun tiedon käytettävyyden kanssa, hän vaihtaa hyvin nopeasti sivustoa. Huono käytettävyys on esimerkiksi hidasta latautumista tai epäselvää sisältöä. Huono käytettävyys karkottaa lukijan. Käytettävyyteen vaikuttaa kuitenkin myös tekstin luettavuus. (Siukosaari 2002, 214.)

Tekstin luettavuus verkossa. Jos lukija ymmärtää lukemansa ja muistaa siitä olennaisen, teksti on luettavaa. Tämä on jo tuttua. Digitaalisessa viestinnässä tekstin luettavuuteen liittyy muutamia ongelmia. Tietokoneen ruutu väreilee. Siksi ruudulta on useimmiten väsyttävämpää lukea kuin perinteisen paperille painetun tekstin lukeminen. Paperilta on helpompi hahmottaa kokonaisuuksia verrattuna ruudulta luettavaan tekstiin. Ruudulta lukeminen on hitaampaa. Ruudulta luettaessa tekstiä usein myös silmäillään kun taas paperilta luettuun tekstiin usein syvenytään tarkemmin. (Siukosaari 2002, 215.)

Tekstin silmäiltävyys verkossa. Otsikot ja väliotsikot tukevat tekstin silmäiltävyyttä. Harkitusti käytetty lihavoitakin tukee silmäiltävyyttä. Alleviivaus tulkitaan

verkkoteksteissä usein linkiksi, joten sen käyttöä on syytä välttää. Kurssin teksti taas usein muuttuu rakeiseksi näytöllä. (Siukosaari 2002, 215.) Huomautettakoon kuitenkin, että tietokoneiden kehitys on tuonut mukanaan litteitä näyttöjä, joiden kuvan tarkkuus on parempi verrattuna entisiin putkinäyttöihin. Silti kursiivi ja alleviivaus ovat ehdottomasti poissuljettuja vaihtoehtoja tuotoksessa.

Silmäilemiseen liittyy olennaisesti myös selailu. Lukija selailee tekstiä läpi muodostaen kokonais käsitystä. Tekniikka ja verkkojulkaisut ovat kuitenkin muuttaneet selailtavuuden kenttää. Ruudulla tekstiä on vaikeampi selaila ja ensivaikutelma muodostuukin usein ensimmäisen tai muutaman ensimmäisen sivun perusteella. Paperilla olevassa tekstissä ensivaikutelmaan vaikuttavat selailun perusteella saatu kuva kaikista tekstisivuista. (Alasilta 1999, 63.)

Yhteenvedon voidaan todeta, että kirjoitettaessa tekstiä verkkoon, on syytä kiinnittää entistä enemmän huomiota tekstin rakenteeseen, kieleen ja ulkoasuun. Tiiviit ja helpot lauserakenteet ovat eduksi verkkotekstissä. Myös ilmava ja hyvin otsikoitu teksti erottuu verkossa edukseen.

2.2 Kestävä kehitys

Kierrätyksen arvostus on noussut viime aikoina huimasti. Posti tuo kotiin jatkuvasti erilaisten kirjakerhojen esitteitä, joissa vähintään kolmasosa kirjoista käsittelee jollakin tavalla kierrätystä. Kierrätykseen törmää myös jatkuvasti televisiossa erilaisten design- tai sisustusohjelmien yhteydessä. Miten tällaiseen tilanteeseen on tultu? Minkälainen historia kierrätyksellä oikeastaan on takanaan? Miten kierrätys tukee nykypäivän toista kuumaa aihetta, kestävä kehitys?

Kestävän kehityksen synty. ”Kestävä kehitys” terminä tuli esiin ensimmäisen kerran vuonna 1987 Bruntlandin komission ohjelmassa. Bruntlandin komissio on virallisemmin YK:n perustaman Ympäristön ja kehityksen maailmankomissio. Komission tehtävänä oli tehdä kooste maailman senhetkisestä tilasta ja tämän koosteen perusteella laatia suunnitelma kehitysstrategiasta. Tuloksena syntyi termin

lisäksi myös tämä tavoiteltu strategia. Strategian tavoitteet ovat kuitenkin määritellyt niin korkeiksi, että valtioiden on haastava täyttää niitä. Esimerkiksi energiankulutus tulisi puolittaa vuonna 2020 verrattuna vuoden 1987 tilaan. (Berninger, Tapio & Willamo 1997, 349.) Vuoden 1987 jälkeen on varmasti tullut uusia, päivitettyjä strategioita. Yksi esimerkki on seuraavassa esiteltävä EU:n strategia kestävästä kehityksestä.

EU:n strategia kestävästä kehityksestä. Nykypäivänä Suomen ollessa yksi EU:n jäsenvaltioista EU ohjaa omilla politiikoillaan osaltaan Suomen suhtautumista ja toimia kestävänsä kehityksen edistämiseksi. Asiaan perehtymättömät ihmiset voivat aluksi luulla kestävänsä kehityksen olevan ainoastaan kierrättämistä ja muuta uusiokäyttöä. Kestävänsä kehityksen piiriin kuuluu kuitenkin muitakin osa-alueita ympäristön lisäksi. EU ohjaa jäsenmaitaan myös kestävänsä kehityksen suhteen, aivan kuten tilanne on kaikessa muussakin politiikassa. EU julkisti 15.5.2001 strategiansa kestävästä kehityksestä ja toimintasuunnitelmansa samaiseen aiheeseen liittyen 13.12.2005. EU jakaa strategiassaan kestävänsä kehityksen ulottuvuudet taloudellisiin, sosiaalisiin ja ekologisiin. Strategian tarkoituksena on olla ohjenuora sekä päättäjille että kansalaisille. Tämän lisäksi EU tavoittelee strategiallaan yleistä käytöksen muutosta. (Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008.)

Kestävä kehitys on siis muutakin, kuin kierrätystä ja ympäristön kunnioitusta. Ympäristöasiat muodostavat kestävässä kehityksestä vain murto-osan. Sosiaalisella tasolla kestävänsä kehitystä ovat esimerkiksi ihmisoikeuksien kunnioittaminen ja avoin demokratia. Taloudellista puolta kestävässä kehityksessä edustavat esimerkiksi vapaa liiketoiminnan harjoittaminen sekä kaikille yhtenäinen ja tasapuolinen politiikka. Ympäristöllisestä kestävästä kehityksestä EU:n strategiassa mainitaan periaatteet ennaltaehkäisystä ja saastuttajan vastuusta ympäristöhaittojen syntyessä. Kansainvälisen tason kestävänsä kehitystä strategian mukaan on EU osaa ottava toiminta ja vastuu myös EU:n ulkopuolisten maiden kestävänsä kehityksen tukeminen. (Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008.)

YK:n strategia vuodelta 1987 sisälsi siis konkreettisia lukuja. Kun nämä tavoitteet saavutettaisiin, yhteiskunta noudattaisi kestävästä kehitystä. (Berninger, Tapio & Willamo 1997, 349.) EU:n strategia vuodelta 2001 taas ei sisällä konkreettisia lukuja. Se sisältää laaja-alaisia suuntalinjoja ja periaatteita, jotka tukevat kestävästä kehitystä. (Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008.) Nykyisin suunta on siis sellainen, että strategiassa määritellään ainoastaan periaatteet. Strategian tueksi luodaan toimintaohjelmia, lakeja ja säädöksiä. Niissä kuvataan toimintaa tarkemmin ja kerrotaan keinot, joilla tavoitteisiin ja periaatteisiin päästään. Esimerkkinä esitettäköön EU:n kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma, joka ohjaa kestävästä kehityksen strategian täyttämiseen. (Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma Päivitetty 27.8.2007.)

Kestävästä kehityksen esiinmarssin taustalla muuttunut yhteiskunta. Kestävästä kehityksen ja muiden ympäristönsuojeluteemojen esiin marssin taustalta löytyvät kulutukseen liittyvät syyt. Ihmisten kulutustottumukset ovat muuttuneet, esimerkiksi verrattuna 1950-luvulle. Mainittakoon, että esimerkiksi lihaa ja energiaa kuluu yli puolet suurempi määrä nykyisin ja autonomistajia on maailmassa yli neljä kertaa enemmän kuin viime vuosisadan puolessa välissä. Kulutuksen huima kasvu uhkaa vakavasti maapalloa ja vaarana ovat korjaamattomat tuhot esimerkiksi metsien ja vesistöjen suhteen. Nykyinen tuotantoprosessi kuluttaa luonnonvaroja maailmanlaajuisesti, tuhoten joko uusiutumattomia luonnonvaroja tai käyttäen liian nopealla tahdilla hitaasti uusiutuvia luonnonvaroja. (Heikura 1992, 7.) Täältä siis kimpoavat kestävästä kehityksen ideologian ytimet. Luonnonvarojen käyttöä ja tuhoamista on pyrittävä rajoittamaan, jotta tulevatkin sukupolvet pystyvät elämään maapallolla.

Nyky-yhteiskunta on muuttunut huomasti verrattuna aikaisempaan. Ensinnäkin tuotteet ovat keskimäärin laadultaan heikompia kuin ennen. Tästä seuraa se, että tuotteet menevät helposti rikki. Elektroniikkaa ei useinkaan kannata korjauttaa. Asiakaspalvelija toteaaakin, että uusi tulisi edullisemmaksi. Toisaalta nykypäivän ihmiset haluavat ostaa kaikki tuotteet ja palvelut valmiina. Nykyihminen on laiska tekemään mitään itse, kaikki on oltava pöydässä valmiina. (Heikura 1992, 8-9.)

Ihmisten muuttuneiden kulutustottumusten ja muun muassa tuotteiden heikenneen laadun vuoksi jätteitä syntyy enemmän kuin aikaisemmin. Ihmiset ovatkin omalla olemassaolollaan ja toiminnallaan vastuussa maapallon nykytilanteesta. Alkuihmiset pysyivät hengissä lähinnä keräilemällä ruokansa. Tämä ei vielä kuormittanut ympäristöä juuri ollenkaan. Kaikki keräily-yhteiskunnan jälkeinen kehitys on alkanut kuluttaa ympäristöä. Ensin kehittyi metsästystaito, joka alkoi vaikuttaa eläinten määrään. Parantuneen ruokavalion ansioista vastaavasti ihmisten määrä maapallolla alkoi kasvaa ja näin alkoivat vähitellen liikakansoituksen seuraukset näkyä ympäristössä. Seuraavaksi kehittyi maanviljely, joka omalta osaltaan vaikuttaa ympäristön kestävään kehitykseen nykyäänkin. Seuraukset eivät ole yksinomaan hyviä. Tehomaataloudesta kärsii muun muassa maan hedelmällisyys. Maanviljelyn kehittymisen jälkeen alkoi teollistuminen, joka lisäsi merkittävästi ilmaston purkautuvia päästöjä. Teollistuminen aiheutti siirtymisen uusiutumattomien luonnonvarojen käyttöön ja kulutus yleensä kasvoi jo tuolloin isoin harppauksin. Modernissa teollisuusyhteiskunnassa muun muassa energian kulutus kasvaa edelleen jatkuvasti. (Berninger, Tapio & Willamo 1997, 13–16.)

Tällaisen kehityksen valossa ei ole ihme, että valloilleen on tullut myös ympäristönsuojelua ja kestävää kehitystä ajava ajatusmaailma. Ensin ympäristöongelmia pyrittiin ratkomaan ympäristönsuojelulla. Yksinkertaisesti esitettynä ympäristönsuojelu pyrkii ratkomaan ympäristöongelmia tulevaisuudessa ja tässä hetkessä (Berninger, Tapio & Willamo 1997, 165–168). Kestävä kehitys –termi eroaa ympäristönsuojelusta ulottuvuuksiltaan ja laajuudeltaan. Kuten EU:n kestävä kehityksen strategiasta käy ilmi, kestävällä kehityksellä on sosiaalinen, ekologinen ja taloudellinen ulottuvuus. (Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008.) Joissakin tapauksissa kestävä kehityksen ulottuvuutena pidetään myös kulttuurillista kestävä kehitystä (Hollo, E.J. 2009, 22). Kestävälle kehitykselle tyypillisiä tuntuvat olevan kansainväliset ohjelmat ja suunnitelmat (Berninger, Tapio & Willamo 1997, 349; Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008).

Kestävä kehitys ja ympäristöpolitiikka. Kestävä kehitys voidaan nähdä kattokäsite ja ympäristöpolitiikka sijoittuu sen yhdeksi alalajiksi. Ympäristöpolitiikan lähtö-

kohtana on kestävään kehitykseen pyrkivä toiminta. Ympäristöpolitiikassa aiheeseen paneudutaan syvemmin ja seurauksena on myös toimintaohjeita ja suunnitelmia tavoitteiden toteutumiseksi. Kestävä kehitys on paljon abstraktimpi termi, verrattuna esimerkiksi ympäristönsuojeluun. Kestävällä kehityksellä pyritään siihen, että nykyisen sukupolven tarpeet täytetään tuhoamatta samalla tulevien sukupolvien edellytyksiä täyttää omat tarpeensa (Strategy for sustainable development Päivitetty 28.3.2008). Kestävä kehitys siis pyrkii siihen, että ihmisten nykyinen toiminta ei estäisi tulevaa elämää maapallolla. Jotta tällaisia valtavia tavoitteita voidaan toteuttaa, tarvitsevat ne alleen monien osa-alueiden tarkempia suunnitelmia. Todettakoon kuitenkin tässä kohdin, että kestävä kehityksen osa-alueista ympäristö on tämän opinnäytetyön kannalta merkittävin ulottuvuus. Siihen tullaankin perehtymään tarkemmin seuraavassa luvussa.

Vaikka kestävä kehitys voidaankin nähdä nykyisen tietämyksen valossa yläkäsitteenä, kestävä kehitys on kuitenkin historialtaan uudempi termi. Herääminen ympäristöä kohtaan alkoi vuosikymmeniä ennen kestävä kehityksen määrittelyä. Tästä huolimatta kirjoittaja korostaa sitä, että kestävä kehitys on nykyisin yläkäsite, joka ohjaa sen osa-alueiden toimintaa kohti yhteistä päämäärää. Olennaista kestävässä kehityksessä on siis se, että se kokosi kaikki erilaiset ympäristöön vaikuttavat osa-alueet yhden käsitteen, strategioiden ja ohjelmien alle. Nyt tämä strategia ohjaa osa-alueiden suunnittelua ja toimintaa. Kaikki toiminnot siis periaatteessa pysyvät samassa linjassa.

Kestävä kehitys pyrkii siis turvaamaan niin nykyisten kuin tulevienkin sukupolvien elämän maapallolla suhteellisen tyydyttävänä. Kestävä kehitys tähtää ekologiseen kestävyys, eli siihen että uusiutumattomat luonnonvarat riittäisivät mahdollisimman pitkään ja uusia keinoja hyödyntää uusiutuvia luonnonvaroja ja jätettä löydetäisiin. Sosiaalinen kestävyys tähtää valtiollisten ratkaisujen kestävyys. Eli siihen, että tasa-arvo ja demokratia olisivat tulevaisuudessa vallitsevia toimintatapoja. Lisäksi valtiolliseen kestävyys varmasti osaltaan kuuluu myös kansainvälinen yhteistyö ja siihen perustetut elimet. Taloudellinen kestävyys pyrkii tukemaan yritysten toimintaa. Valtion tulisi tukea yrityksiä, koska silloin valtioon syntyy työpaikkoja, tuotteita, palveluita ja ennen kaikkea kulutusvoimaa. Taloudellista kestä-

vyyttä tukevat myös esimerkiksi EU:n alueen vapaakauppasopimus, joka helpottaa yritysten toimimista useissa jäsenmaissa.

2.3 Ympäristöpolitiikka

2.3.1 Ympäristöherääminen

Termiä ”ympäristö” alettiin käyttää sen nykyisessä merkityksessä 1970-luvulla. Hieman termin merkityksen kehittymisen jälkeen syntyi ympäristöherätys, jolloin ympäristö ja sen suojelu nousi kuumaksi puheenaiheeksi ympäri maailmaa. Luontoa ja ympäristöä alettiin kunnioittaa ja suojella kasvavassa määrin. Ymmärrettiin, että ympäristö ei säily sellaisenaan itsestään, vaan vaatii suojelua. Ymmärrettiin myös vähitellen, että ympäristön pilaantuminen ja saastuminen vaikuttaa elämän perusedellytyksiin maapallolla. Mukaan alkoi pikkuhiljaa kehkeytyä ajatus valtion ja yhteiskunnan vastuusta ympäristön suhteen. (Haila 2001, 9-12.)

Kiinnostus ympäristöön heräsi Suomessakin. Vaikka ympäristöasiat olivat puhuttaneet Suomessa ja muuallakin maailmassa jo 1800-luvulta lähtien aina ajoittain, ei aikaisemmin ollut toteutunut kiinnostusta ympäristöä kohtaan siinä laajuudessa, kuin se ilmeni 1960–70 –luvuilla. (Haila 2001, 27.) 1960-luvulla ympäristöasioista vastasi Suomessa teoreettisesti neljä henkilöä, jotka työskentelivät Suomen ympäristönsuojelun hallinnossa. Lääneillä tai kunnilla ei tuohon aikaan ollut omia toimijoita ympäristöasioissa. Tilanne ei kuitenkaan ollut todellisuudessa näin heikko. Eri aloihin erikoistuneet keskusvirastot hoitivat oman alansa rajoittamista ja valvomista. Esimerkiksi vesihallitus vastasi vesien suojelusta laissa olevan säädöksen mukaisesti. (Haila 2001, 21–22.) Ympäristöä siis suojeltiin, mutta sen toiminta ei ollut yhdennettyä ja järjestelmällistä.

Vuonna 1983 Suomeen perustettiin ympäristöministeriö. Suomi oli hieman jäljessä kehityksestä, sillä muihin teollisuusmaihin vastaava virasto oli perustettu jo lähes kymmenen vuotta aikaisemmin. Ministeriön perustaminen tarkoitti käytännössä

viimeinkin valtion vastuun kantoa ympäristöasioista. (Haila 2001, 33.) Ympäristöministeriön apuna toimivat ennen Suomen ympäristökeskus ja alueelliset ympäristökeskukset sekä kuntien ympäristöviranomaiset. Vuoden 2010 alusta hallintoelimet kuitenkin uudistettiin ja entisten ympäristökeskusten toimia hoitavat nykyisin aluehallintovirastot sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (myöh. ELY-keskukset). Aluehallintovirastojen toimintoihin kuuluvat myös ympäristölupien myöntäminen ja ELY-keskukset vastaavat lupien valvonnasta. (Aluehallintovirastot Päivitetty 11.1.2010, ELY-keskukset Päivitetty 7.1.2010.)

Historiastahan löytyisi monenlaisia suuntia ympäristön suhteen ja erilaisia ristiriitoja on myös ratkottu vuosien saatossa. Tässä kohtaa ei kuitenkaan ole järkevää sukeltaa historiaan tämän syvemmälle, sillä opinnäytetyön kannalta historialla ei ole suurta merkitystä. Olennaista on tuntee nykyinen ympäristöpolitiikka ja sen nimenomaan purkamotoimintaa koskevat aiheet ja säädökset. Purkamothan toimivat tälläkin hetkellä ajankohtaisen lainsäädännön vaatimusten mukaisesti – ei suinkaan historian pykälien opastamana.

2.3.2 EU:n ympäristöpolitiikka

Euroopan unionin historia ulottuu vuoteen 1952. Tuolloin perustettiin Euroopan hiili- ja teräsyhteisö. Vuonna 1957 alkunsa saivat Euroopan atomienergiayhteisö ja Euroopan talousyhteisö. (Mathijsen 2004, 3-4.) Vuonna 1967 nämä kolme yhteisöä yhdistyvät ja syntyy EY eli Euroopan yhteisö. Alun perin sopimuksia oli allekirjoittamassa kuusi maata, mutta vähitellen EY:n ja EU:n jäsenyyttä ovat hakeneet lähes kaikki Euroopan maat. Vuodesta 1993 toiminnassa on ollut Euroopan Unioni eli EU. (Weidenfeld & Wessels 1997, 261–267.)

Jo EY:n toiminnan aikana yhteisön jäsenmaat alkoivat herätä ympäristöongelmiin ja ehkäisytoimenpiteiden tarpeeseen. Ensimmäinen yhteisön ympäristölainsäädäntö on peräisin 1970-luvulta. (Mathijsen 2004, 411.) Yhteisöllä ei kuitenkaan ollut toimivaltaa ympäristöasioissa ennen vuotta 1987. Tuohon asti siis jokainen maa oli viime kädessä itse päättänyt reagointitavastaan, valvonnastaan ja muista

ympäristöön liittyvistä viranomaistoimista. Näin yhteisön toiminnalta ympäristöasioissa puuttui tehokkuus. (Weidenfeld & Wessels 1997, 219.)

EU:n ympäristönsuojelun välineenä ovat toimintaohjelmat sekä säädökset, direktiivit ja standardit. EU:n laatimat standardit auttavat toteuttamaan ympäristönsuojelua ja ne voivat liittyä esimerkiksi päästöarvoihin, tai ympäristön pilaantumisen tasoa mittaviin arvoihin. Jo perustussopimuksessa ympäristön suojeluun liitettiin kestävän kehityksen ajatuksia. Nämä kaksi termiä ovat kulkeneet EU:n historiassa rintarinnan jo tuolloin. (Weidenfeld & Wessels 1997, 217.) Lähes kaikki EU:n säätämät ympäristölait ovat direktiivien muodossa, jolloin jäsenvaltioille jää mahdollisuus implementointiin eli direktiivin soveltamiseen. EU:n ympäristölainsäädännön tavoitteena onkin lähinnä yhdenmukaistaa ja järjeistää alueen kirjavaa lainsäädäntöä sekä luoda yhteiset standardit toiminnalle. (Mathijsen 2004, 414.)

Euroopan Unionissa laaditaan strategioita, jotka ohjaavat niin EU:n hallintoelinten kuin jäsenvaltioidenkin toimintaa. 11.6.2003 EU julkaisi strategiansa ympäristöön ja terveyteen liittyen. Ympäristö ja terveys strategia tähtää tietoisuuden lisäämiseen ympäristön tämän hetkisestä tilasta, ekosysteemistä ja ihmisten terveydestä. Erityisesti painotetaan ympäristön ja sen pilaantumisen vaikutusta ihmisten terveyteen. Tietoa tästä yhteydestä pyritään lisäämään. Vuoteen 2010 asti ulottuva strategia keskittyy lasten ympäristöstä johtuviin sairauksiin, kuten astma, allergiat ja erilaiset syöpäsairaudet. Strategian alla on kuitenkin myös lakien säätäminen ja valvominen. Myös ympäristöhaittoihin välttämiseen ja estämiseen halutaan löytää keinoja. Strategian alle kuuluvat myös ympäristöasioihin liittyvät säädökset ja esimerkiksi jätteen käsittelyä ohjaava direktiivi. Strategiaan liittyy myös terveys ja ympäristö suunnitelma, jossa listataan vuosien 2004–2010 aikana tapahtuvat toiminnot strategian puitteissa. (Environment and health strategy Päivitetty 28.4.2005.)

Strategia on siis melko yleismaailmallinen ja siinä käy ilmi kunkin kauden painotukset. Nykyisen ympäristö ja terveys strategian voimassaoloaikana painotetaan siis lasten terveyttä ja ympäristön vaikutusta lapsiin. EU säätää kuitenkin myös direktiivejä ympäristöön liittyen, aina kun tarvetta esiintyy. Lisäksi EU:lla on oma

ympäristöä koskeva toimintaohjelmansa. Tällä hetkellä meneillään on kuudes toimintaohjelma, joka on voimassa 22.7.2002–21.7.2012. Toimintaohjelma kantaa nimeä ”Ympäristö 2010: Tulevaisuutemme valinta”. Tämä toimintaohjelma sisältää viisi strategista lähestymistapaa ympäristöpolitiikkaan ja sen toteuttamiseen. (Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma Päivitetty 27.8.2007.)

Ensiksikin toimintaohjelma pyrkii parantamaan lainsäädännön täytäntöönpanoa. Keinoina tähän ovat yleisen raportoinnin ja tiedoksiannon parantaminen ja lisääminen, ympäristörikollisuuden pysäyttäminen, ympäristöviranomaisten yhteisen verkoston tukeminen sekä ympäristötarkastusstandardeja kehittäminen. Toisekseen pyritään sisällyttämään ympäristöasiat myös muihin politiikan osa-alueisiin. Tähän pyritään ympäristöasioiden yhdentämistä toteuttavilla uusilla menettelytapoilla sekä näiden menettelytapojen toimivuutta arvioivilla mittareilla. Kolmas näkökulma ovat markkinat ja niillä toimivat yritykset. EU:n ja sen jäsenvaltioiden on pyrittävä muun muassa kannustamana yrityksiä ympäristöystävälliseen toimintaan ja kehittämään ympäristömerkkijärjestelmää. Neljänneksi on pyrittävä vaikuttamaan kuluttajiin. Kuluttajille on vastedes jaettava enemmän tietoa ympäristöstä. Toimintaohjelman viidennessä kohdassa otetaan ympäristöasiat huomioon maankäytön suunnittelussa. Käytännössä tämä tarkoittaa olemassa olevien direktiivien huolellisempaa täytäntöönpanoa ja kestävän kehityksen ajattelumallin levittäminen kaikkiin maankäyttöön liittyviin elimiin ja toimijoihin. (Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma Päivitetty 27.8.2007.)

Kuudes toimintaohjelma sisältää lisäksi omat ohjeensa ja toimintansa lähes kaikkiin ympäristöongelmiin, kuten ilmastonmuutokseen ja luonnonvarojen hupenemiseen (Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma Päivitetty 27.8.2007). Tässä yhteydessä ei ole järkevää eritellä kaikkia toimintaohjelman kohtia. Koska jätteiden käsittely on opinnäytetyön tuloksena tuotettavan oppaan kannalta olennaisinta EU:n toiminnassa, keskitytään kuudennen toimintaohjelman kohtiin tarkemmin jätehuoltoon liittyvissä asioissa. Jätehuollosta kerrotaan tarkemmin luvussa 2.3.4 Jätepolitiikka.

2.3.3 Suomen ympäristöpolitiikka

Edellä kuvattiin lyhyesti ja melko pintapuolisesti EU:n ympäristöpolitiikkaa. Kuitenkin lyhyestä katsauksesta kävi ilmi, että EU laatii toimitelmassään strategioita ja toimintaohjeita, joita jäsenvaltioiden on noudatettava. Jos jäsenvaltio ei saavuta yhteisiä tavoitteita, ryhtyy EU selvitystyöhön. Esimerkiksi Suomi sai hiljattain EU:lta nootin liittyen autopurkamotoimintaan ja autojen uusiokäyttöön. EU:n asettamia tavoitteita ei ollut saavutettu ja EU vaati Suomelta selvitystä syistä. (Suomi sai EU-komissiolta lisätietopyynnön 2009.)

Jäsenvaltiot ovat kuitenkin osana EU:n päätöksentekoa ja strategioiden laatimista. Näin ollen periaatteessa jokaisella jäsenvaltiolla on omien edustajiensa kautta mahdollisuus vaikuttaa EU:n päätöksiin. Tähän tarttui ympäristöministeriökin ja laati oman EU-strategiansa. Ympäristöministeriön EU-strategiaa valmistelemaan asetettiin 23.2.2009 työryhmä ja strategia julkaistiin Ympäristöministeriön raportteja –julkaisusarjan osassa 26/2009. Strategian lähtökohtana oli juuri tuo jokaisen jäsenvaltion vaikutusmahdollisuus. Todettiin, että vaikuttamismahdollisuudet paranevat, kun Suomi toimii aktiivisena jäsenenä johdonmukaisia ja hyviä argumentteja käyttäen. Aktiivinen EU-jäsenvaltio tekee myös itse aloitteita ja reagoi nopeasti ja aktiivisesti komission esityksiin. (Ympäristöministeriön EU-strategia 2009, 3, 7.)

Ympäristöministeriö siis ohjaa strategiallaan Suomen edustajia EU:ssa ja tätä kautta pyritään saamaan EU:ssa päätettävä lainsäädäntö, yhteiset tavoitteet ja strategiat mahdollisimman samankaltaisiksi verrattuna Suomen omiin tavoitteisiin. Tässä kohtaa kirjoittaja näkee järkeväksi unohtaa Ympäristöministeriön EU-strategian muut laajemmat näkökulmat. Koska tämän ympäristöpolitiikkaan tutustuttavan teoriaosuuden on tarkoitus vastata mahdollisimman hyvin autopurkamonalaa eli tätä kautta jätteiden käsittelyyn liittyvään politiikkaan, tarkastellaan tätä ympäristöministeriön strategiaa seuraavassa luvussa tarkemmin jätepolitiikan alla.

EU:ssa on suunnitteilla joitakin uusia direktiivejä ja ohjeistuksia. EU:ssa suunnitellaan uusia kierrätystavoitteiden laskentametoodeja. Myös esimerkiksi jätteiden synnyn estämiseksi on suunnitteilla ohjelma ja EU:ssa harkitaan myös viraston perus-

tamista ympäristölainsäädännön valvoviin tehtäviin. Näihin teemoihin liittyen Ympäristöministeriö on mukana valmistelukomiteoissa mahdollisuuksien mukaan. Ympäristöministeriö ei mitä ilmeisimmin katso näitä aiheita erityisen ongelmallisiksi Suomen kannalta, koska mitään erityistä politiikka ei strategiassa kyseisiin aiheisiin liittyen löydy. (Ympäristöministeriön EU-strategia 2009, 51–52.)

Suunta uusissa direktiiveissä on sama, kuin romuajoneuvoista jo aikaisemmin säädettyssä direktiivissä. Tuottajavastuuta yritetään saada toimivaksi ja se yritetään samalla saada kattamaan laaja skaala eri aloja. Tuottajavastuun piiriin on lisätty jatkuvasti lisää aloja. (Hollo E.J. 2009, 517.) Tuottajavastuuta käsitellään lisää myöhemmin jättepolitiikan yhteydessä.

Kiteytettynä EU ohjaa siis vahvasti jäsenvaltioidensa ympäristöpolitiikkaa. EU tavoittelee tietenkin isoja asioita, kuten ilmastonmuutoksen estäminen, jätteen syntymisen estäminen ja kestävä kehitys. Kukin jäsenvaltio vastaa unionin yhteisten tavoitteiden toteuttamisesta omalta osaltaan. Jos tavoitteet eivät toteudu, EU pyytää aiheeseen selvitystä. Kukin maa kuitenkin ajaa myös omaa etuaan EU:ssa, kun asioita valmistellaan. Silloin esiin tulevat kunkin maan omat intressit ympäristöpolitiikassa. Suomessa on perinteisesti oltu hyvin sitoutuvaisia ilmastonmuutoksen estämiseen. Tämä näkyy myös Ympäristöministeriön EU-strategiassa. Ympäristöministeriö pyrkii maalaisjärjen käyttöön uusien direktiivien suhteen. Esimerkiksi Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että päästöjä arvioitaessa kunkin maan perustiedot ja lähtökohdat olisivat mahdollisimman oikeat ja tätä kautta kuormituksista ja mahdollisista toimista tulisi mahdollisimman tasapuoliset. Suomi haluaa myös panostaa siihen, että rajoitettavat päästöt ovat todellakin merkityksellisiä vaikutuksiltaan ilmastonmuutokseen. Kokonaisuudessaan Suomi pyrkii myös estämään säädösten ja valvontajärjestelmien muuttumisen liian kankeiksi, työläiksi ja tätä kautta kalliiksi operaatioiksi. (Ympäristöministeriön EU-strategia 2009, 43–45.)

Jätelainsäädäntöä ei ilmeisesti koeta Ympäristöministeriön taholta ongelmalliseksi, koska siihen ei strategiassa erityisesti panosteta. Suomessa on asialle omistetut viranomaiset ja he valvovat toimintaa ilmeisesti tehokkaasti. Toisaalta purkamoyrittäjien taholta on kuultu kommentteja nimenomaan kansallisen lainsäädännön

heikkoudesta. Purkamojen mukaan kansallinen lainsäädäntö ei täytä EU-direktiivin vaatimuksia ja näin ollen antaa varaa harmaille toimijoilla alalla. (Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006.) Tätä tukee myös EU antama nootti Suomelle liittyen juuri romuautojen uudelleen käytön vajavaisuuteen. Ehkä Ympäristöministeriön olisikin syytä miettiä uudelleen käyttöä koskevaa strategiaansa tarkemmin, jotta Suomi pystyisi osaltaan täyttämään yhdessä sovitut tavoitteet.

2.3.4 Jätepolitiikka

Tuottajavastuu. Merkittävin jätepolitiikkaan liittyvä muutos on ehdottomasti tuottajavastuu. Tuottajavastuu tarkoittaa sitä, että tuotteiden tuottajien on huolehdittava tuotteiden kierrätyksen, hyödyntämisen ja muun jätehuollon kustannuksista. Käytännössä tämä tarkoittaa siis sitä, että tuotteiden valmistajat tai maahantuojat ovat vastuussa kustannuksista, jotka aiheutuvat tuotteiden käsittelystä niiden elämänsäkaaren lopussa. Tuottajavastuun piiriin kuuluvat moottorikäyttöiset ajoneuvot, lehdet, pakkaukset, renkaat, paristot ja sähkö- ja elektroniikkalaitteet. Tuottajavastuun tarkoituksena on vähentää jätteiden syntymistä ja tehostaa kierrätystä sekä vähentää jätteiden aiheuttamaa haittaa ihmisille ja ympäristölle kaikessa jätteisiin liittyvässä toiminnassa. (Hollo, E.J. 2009, 517.)

Tuottajavastuusta säädetään EU:n romuajoneuvodirektiivissä, Valtioneuvoston asetuksessa romuajoneuvoista sekä jätelaissa (A 23.6.2004/581; D 2000/53/EY; L 3.12.1993/1072). Suomessa ajoneuvojen maahantuojat ja valmistajat voivat halutessaan liittyä alan tuottajayhteisöön, Suomen Autokierrätys Oy:öön. (Suomen Autokierrätys Oy [Viitattu 17.1.2010].) Yksittäinen tuottaja, eli tuotteen valmistaja tai maahantuoja, voi liittyä tuottajayhteisöön. Tällöin tuottaja hoitaa oman velvollisuutensa tuottajavastuuseen liittyen ja vastuu jätehuollosta ja kierrättämisen järjestämisestä siirtyy tuottajayhteisölle. (L 3.12.1993/1072.) Suomen Autokierrätys Oy:n jäsenet maksavat jäsenmaksua kattaakseen konkreettisesti jätehuollon kustannukset. Jäsenmaksu määräytyy edellisen vuoden aikana maahantuotujen autojen määrän mukaan. (Tuottajayhteisöön liittyminen [Viitattu 20.1.2010].)

Tuottajavastuun voimaantulo kasvattaa siis kustannuksia tuotteiden valmistajien ja maahantuojien kannalta. Joskus nämä lisäkulut siirretään asiakkaiden ja kuluttajien maksettaviksi erilaisien kierrätysmaksujen kautta. Esimerkiksi autojen renkaissa on nykyisin kierrätysmaksu, joka on osa tuottajavastuun kustannusten hoitamista.

EU ohjaa jäsenmaidensa jätepolitiikkaa. EU ohjaa jäsenvaltioidensa jätepolitiikkaa omilla strategioillaan ja direktiiveillään. EU ja sitä edeltävä Euroopan yhteisö on säädellyt jätehuoltoa jo 1970-luvulta lähtien. Viime vuosina lainsäädännöllinen suunta on ollut yhdentää, yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa EU:n jätelainsäädäntöä. Uusia asetuksia ja direktiivejä on säädetty vanhojen pohjalta. Ideana on kuitenkin ollut korvata useita aikaisempia säädöksiä yhdellä kattavalla direktiivillä. Parhailaan vireillä on direktiivit vaarallisten aineiden käsittelystä sähkö- ja ejektoriniikkalaitteiden kohdalla. (Ympäristöministeriön EU-strategia 2009, 49.)

EU:n ympäristö ja terveys strategiaan liittyvä Kuudes toimintaohjelma tavoittelee jätteiden määrän vähentymistä. EU:n tavoitteena on purkaa yhteys luonnonvarojen tuhoamisen ja taloudellisen kasvun välillä. Luonnonvarojen käyttöä halutaan tehostaa ja samalla ehkäistä jätteen syntymistä. Jätteiden suhteen tavoitteena on vuoteen 2010 mennessä vähentää lopullista jätteen määrää 20 % ja vuoteen 2050 mennessä peräti 50 %. Tavoitteisiin aiotaan päästä kehittämällä jätteenkierrätysstrategiaa ja olemassa olevia jätehuoltojärjestelmiä. (Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma Päivitetty 27.8.2007.) Tämä tarkoittanee sitä, että EU pyrkii tukemaan kierrätystä. Jätteestä täytyisi pystyä kierrättämään tulevaisuudessa suurempi osa ja näin lopullinen eli todellinen jäte vähenisi tavoitteiden mukaisesti.

21.12.2005 EU laati strategian koskien kierrätystä ja jätteiden syntymisen ehkäisemistä. Strategian tavoitteena on vähentää jätteiden negatiivisia ympäristövaikutuksia. Strategia pyrkii yksinkertaistamaan lainsäädäntöä ja tätä kautta tukemaan lainsäädännön ymmärtämistä ja toteutumista. Jätteiden syntymistä pyritään vähentämään, mutta tässä strategiassa ei aseteta määrällisiä tavoitteita. Strategia edellyttää jäsenvaltioilta ohjelmia jätteiden syntymisen ehkäisemiseksi. Lisäksi strategia kannustaa kierrättämään ja käyttämään uudelleen osan jätteestä. (Jätte-

den syntymisen ehkäisemistä ja kierrätystä koskeva strategia Päivitetty 31.1.2006.)

Valtakunnallinen jätesuunnitelma. Suomi on laatinut edellä kuvatun EU:n strategian vaatimuksen mukaisen jätesuunnitelman. Edellinen jätesuunnitelma tuli voimaan 1998 ja se päättyi vuonna 2005. Tämän jätesuunnitelman tavoitteiden täyttymistä arvioitiin heti vuonna 2006. Tämä arviointi oli tärkeä vaihe rakennettaessa uutta jätesuunnitelmaa, joka kestää vuoteen 2016 asti. Edellisen jätesuunnitelman tavoitteista monet täyttyivät, mutta toisaalta monet jäivät myös täyttymättä. Edellisen jätesuunnitelman tavoitteiden täyttymistä esitellään tarkemmin Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2016 – taustaraportissa. (Valtakunnallisen jätesuunnitelman (vuoteen 2005) tavoitteiden toteutuminen Päivitetty 26.11.2007.)

Taustaraportti tähdentää, että aikaisemman jätesuunnitelman tavoitteiden saavuttamista on vaikea arvioida. Tämä johtuu EU:n säätämästä jätetilastoasetuksesta. Asetus on yhtenäistänyt jäsenvaltioiden jätetilastointia kesken Suomen jätesuunnitelman voimassaolokauden. Näin ollen tuloksia on hankala arvioida. Jättemäärä on kyllä vähentynyt 3 miljoonaa tonnia vuodesta 1992 vuoteen 2003. Tämä johtuu kuitenkin pääasiallisesti tilastointitavan muutoksesta. Lisäksi tavoitteiden arvioimisesta jätelajikohtaisesti vaikeuttaa kunnollisten seurantajärjestelmien puute. Raportissa esitetään kuitenkin joitakin tilastoja eri jätelajien määrän muutoksesta. Ajoneuvot eivät kuitenkaan ole mukana raportissa, koska ne ovat olleet vasta niin vähän aikaa tuottajavastuun piirissä. Tilastoa ajoneuvojen kierrätyksestä tuottajavastuunkautta ei raportin mukaan ollut vielä saatavilla raportin tekohetkellä. (Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2016 –taustaraportti 2007.) Kirjoittaja ei kuitenkaan löytänyt julkaistuja tuottajavastuutilastoja ajoneuvoista. Saatavilla on ainoastaan renkaiden ja paperin kierrättämistä kuvaavia tilastoja.

Raportti peilaa myös tulevaisuuteen ja pyrkii arvioimaan tulevaa kehitystä jätteiden määrässä. Kokonaisjättemäärä tulee edelleen kasvavan edettäessä vuoteen 2016. Mutta esimerkiksi yhdyskuntajätteen määrän uskotaan vähentyvän kestäväan kulutukseen ohjaavilla hallinnollisilla toimenpiteillä. Kuitenkin esimerkiksi vuonna 2003 yhdyskuntajätteet osuus kokonaisjättemäärästä oli vain muutama prosentti ja

se oli samalla kolmanneksi pienin jätelaji Suomessa. (Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2016 –taustaraportti 2007.) Voisi olla järkevämpää keskittyä vähentämään tehokkaammin muita jätelajeja, joiden osuus kokonaisjättemäärästä on merkittävämpi.

Taustaraportin jälkeen laadittiin uusi jätesuunnitelma, jonka valtioneuvosto hyväksyi 10.4.2008. Se sisältää kansallisen jätehuollon tavoitteet ja päämäärät vuoteen 2016 asti. Uuden jätesuunnitelman tärkeimmät tavoitteet ovat: jätteen syntymisen ehkäiseminen, jätteiden biologisen hyödyntämisen ja materiaalikierrätyksen edistäminen, kierrätyskelvottoman jätteen polttamisen lisääminen sekä jätteiden haitattoman loppusijoituksen ja kierrätyksen turvaaminen. Jätesuunnitelman tavoitteena on loppusijoittaa jätettä kaatopaikoille enintään 20 % kokonaisjättemäärästä, 50 % jätteestä on tarkoitus kierrättää ja loppu 30 % käytetään polttamalla energiantuotannossa. Tavoitteet pyritään saavuttamaan tehostamalla materiaalitehokkuutta useilla eri yhteiskunnan osa-alueilla. Uusiomateriaalien kysyntää pyritään kasvattamaan esimerkiksi käyttämällä niitä julkisissa rakennusprojekteissa. Jätesuunnitelmassa käsitellään myös yleistä jätehuollon organisointia, jätteiden kansainvälistä siirtämistä, jätteiden haitallisuutta sekä jätehuollosta aiheutuvaa terveys- ja ympäristöhaittaa. (Valtakunnallinen jätesuunnitelma Päivitetty 11.5.2009.)

3 AUTOPURKAMOALA SUOMESSA

Autopurkamot purkavat siis nimensä mukaisesti autoja. Toiset yritykset ovat keskittyneet henkilöautoihin, toiset pakettiautoihin. Myös tiettyyn tai tiettyihin merkkeihin erikoistuneita yrityksiä löytyy. Omat purkamonsa löytyy myös linja- ja kuorma-autoille. Suurehko osa yrityksistä on niin kutsuttuja yleispurkamoja, mikä tarkoittaa, että yritys ei ole keskittynyt tiettyyn merkkiin (Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007). Jotkut yritykset purkavat myös pienkoneita, esimerkiksi moottorikelkkoja ja mönkijöitä. Osa yrityksistä on täyden palvelun taloja, jolloin käytettyjen varaosien ohella myydään uusia ja mahdollisesti tarjolla on myös korjaamotoimintaa (Kohti täyden palvelun purkamo 2009.)

Osa purkamoista julkaisee varaosansa verkossa, jolloin asiakkaan on helppo etsiä kotikoneeltaan sopiva osa ja tilata. Kuitenkin verrattain suuri osa esimerkiksi Suomen Autopurkamoliiton jäsenistä ei vielääkään omista kotisivuja.

Autopurkamot ostavat romuautojaan Autovahinkokeskukselta, ottavat vastaan yksityisten tuomia romuautoja tai hankkivat autoja ulkomailta. Suosittuja maita ovat perinteisesti olleet Keski-Euroopan maat, kuten Saksa ja Hollanti (Saksantuontia jo 1980-luvulta 2007; Kohti täyden palvelun purkamo 2009). Myös Ruotsi on toiminut usean yrittäjän hankintamaana.

Purkamo kuivaa autoista nesteet ja öljyt sekä poistaa akut ja katalysaattorit. Nämä ja muut ympäristölle vaaralliset tekijät toimitetaan ongelmajätelaitoksille. (Purkamo & ympäristö [Viitattu 17.1.2010]; Romuautojen keräily [Viitattu 17.1.2010].) Autoista poistetaan myös mahdolliset räjähdysherkät osat, kuten turvatyyny (Purkamo & ympäristö [Viitattu 17.1.2010]). Tämän jälkeen purkamo kerää talteen käyttökelpoiset varaosat. Jättemetalli toimitetaan murskaamoille sulatettavaksi varsinaisen kaatopaikkajätteen jäädessä vähäiseksi (Romuautojen keräily [Viitattu 17.1.2010]).

Autopurkamojen toimintaa säätelevät ympäristölait. Myös EU asettaa omat direktiivinsä, joita Suomessakin toimivien purkamojen on noudatettava. Lainsäädäntö muodostaa pohjan yritysten toiminnalle ja esimerkiksi tilojen vaatimuksille. Lainsäädännön toteutumista valvovat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Aluehallintovirastot (Aluehallintovirastot Päivitetty 21.1.2010; ELY-keskukset Päivitetty 7.1.2010).

3.1 Alan toimijat

Luvanvaraiset autopurkamot. Luvanvaraisilla toimijoilla tarkoitetaan tässä opinäytetyössä ympäristöluvan saaneita autopurkamoja. Esimerkiksi kaikilla Suomen Autopurkamoliiton ja Takuupurkamot Ry:n jäsenpurkamoilla on ympäristölupa. Suomen Autopurkamoliiton mukaan sillä on jäsenenä 70 purkamo, joista Takuupurkamot ketjuun kuuluu 20. (Pj Hiekkaranta paukuttaa PRESSO-lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuautot purkamoille! 2006; Takuupurkamoketju [Viitattu 18.1.2010].)

Luvattomasti toimivat harmaat toimijat. Osa alalla toimivista yrittäjistä toimii luvatta. Tällöin siis toimintaa varten ei ole hankittu ympäristölupaa Aluehallintovirastolta. Tästä taas johtuu ympäristöasioiden laiminlyönti. Näyttäisi siltä, että korkea romumetallinhinta houkuttelee ei-toivottuja luvattomia toimijoita markkinoille vääristämään kilpailua. (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007.) Yleensä harmaat toimijat julkaisevat lehdissä rivi-ilmoituksen, jossa kerrotaan romuraudan keräyksestä ja yhteystietona ainoastaan puhelinnumero. Tällaisien ilmoitusten jättäjille on tehty pistokokeita. Puhelinnumeron perusteella ei selviä mitään, koska tyypillistä on käyttää prepaid-liittymiä. (Autopurkamoliitto evästi aloittavaa ympäristöministeriä 2007.) Tällaiset harmaat toimijat aiheuttavat tietenkin haittaa ympäristölle. He kuitenkin haittaavat merkittävästi alan kilpailua, sillä ympäristölupa velvoittaa yrittäjiä merkittäviin investointeihin. Ympäristöluvatta toimivat yrittäjät välttyvät näin ollen tällaisilta investoinneilta ja voivat myydä osia alempaan hintaan. (Hiekkaranta 2009.)

Liitot ja muut yhteenliittymät. Autopurkamoiden kattojärjestö on Suomen Autopurkamoliitto Ry (Salry). Sen piiriin kuuluu nykyisin 70 jäsentä. Kaikilla Salryn jäsenpurkamoilla on ympäristölupa ja näin ollen näillä purkamoilla on ympäristöasiat hallussa. (Pj Hiekkaranta paukuttaa PRESSO-lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuautot purkamoille! 2006.)

Alan toinen tärkeä järjestö on Takuupurkamot Ry. Se perustettiin 1974 tarkoituksenaan tukea ajoneuvoista purettujen osien uusiokäyttöä. Ketjuun kuuluvat yritykset antavat osilleen kahdeksan päivän palautusoikeuden, jos osa ei sovi tai ei ole toimiva. Takuupurkamot Ry:seen kuuluu kaksikymmentä ympäristövaatimukset täyttävää yritystä. (Takuupurkamoketju [Viitattu 18.1.2010].)

Lisäksi alan yhteenliittymänä voidaan mainita Suomen Autokierrätys Oy. Se on alan tuottajayhteisö, jonka jäseniä ovat autojen maahantuojat. Liittymällä Suomen Autokierrätys Oy:n jäseniksi autojen maahantuojat hoitavat oman kierrätysvelvollisuutensa. Edellisvuonna tuotujen autojen määrä muodostaa jäsenmaksun. (Tuottajayhteisöön liittyminen [Viitattu 20.1.2010].) Näin ollen maahantuojat maksavat tuomiensa autojen kierrätyksestä. Suomen Autokierrätys Oy:n koordinoimasta romuajoneuvojen käsittelystä vastaavat romuajoneuvojen vastaanottopisteet ympäri maan. Näitä vastaanottopisteitä ovat useimmiten purkamot ja romuttamot, jotka kirjoittavat romutettavasta autosta romutustodistuksen. Vasta todistusta näyttämällä katsastusviranomaiset voivat ottaa auton lopullisesti pois rekisteristä. (Vastaanottoaikat [Viitattu 20.1.2010].)

Viranomaiset. Purkamoalaa ja ympäristölupia valvova viranomainen on aluehallintovirasto. Uudet aluehallintokeskukset aloittivat toimintansa 1.1.2010 ja ne korvaavat entiset läänien ympäristökeskukset. Aluehallintokeskuksia toimii Suomessa kuusi kappaletta. (Aluehallintovirastojen tehtävät Päivitetty 30.12.2009.) Aluehallintokeskusten lisäksi Suomeen perustettiin uudistuksen myötä 15 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta, myöhemmin ELY-keskus (ELY-keskukset Päivitetty 7.1.2010). Tehtävänjako ympäristöasioissa menee siten, että aluehallintovirasto myöntää ympäristöluvat ja ELY-keskus hoitaa ympäristölupien valvonnan (Alue-

hallintovirastojen tehtävät Päivitetty 30.12.2009; ELY-keskukset Päivitetty 7.1.2010).

Ennen valvova viranomais- oli siis ympäristökeskus. Autopurkamot raportoivat käsittelemiensä jätteiden määrästä säännöllisesti ympäristökeskuksille. (Pj Hiekkaranta paukuttaa PRESSO-lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuautot purkamolle! 2006.) Purkamoyrittäjät löysivät aluehallintoviraston edeltäjästä myös heikkouksia. Ympäristökeskusten valvonnan suurin heikkous on se tosiasia, että valvonnan piiriin kuuluvat vain ne purkamot, joilla jo ennestään on ympäristölupa ja näin ollen asiat kunnossa (Hiekkaranta 2010; Honkanen 2010; Salon kokousväki yksimielisesti: Harmaa talous saatava kuriin! 2006; Vähäoja 2010). Vielä on liian aikaista sanoa, onko tämä seikka muuttunut hallintouudistuksessa. Viranomaiskommentteja kuunnellessa koettiin silti saman ongelman jatkuvan edelleen uusissa virastoissa. Viranomaisten toiminta perustuu harmaasta toimijoista saataviin ilmoituksiin. Ilmoitusten perusteella asiaan puututaan. Muuten viranomaiset eivät omasta mielestään voi tehdä asialle mitään. (Huotarinen 2010.)

Romuttamot. Suomessa toimii kolme murskauslaitosta, jotka käsittelevät romuautoja. Nämä romuttamot ovat Suomen Autopurkamoliiton tietojen mukaan Kuusankoski Oy, Stena Metalliyhtymä ja Jylhän Metall Oy. (Puutteita autojen romuttamisjärjestelmässä 2006.) Romuttamot sulattavat jätemetallin uusien tuotteiden raaka-aineeksi (Purkamo & Ympäristö [Viitattu 17.1.2010]). Osa purkamoyrittäjistä sysää vastuun harmaasta taloudesta romuttamojen niskaan. Tämän mielipiteen mukaan romuttamot vastaanottavat kuivaamattomia romuajoneuvoja sellaisilta yrittäjiltä, jotka eivät toimi ympäristöluvan puitteissa. (Honkanen 2010; Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006; Salon kokousväki yksimielisesti: Harmaa talous on saatava kuriin! 2006.) Toisaalta taas viranomaistahot sekä romuttamot itse ovat sitä mieltä, että romuttamot toimivat Suomessa lain mukaan eli tarkistavat auton alkuperän ja paalaavat ainoastaan kuivattuja ja muuten käsiteltyjä autoja. (Huotarinen 2010; Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006; Romutus puhutti 2007; Vuosi 2014 mietitytti syyskokousväkeä Tallinnassa 2009.)

Ongelmajätelaitokset. Nykyisen ympäristölainsäädännön mukaan romuautoista on kerättävä talteen nesteet ja ne on toimitettava ongelmajätelaitoksille jatkokäsittelyyn (A 23.6.2000/581; D 2000/53/EY; Purkamo ja ympäristö [Viitattu 17.1.2010]). Suomessa toimii yrityshakemistojen perusteella runsaasti laitoksia, jotka käsittelevät ongelmajätteitä. Tässä kohtaa ei ole järkevää listata kaikkia mahdollisia ongelmajätteen käsittelijöitä. Yhtä kaikki, ongelmajätelaitokset ovat yksi autopurkamon tärkeä sidosryhmä. Ongelmajätteet on toimitettava asianmukaisesti ja lainsäädännön velvoitteiden puitteissa ongelmajätelaitoksille.

Autovahinkokeskus ja vakuutusyhdistykset. Autovahinkokeskus on vakuutusyhtiöiden omistama osakeyhtiö. Yhtiön pääasiallisena tarkoituksena on myydä vakuutusyhtiöiden lunastamat autot. (Autovahinkokeskus [Viitattu 20.1.2010].) Myös toiset alueelliset vakuutusyhdistykset ovat purkamojen mukaan heidän autojensa hankintalähteenä (Kohti täyden palvelun purkamo 2009).

3.2 Autopurkamojen historia

Suomessa autopurkamojen historia ulottuu yli puolen vuosisadan taakse. Osia on purettu ja käytetty uudelleen järjestelmällisesti jo sotavuosista lähtien (Purkamo & Ympäristö [Viitattu 17.1.2010]). Olot ja markkinatilanteet ovat pitkän toimintahistorian varrella ehtineet muuttua runsaasti. Aiheesta ei kuitenkaan ole tehty kattavaa historiikkaa. Näin ollen lähteiden kerääminen opinnäytetyötä varten on ollut vaikeaa. Tärkeimpänä materiaalina kirjoittajalla ovat olleet Purkamo uutiset - verkkolehden artikkelit. Lisäksi materiaalina on käytetty purkamoyrittäjien kanssa käytyjä keskusteluja.

Alalla on tyypillistä pitkä yrittäjänura ja perheyrittäisyys. Nykyiset yrittäjät ovat jo iäkkäämmän puoleisia ja nuoria tulokkaita on vähän. Tyypillistä on myös se, että ne nuoremman polven yrittäjät, jotka toimivat alalla, ovat purkamoyrittäjien jälkeläisiä. Alalle on siis vaikea päästä, ellei pysty ostamaan vanhaa yritystoimintaa. Usein nämä nuoremman polven yrittäjät ovatkin kasvaneet purkamoyrittäjyyteen.

(Hiekkaranta 2010; Honkanen 2010; Saksantuontia jo 1980-luvulla 2007; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008; Vähäoja 2010.)

Nykyaikana on joskus vaikea muistaa elämää ennen Internetin kehittymistä ja verkkokauppoja. Tällä hetkellä autojen käytettyjä varaosia on erittäin helppo etsiä verkossa toimivien hakukoneiden kautta. Päähakukoneina toimivat osoitteet www.autopurkamot.com sekä www.varaosahaku.fi. Näin ei kuitenkaan ole ollut aina. Autopurkamoissa muistellaan joskus aikaa ennen nykyistä tekniikkaa. Tuolloin purkamojen asiakkaina olivat ainoastaan lähialueen ihmiset. (Hiekkaranta 2010; Honkanen 2010; Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008.) Teknisistä muutoksista verkkokaupan kehittyminen on siis ollut suurin.

Muitakin mullistuksia toiminnassa on ollut. Nykyisten vapaakauppa sopimusten johdosta autojen hankkiminen ulkomailta on helpompaa kuin koskaan ennen. Osa yrittäjistä toki hankkii autoja nykyäänkin ulkomailta, mutta useat alan kokeneet yrittäjät kertovat ulkomaankaupan jääneen historiaan (Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008).

Lainsäädännön muutokset ovat aina kuuluneet autopurkamoalaan tiiviisti. Tiukemmaksi lainsäädäntö on muuttunut 1990-luvulta lähtien. Vuonna 1993 säädetty uusi jätelaki korvasi edeltävän, vuodelta 1974 peräisin olevan, jätehuoltolain. Uusi jätelaki tuli voimaan 1.1.1994 ja sen vaatimukset tuli olla täytettyinä kahden vuoden kuluttua. Muutoksia lakiin on kuitenkin tullut lähes vuosittain. (L 2.13.1993/1072.) Ennen uutta jätelakia jätteiden käsittelyyn ei kiinnitetty niin paljon huomiota. Tuolloin romutettavat autot paalattiin kuivaamattomina. Samaan paaliin menivät siis kaikki muovit ja myös nesteet, jotka sitten valuivat paaleista maahan. Tätä tapahtuu kuitenkin tietävästi vielä nykyäänkin jonkin verran, vaikka EU:n direktiivien mukaan autot on nykyään kuivattava. (Vuosi 2014 mietitytti kokousväkeä Tallinassa 2009.)

Jätelain jälkeen tärkein lainsäädännöllinen uudistus on EU:n taholta annettu romuajoneuvoja koskeva direktiivi sekä sen mukaisesti asetettu valtioneuvoston

asetus romuajoneuvoista (Hiekkaranta 2010). Romuajoneuvodirektiivin myötä tuottajavastuu tuli uudeksi merkittäväksi toimintaa ohjaavaksi tekijäksi. Romuajoneuvodirektiivi määrää myös suurelta osin purkamotiloista ja –alueista sekä siitä, mitä kaikkea romuajoneuvoista on purettava ennen romutusta. (D 2000/53/EY.)

3.3 Nykytilanne

Nykyisin autojen purkamista on säännelty tarkasti ja ympäristöystävällisistä lähtökohdista ponnistaen. Tullessaan purkamolle autot sisältävät vielä runsaasti nesteitä. Moottoriöljyä autot sisältävät 3,5-5 litraa. Pakkasnestettä autoista löytyy peräti kuusi litraa. Tämän lisäksi autoissa on jäljellä vielä jonkin verran polttoainetta, eli bensiiniä tai dieseliä autoissa on muutamia litroja. Talteen otettavien nesteiden jälkikäsittelyistä purkamolle kertyy kustannuksia 50–100 €:n. (Pj Hiekkaranta paukuttaa PRESSO-lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuautot purkamolle! 2006.)

Kaikki EU:n vaatimukset eivät ole täyttyneet Suomessa purkamoalan suhteen. Suomi sai EU:lta 11.9.2009 päivätyn selvityspyynnön liittyen romuajoneuvojen hyödyntämistä koskeviin raportteihin. Suomi oli toimittanut vuoden 2006 tilastot oikeaoppisesti, mutta tilastojen loppulukemissa oli epäselvyyksiä. EU on asettanut, että jo vuonna 2006 romuautoista olisi pitänyt hyödyntää ja käyttää uudelleen 85 %. Suomen prosentti oli kuitenkin vain 83 %. Suomi antoi vastineessaan perusteeksi tavoitteiden saavuttamattomuudelle maassamme vallitsevan iäkkään autokannan sekä kevytjakoisten materiaalien ongelmallisen hyötykäytön. Niin kutsuttujen kevytjakeiden eli fluffin hyötykäyttöön ja varastointiin kaivattaisiinkin nyt keinoja ja uusia ideoita, jotta tavoitteet voitaisiin täyttää. (Suomi sai EU-komissiolta lisätietopyynnön 2009; Vuosi 2014 mietitytti syyskokousväkeä Tallinnassa 2009.)

Viime aikoina lama on heikentänyt markkinatilannetta useilla aloilla. Autopurkamot ovat kuitenkin yrittäjien mukaan hieman toisenlaisessa asemassa. Rahan ollessa tiukassa, ihmiset sijoittavat mielellään purkamojen tarjoamiin edullisiin osiin uusien sijasta. (Kohti täyden palvelun purkamoita 2009; Lama nostaa purkamojen arvos-

tusta 2009; Vähäoja 2010.) Lisäksi kierrätyksen suosion kasvu myös osaltaan auttaa käytettyjen varaosien myymistä. Ihmiset ovat halukkaita lyhentämään omaa hiilijalanjälkeään ja päätyvät valitsemaan käytetyn varaosan. (Vähäoja 2010.)

Autopurkamot hankkivat purettavia autoja eri lähteistä. Useat yrittäjät mainitsevat Autovahinkokeskuksen ensimmäisenä ja näin ollen myös oletettavasti tärkeimpänä romuautojen hankintalähteenä (Kohti täyden palvelun purkamo 2009; Lama nostaa purkamojen arvostusta 2009, Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008). Muita lähteitä ovat ELV-autot, eli iäkkäät, tiensä päähän tulleet autot (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007; Kohti täyden palvelun purkamo 2009; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008.). Lisäksi autoja hankitaan ulkomailta. Yrittäjät mainitsevat usein lähteikseen Keski-Euroopan maita, kuten Hollanti, Belgia, Tanska ja Saksa (Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008). Nykypäivänä suuntaus romuautojen tuonnin suhteen tuntuu kuitenkin olevan vähenemään päin. Useat yrittäjät kertovat tuonnin olleen takavuosi- na vilkkaampaa (Saksan tuontia jo 1980-luvulla 2007; Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008).

Todettakoon, että kehitys autojen tuonnin suhteen on hieman vääristynyttä ottaen huomioon nykyiset edellytykset rajojen ylittämiseksi sekä tavaran maahantuonnille. Autojen tuominen Schengen alueen sisältä pitäisi olla helpompaa kuin ikinä ja silti purkamoyrittäjät kertovat tuonnin vähentymisestä. Toisaalta tästä kehityksen kään- tymisestä ovat tietoisia myös jotkut yrittäjät. Muistissa ovat vielä tiukat tullivirkailijat ja rajamuodollisuudet. Autoa ei myöskään saanut tuoda kokonaisu- na tai edes puolikkaana – osat täytyi olla kirjaimellisesti purettuna irti autoista. (Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007.)

Viime aikoina tyypillistä alalle ovat myös olleet erilaiset kampanjat romuautojen keräämiseksi pois pihoilta ja varastoista. Kierrätysarvoa-kampanjassa Stena Metall Oy yhteistyössä Suomen Autotuoja Ry:n kanssa. Suomen Autotuoja Ry:n jäsenien toimipisteisiin jaettiin arvoseleitä, joilla sai rahallista alennusta toimitettu- aan ensin yhden auton romuttamolle. (Romutus puhutti 2007.)

3.4 Alan ongelmat

Vuonna 2006 autopurkamonalalla käytiin kiivasta keskustelua harmaan talouden parissa toimivista yrittäjistä. Ympäristöluvan puitteissa toimivat purkamot sekä alan järjestö Suomen Autopurkamoliitto Ry olivat sitä mieltä, että luvattomasti toimivat yritykset saavat merkittävää kilpailuetua jättäessään ympäristömääräykset huomiotta. (Puutteita autojen romuttamisjärjestelmässä 2006.) Vuoden 2007 puolella esitettiin mielipiteitä, joiden mukaan viranomaisilta puuttuu tahto saada harmaat toimijat kuriin. Keinoja olisi kuitenkin eräiden tahojen mukaan ollut. Suomen Autopurkamoliitto lähti myös kantamaan omaa korttaan kekoon kampanjoimalla itselleen lisää jäsenistöä. Suuremman liitto olisi tietenkin vahvempi ajamaan omia etujaan, liiton hallituksessa ajateltiin. (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007.)

Edellä kuvatut ongelmat johtuvat Suomen Autopurkamoliiton mukaan pääasiassa kansallisen lainsäädännön puutteista. Euroopan unioni säätää direktiivinsä ja Suomen valtio on velvollinen panemaan direktiivit täytäntöön kansallisen lainsäädännön muodossa. Kansallinen lainsäädäntö on kuitenkin esimerkiksi Suomen Autopurkamoliiton jäsenten mukaan puutteellista. (Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006.) Lainsäädännön suurin ongelma on sen suuri tulkinnan vara. Esimerkiksi ympäristölupia myönnettäessä tulkinnan varaa on liikaa ja siitä syntyy epätasainen kilpailutilanne. Iso ongelma on myös valvonnan puute. Lainsäädännön toteutumista valvotaan ainoastaan ympäristöluvan saaneiden yritysten kohdalla. Niitä, jotka toimivatta ilman ympäristölupaa ja lainsäädännön vastaisesti, ei valvo kukaan. (Heikkilä 2010; Hiekkaranta 2010; Honkanen 2010; Vähäoja 2010.)

Suomessa romutetaan vuosittain 120 000-150 000 autoa, joista vain noin kymmenelle prosentille kirjoitetaan valtuutetun romuajoneuvon vastaanottajan toimesta romutustodistus. Harmaan talouden piirissä toimivat yrittäjät toimittavat todennäköisesti suuren osan näistä rekisteristä poistetuista mutta romutustodistusta vailla olevista autoista suoraan romuttamolle. Tällöin EU:n tavoitteet uudelleen käytöstä ja kierrätyksestä eivät toteudu. (Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006.) Jotta EU:n tavoitteet toteutuisivat, täytyisi romuajoneuvot toimittaa purkamoille.

Tällöin voitaisiin ensin purkaa autoista käyttökelpoiset osat ja toimittaa auto vasta sen jälkeen romuttamolle.

Tarkemmin tarkasteltuna kiista luvallisten purkamojen ja harmaiden toimijoiden välillä aiheutuu niin kutsutuista EVL-autoista eli romuajoneuvoista (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007). Termi EVL tulee englannin kielen sanoista End of Life Vehicles. Nämä autot ovat siis iäkkäitä tai muuten viallisia, eikä niillä enää ole muuta järkevää käyttöä kuin purkaminen ja sen jälkeen romuttaminen. EVL-auto on siis elinkaarensa päässä. (Autoalan tiedotuskeskus 2001.) Keskustelu aiheesta on ollut kiivasta. Löytyy kuitenkin myös tahoja, joiden mukaan asia ei ole niin merkittävä luvallisten purkamoyrittäjien kannalta (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007; Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007; Lama nostaa purkamojen arvostusta 2009). Järkikin sanoo, että elämänsä päätepisteessä olevat autot ovat useimmiten jo iäkkäitä. Näin ollen on oletettavaa, että niistä talteen otettujen osien jälleenmyyntiarvo on vähäinen. Osa alan yrittäjistä pitää siis tätä harmaiden toimijoiden saavuttama kilpailuetua melko vähäisenä (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007; Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007; Lama nostaa purkamojen arvostusta 2009).

Lisäksi alalla tulevana ongelmana on vuonna 2014 katkeavat sopimukset tuottajayhteisö Suomen Autokierrätys Oy:n ja murskaamoiden kanssa. Suuntana on ollut viime aikoina muutenkin se, että romuajoneuvot ohjataan suoraan murskaamoiden itse ylläpitämille vastaanottopaikoille purkamoiden sijasta. Kun sopimus vuonna 2014 katkeaa, pelkona on se, että romuajoneuvoja ei toimiteta romutettavaksi enää ollenkaan purkamoiden kautta. Tällöin valtuutettuja romutustodistuksen kirjoittavia vastaanottopaikkoja ovat ainoastaan murskaamoiden omat vastaanotopisteet. (Heikkilä 2010; Vuosi 2014 mietitytti syyskokousväkeä Tallinnassa 2009.)

Romumetallista maksettavan hinnan heilahtelua seuraamalla voidaan muodostaa käsitys, jonka mukaan korkea hinta aktivoi harmaita toimijoita (Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007). Luvan piirissä toimivat yrittäjät ja Suomen Autopurkamoliitto ovat nostaneet asian esille siitä syystä, että kuljetettaessa romuautot suoraan murskattavaksi, jää välistä käyttökelpoisten osien hyödyntäminen. Harmaat toimijat eivät

kerää nesteitä ja muita ongelmajätteitä autoista talteen; purkamoilta ympäristölupa taas edellyttää tätä. Näin ollen niille yrityksille, jotka noudattavat lakia, koituu auton purkamisesta enemmän kustannuksia. (Pj Hiekkaranta paukuttaa PRESSO lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuautot purkamaille! 2006.)

3.5 Tulevaisuuden näkymät

Itse alan tulevaisuuden näkyymiin purkamoyrittäjillä on uskoa (Honkanen 2010; Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007; Vähäoja 2010). Tämän puolesta puhuu myös yrittäjien kertomat laman vaikutukset toimintaan. Kierrätyksen suosiohan on koko ajan nousussa. Tälläkin hetkellä on erittäin muodikasta kierrättää – melkein mitä vain. Nyt kun lama on saanut asiakkaat jälleen muistamaan edulliset käytetyt varaosat, voi alan tulevaisuuteen uskoa helposti. Yrittäjät ovat kuitenkin pääasiassa toimineet alalla jopa useita vuosikymmeniä, joten tuttu asiakaskunta on varmasti muodostunut toiminnan turvaamiseksi.

Purkamojen tulevaisuuden puolesta puhuu myös yrittäjien saama palaute toiminnasta. Koska usein asiakaspalvelusta ja itse purkutyöstä vastaavat samat henkilöt, tarkoittaa tämä käytännössä sitä, että tiskin takana on todellista tietoa ja ymmärrystä autojen anatomiasta. Yrittäjät ovat saaneet positiivista palautetta nimenomaan tästä tietotaidosta ja vahvasta ammattilaisuudesta (Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007). Tulevaisuudessa tätä asiantuntijuutta haetaan keskittymällä muutamaani automerkkeihin tai esimerkiksi tiettyssä maassa valmistettuihin autoihin (Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008).

Muita lainsäädännöllisiä muutoksia ei ole tiedettävästi tulossa lähiaikoina. Hallitus on esittänyt kyllä ympäristönsuojelulain muutosta, mutta muutos ei koske suoraan purkamoita. Muutos täsmentäisi ympäristölupa-asioiden vaatimuksia energiantuotantolaitosten osalta. (HE 100/2009 vp 2009.)

Alalla on huomattu kysyntää niin kutsutuille täyden palvelun taloille. Suuntana on tarjota samasta pisteestä sekä käytettyjä että uusia varaosia. Osa yrityksistä tarjo-

aa myös korjaamopalveluja saman katon alta. Asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä keskitettyyn palveluun. (Kohti täyden palvelun purkamo 2009.)

Verkostojen kehittäminen on myös nykypäivää. Ainoastaan ei riitä, että yritys pyrkii tarjoamaan mahdollisimman kattavat palvelut yhden katona alta, lisäksi nykyisin panostetaan suhdetoimintaan. Yrittäjien kokemuksen mukaan Internet on yhdistänyt yritykset. Ennen yhteydenpito oli vaikeampaa. Nyt Internet-hakujen avulla on helppo tarkastaa, mitä osia kilpailijalla on varastossa ja tilata osa asiakkaalle. Tulevaisuudessa tällaista yhteen hiileen puhaltamista yrittäjät pitävät tulevaisuudessa tärkeänä. (Kohti täyden palvelun purkamo 2009.) Aiheen kehittäminen on erittäin tärkeänä. Jos yritys ei pysty myymään asiakkaalle tämän haluamaa tuotetta, on tärkeätä voida silti auttaa. Asiakas ostaa tuotteen joka tapauksessa muualta, joten yhtä hyvin häntä voi palvella erinomaisesti auttamalla tuotteen hankinnassa kaikin mahdollisin keinoin.

Tulevaisuus tuo alalla tullessaan entistä tiukempaa kierrätystä. Koska EU:n asettamat uudet rajat romuajoneuvojen uudelleenkäytöstä ja muusta hyödyntämisestä astuvat pian voimaan, muuttaa tämä romuajoneuvojen purkamistyötä. Tulevaisuudessa purkamot joutuvat siis irrottamaan autoista pehmeän aineksen, eli esimerkiksi penkkien verhoilun. Tämä aiheuttaa kovempaa ja kalliimpaa työtä purkamoil- le. (Suomi sai EU-komissiolta lisätietopyynnön 2009.)

Toiset yrittäjät uskovat vahvasti alan tulevaisuuteen. Lama on nostanut purkamo- jen arvostusta ja tuon arvostuksen uskotaan säilyvän. Lisäksi mainitaan usein myös tuo kierrätyksen suosion kasvu, joka ohjaa kuluttajat purkamoiden pariin. (Honkanen 2010; Vähäoja 2010.) Toisaalta alan ongelmana voidaan pitää näitä tiukentuvia kierrätysvaatimuksia. Vastaparina tulevaisuuden uskon kanssa löytyy kentältä myös mielipiteitä siitä, että vaatimusten tiukentuessa osa yrittäjistä lopet- taa. Erityisesti pienemmät toimijat voivat kohdata vaikeuksia uusien vaatimusten tullessa voimaan. Odotettavissa saattaa olla siis pienten yritysten lopettamista ja toisaalta suuremmat saattavat kasvaa edelleen. (Hiekkaranta 2010.) Tämä on si- kälä iso ongelma, että alalla toimivat yrittäjät ovat melko iäkkäitä. Yritysten lopetta- misen sijasta alalle täytyisi saada uusia ja innokkaita nuoria yrittäjiä. Näin saatai-

siin pidettyä toimintaa yllä ja kilpailu asiakkaan kannalta edullisena. Jos purkamoyritykset harvenevat, voidaan käytettyjen varaosien hintaa nostaa jonkin verran, jos kysyntää on enemmän kuin tarjontaa.

3.6 Lainsäädäntö

3.6.1 Ympäristönsuojelulaki ja -asetus

Nykyinen ympäristönsuojelulaki on säädetty 4.2.2000 (L 4.2.2000/86). Ja se tuli voimaan 1.3.2000 (L 4.2.2000/113). Ympäristönsuojelulain nojalla annettiin ympäristönsuojeluasetus hieman myöhemmin eli 18.2.2000. Ympäristönsuojeluasetus tuli voimaan 28.2.2001. (A 18.2.2000/169.) Ympäristönsuojelulain voimaantulosta säädetään omassa laissa, laissa ympäristönsuojelulainsäädännönvoimaanpanosta. Ympäristönsuojeluasetuksen voimassa olosta taas säädetään asetuksessa itsessään.

Ympäristönsuojelulaki. Ympäristönsuojelulain tavoitteena on tietenkin suojella ympäristöä ja estää ympäristön pilaantuminen. Jos pilaantumista on jo syntynyt tai sitä ei voida täysin estää, lain tavoitteena on tässä tapauksessa vähentää syntyneitä tai syntyviä vahinkoja. Lain tavoitteena on siis turvata terveellinen ja viihtyisä ympäristö. Tavoitteena on myös turvata luonnon monimuotoisuus ja luonnontaloudellinen kestävyys. Tavoitteena on ehkäistä jätteiden syntymistä ja niistä aiheutuvia haittoja. Laki pyrkii ympäristöhaittojen minimoimiseen kaikin mahdollisin keinoin ja pyrkii myös tukemaan kansalaisten osallistumista kansallisiin ympäristöasioihin. Ilmaston muutoksen torjuminen ja kestävä kehityksen tukeminen voidaan myös nähdä ympäristönsuojelulain tavoitteina. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristönsuojelulakia sovelletaan toimintaan, joka saattaa aiheuttaa ympäristöhaittoja. Lain soveltamisalasta on kuitenkin poikkeuksia, joille on säädetty oma lakinsa. Esimerkiksi oma lakinsa on vesien suojelusta sekä säteilyä aiheuttavista toimista. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristönsuojelulaki velvoittaa ympäristöhaittoja mahdollisesti aiheuttavaa toimijaa olemaan tietoinen ympäristöriskeistä ja niiden torjumisesta. Toiminnanharjoittajan tulee ehkäistä ympäristön pilaantumista. Jos pilaantumista on jo tapahtunut, toiminnanharjoittaja on velvollinen estämään haittojen leviämisen ja hoitamaan mahdolliset puhdistustyöt tai muut ympäristön tilan palauttamiseen liittyvät toimet. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristönsuojelulaki velvoittaa yleiseen ympäristönsuojeluun. Toiminnasta ei siis saa aiheutua roskaamista, maisemahaittaa, pohjavesien tai muiden vesistöjen pilaantumista, naapurisuhteiden haittaa tai maaperän pilaantumista. Myös päästöt on minimoitava. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristönsuojelulaki säättää ympäristöluvista; niiden tarpeesta, hakemisesta, myöntämisestä ja valvonnasta (L 4.2.2000/86). Ympäristöluvut ovat kuitenkin autopurkamoiden kannalta niin merkittävä asia, että niihin on perehdytty omassa alaluvussa. Tässä kohtaa sivuutetaan siis sekä ympäristönsuojelulain että –asetuksen säädökset ympäristöluvasta.

Edellä kuvattujen säädösten lisäksi ympäristönsuojelulaissa on säädöksiä valvovien viranomaisten työnjaosta. Viranomaisten tehtävät saavat isot linjat tästä laista ja niitä täsmennetään asetuksilla tarpeen mukaan. Omat pykälänsä on myös ympäristövahinkojen korvauksille. Myös ympäristönsuojelulain ja ympäristölupien valvonnasta säädetään. Lisäksi laista käy ilmi mahdolliset uhkatoimet, jos lakia rikotaan. Laissa säädetään myös mahdollisten valitusten hakemisesta päätöksiin. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristönsuojeluasetus. Ympäristönsuojeluasetus on annettu ympäristönsuojelulain nojalla. Se täsmentää laissa annettuja säädöksiä. Ympäristönsuojeluasetus täsmentää niitä aloja, joilta vaaditaan ympäristölupaa. (A 18.2.2000/169.) Autopurkamot tulevat esiin 1§:n pitkässä luettelossa toimialoista. Autopurkamot ovat jätteen ammattimaisia käsittely- ja hyödyntämislaitoksia.

Ympäristönsuojeluasetuksessa täsmennetään, mitkä luvat käsitellään aluehallintovirastossa ja mitkä luvat käsittelee kunnan ympäristönsuojeluviranomainen (A 18.2.2000/169). Autopurkamoiden luvat haetaan aluehallintovirastoilta, koska purkamoilla käsitellään muualla syntynyttä ongelmajätettä.

Ympäristönsuojeluasetus säättää tarkemmin ympäristöluvan hakemisesta, myöntämisestä ja valvonnasta. Uudistunut ympäristölainsäädäntö toi paljon uusia toimijoita ympäristölupavaltuutetuiksi. Asetuksessa säädetään, mihin määräaikaan mennessä tiettyjen uusien toimijoiden tuli hakea ympäristölupa. Asetuksessa on myös erinäisiä säädöksiä viranomaisten toiminnasta ja esimerkiksi jätevesien järjestämisestä. (A 18.2.2000/169.)

3.6.2 Romuajoneuvodirektiivi ja –asetus

Romuajoneuvodirektiivi on annettu 18.9.2000. Sen ovat laatineet Euroopan parlamentti ja neuvosto aikaisempaa lainsäädäntöä noudattaen ja aiheeseen liittyvien komissioiden lausunnot huomioon ottaen. Direktiivin tarkoituksena on yhdenmuukaistaa kansallisen tason toimenpiteet liittyen romuajoneuvoihin. Unionin sisällä romuajoneuvoista syntyy vuosittain jätettä 8-9 miljoonaa tonnia. On siis merkittävää, että jäsenvaltiot käsittelevät kaikki romuajoneuvoja samalla tavalla tukien ympäristönsuojelua ja unionin sisämarkkinoiden toimivuutta. Direktiivin mukaiset lait tulisi saattaa voimaan viimeistään 2.4.2002. (D 2000/53/EY.)

Direktiivin tavoitteena on ehkäistä romuajoneuvoista syntyvää jätettä. Tavoitteena on myös vähentää lopullisen jätteen määrää mahdollisimman runsaalla kierrätyksellä ja muulla hyödyntämisellä. Direktiivi ohjaakin uusien autojen tuotantoa kierrätyksen suuntaan. Direktiivin mukaan uusien autojen tuotannossa tulisi käyttää mahdollisimman paljon kierrätettyjä materiaaleja. (D 2000/53/EY.)

Jäsenvaltioiden on direktiivin mukaan huolehdittava, että romuajoneuvoille järjestetään asianmukainen jatkokäsittely. Asianmukaiset romuajoneuvojen jatkokäsittelylaitokset tukevat ympäristönsuojelua, kierrätystä ja jätteen syntymisen vähentä-

mistä. Direktiivi velvoittaa romuajoneuvojen jatkokäsittelyn kustannukset tuottajalle. Direktiivi säättää siis romuajoneuvoille tuottajavastuun, jolloin valmistaja tai maahantuoja vastaa romuajoneuvon käsittelystä aiheutuvista kustannuksista. Täten direktiivi säättää myös, että romuajoneuvon luovuttaminen kierrätysjärjestelmään on ilmaista ajoneuvon viimeiselle haltijalle. (D 2000/53/EY.)

Laajemmassa mittakaavassa Euroopan Unionin ”romuajoneuvodirektiivi” tähtää siihen, että romuajoneuvoja koskevat vaatimukset otettaisiin huomioon jo suunniteltaessa uusia autoja. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suunnittelussa on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota valmistuksessa käytettäviin materiaaleihin. Materiaalien uudelleenkäyttöön liittyvään kehitystyöhön on käytettävä jatkuvasti resursseja ja etsittävä uusia hyödyntämistapoja. (D 2000/53/EY.)

Direktiivi säättää romutustodistuksesta. Romutustodistus oikeuttaa ajoneuvon poistamiseen rekisteristä. Romutustodistuksen saa, kun romuajoneuvo luovutetaan ympäristöluvan saaneelle käsittelylaitokselle. Romutustodistuksia saavat vastavasti kirjoittaa vain luvan saaneet toimijat. Direktiivi sallii kuitenkin jäsenvaltioiden säättää oman harkintansa mukaan ajoneuvojen väliaikaisesta rekisteristä poistamisesta. (D 2000/53/EY.) Direktiivin liikkumavara tarkoittaa siis sitä, että autot voi edelleen siirtää ”seisontavakuutukseen” ja poistaa väliaikaisesti liikenteestä. Valtioneuvoston asetus säättää siis romutustodistuksen antamisesta sekä sen sisällöstä (A 23.6.2004/581).

Direktiivissä purkamoiden kannalta merkittävintä ovat liitteet. Direktiivin liitteenä on lista toimintaan liittyvistä vähimmäisvaatimuksista. Vähimmäisvaatimuksia ovat esimerkiksi nestetiiviisti pinnoitetut piha-alueet sekä autoista poistettavat osat. (D 2000/53/EY.) Vähimmäisvaatimukset ovat mukana myös valtioneuvoston asetuksessa romuajoneuvoista (A 23.6.2004/581). Niitä käsitellään kuitenkin ympäristöluvan tapaan myös omassa kappaleessaan.

Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot tukemaan sertifioituja ympäristönsuojelun hallintajärjestelmien käyttöönottoa romuajoneuvojen käsittelyn parissa toimivissa yrityksissä. (D 2000/53/EY.) Kun yritys täyttää ympäristöluvan velvoitteet, matka ympä-

ristösertifikaattien täyttämiseen ei ole enää pitkä. Esimerkkejä ympäristöjärjestelmistä ovat EMAS-järjestelmä ja ISO 14001 –standardi. ISO 14001 -standardia pidetään maailman tunnetuimpana ympäristöjärjestelmämallina. (Ympäristöjärjestelmä [Viitattu 2.3.2010].) Euroopan Unionin oma EMAS-järjestelmä perustuu niin ikään ISO 14001 –standardiin. Standardin lisäksi EMAS velvoittaa yrityksiä tekemään ympäristöselonteon, jossa se raportoi omaa toimintaansa. Selonteon lisäksi EMAS:iin liittyy ulkopuolinen auditoija, joka arvioi yrityksen toimintaa. (EMAS-järjestelmä [Päivitetty 22.2.2010].)

Direktiivissä säädetään lisäksi romuajoneuvojen uudelleenkäyttöön ja kierrättämiseen liittyvistä tavoitteista. Vuodesta 2006 lähtien romuajoneuvojen painosta on käytettävä uudelleen ja kierrätettävä 80 %. Vuodesta 2015 eteenpäin vastaava luku on 85 %. Poikkeuksen tässä kaavassa muodostavat ennen 1.1.2980 valmistetut ajoneuvot. Niiden kierrätys ja hyödyntäminen on yhteensä ainoastaan 75 %, kun vuonna 2006 tuo luku on hyödyntämisen kanssa 85 % ja vuodesta 2015 eteenpäin 95 %. Tässä kohtaa on tehtävä selväksi se, että kierrätyksellä tarkoitetaan jättemateriaalin hyödyntämistä joko alkuperäisessä tarkoituksessa tai muussa merkityksessä. Uudelleenkäyttö on nimenomaan jätteen hyödyntämistä niiden alkuperäisessä tarkoituksessa. Hyödyntäminen taas tarkoittaa jätteen hyödyntämistä esimerkiksi energiana eli ei alkuperäistä käyttötarkoitusta vastaavassa toiminnassa. (D 2000/53/EY.)

Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot raportoimaan kolmen vuoden välein direktiivin täytäntöönpanosta. Raportissa on tiedot ajoneuvojen kaupasta, romuajoneuvojen purkamisesta ja purkamisen jälkeen tapahtuvasta murskaamisesta. Raportissa listataan myös jäsenvaltiossa tapahtuva romuajoneuvojen uudelleenkäyttö, kierrätys sekä muu hyödyntäminen. (D 2000/53/EY.) Kuitenkin kuten jo aikaisemmin on tullut ilmi, Suomi ei ole raportoidessaan täyttänyt kaikkia uudelleen käyttöön ja hyödyntämiseen liittyviä tavoitteita. Vuonna 2006 uudelleen käyttötavoitteen kohotessa 85 %, Suomi pystyi kierrättämään yhteensä vain 83%. Suomi sai aiheesta nootin. Vastauksessaan Suomi perusteli tavoitteiden alittumista muun muassa fluffin eli autojen pehmeän materiaalin vaikealla hyödyntämisellä. (Suomi sai EU-komissiolta lisätietopyynnön 2009.)

Valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista. Valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista annettiin 23.6.2004 ja asetus astui voimaan 1.9.2004. Asetuksen tavoitteena on direktiivin mukaisesti vähentää romuajoneuvoista aiheutuvan jätteen syntymistä sekä estää näistä jätteistä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Asetuksen tarkoituksena on myös tukea romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä. (A 23.6.2004/581.)

”Romuajoneuvoasetus” vahvistaa romuajoneuvodirektiivissä asetetut uudelleenkäyttötavoitteet. Asetus velvoittaa romuajoneuvoja esikäsittävät toimijat hakemaan ympäristölupaa. Asetuksessa säädetään romutustodistuksen antamisesta ja todistuksen sisällöstä. Asetuksessa erillään myös romuajoneuvojen käsittelyn vähimmäisvaatimukset eli sen, mitkä osat ovat asetuksen mukaan vähintään irrotettava. Vähimmäisvaatimukset löytyvät myös tiloille. Lisäksi asetuksessa säädetään tuottajavastuusta ja tuottajien velvollisuudesta. Erityisesti tuottajatiedostoon merkitsemisestä säädetään laajasti. (A 23.6.2004/581.)

Asetus noudattelee siis kokonaisuudessaan direktiiviä, kuten olettavaa olikin. Tuottajia koskevat säännöt ja tuottajatiedostoon merkitseminen täyttävän direktiivissä asetetut vaatimukset jäsenvaltioille. Direktiivin mukaanhan jäsenvaltion tuli järjestää asianmukainen romuajoneuvojen jatkokäsittely. Asetuksella vastuu järjestelmästä siirretään osittain tuottajien hartioille.

3.6.3 Romuajoneuvoasetuksen vaikutus toimintaan

Autopurkamojen konkreettisen toiminnan rajoitukseen vaikuttaa eniten romuajoneuvoasetus. Romuajoneuvoasetuksessa asetetaan romuajoneuvodirektiivin mukaiset vähimmäisvaatimukset autopurkamoiden tiloille ja laitteistoille (A 23.6.2004/581).

Romuajoneuvoasetus säätelee romutustodistuksen antamisesta sekä todistuksen sisällöstä, kuten jo aikaisemmin todettiin. Asetus määrää todistuksen kirjoittamisen maksuttomaksi romuajoneuvon luovuttajalle. Todistuksessa tulee olla tunnistettavasti esiteltyä todistuksen myöntänyt toimija, toimijaa valvova viranomaisena, ajo-

neuvo sekä ajoneuvon rekisteriin merkitty haltija. Lisäksi todistuksessa on oltava päivämäärä sekä nimikirjoitusnäyte ajoneuvon haltijalta sekä toimijalta. (A 23.6.2004/581.)

Romuajoneuvoasetuksen tärkein tiloja koskeva vaatimus on nestetiivis lattiapinnoite. Romuajoneuvoja ei saa väliaikaisesti säilyttää maapohjalla. Tämä tarkoittaa, että esikäsittelemättömät romuajoneuvot ovat sekä varastoitava että käsiteltävä tilassa tai sellaisella alustalla, jossa on nestetiivis pinnoite. Lisäksi nestevuodot tulee estää keräysjärjestelmällä ja sulamis- ja valumavedet tulee kerätä niin ikään talteen. Alueen vedet on suodatettava öljynerottimen läpi. Samat tilavaatimukset koskevat sekä esikäsittelemättömien ajoneuvojen varastointitiloja, että tiloja, joissa autoja käsitellään. Myös öljyisiä varaosia tulee säilyttää edellisen kaltaisissa tiloissa. (A 23.6.2004/581.)

Romuautoja purettaessa syntyy monenlaista jätettä, joista osa on ongelmajätettä. Akut ja öljynsuodattimet tulee varastoida asianmukaisesti. Samoin asianmukaisesti tulee varastoida kaikki ongelmajätteiksi luokiteltava nesteet, kuten öljyt. Autoista poistettavat renkaat on varastoitava erikseen pieninä varastomäärinä. Isot rengasmäärät aiheuttavat palovaaraa. (A 23.6.2004/581.)

Romuajoneuvojen esikäsitteilyä koskevat kohdat erittelevät siis ne vähimmäisvaatimukset, jotka autoista on vähintään poistettava. Purettavista autoista on poistettava akut, polttoainesäiliöt, kaikki nesteet, katalysaattori, renkaat ja lasi. Lisäksi autoista on poistettava mahdollisuuksien mukaan osat, jotka sisältävät elohopeaa, kuparia, magnesiumia ja alumiinia. Myös puskurit ja kojelaudat sekä muut isot muoviosat on mahdollisuuksien mukaan poistettava. Turvatyyny ja muut räjähdysvaaralliset osat on joko poistettava autosta tai tehtävä muulla tavoin vaarattomaksi. (A 23.6.2004/581.)

Autoista poistettavat osat on varastoitava siten, että varastoinnista ei aiheudu ympäristöhaittaa tai vahinkoa varaosille. Romuajoneuvot on esikäsiteltävä mahdollisimman pian vastaanoton jälkeen. Romuajoneuvoista poistettavat vaaralliset aineet

on lajiteltava siten, että ajoneuvon murskaamisesta syntyvä jäte ei pilaannu. (A 23.6.2004/581.)

3.6.4 Muu alaan vaikuttava lainsäädäntö

Jätelaki. Jätelaki säädettiin 3.12.1993 ja se tuli voimaan 1.1.1994 (L 3.12.1993/1072, A 22.12.1993/1389). Jätelain tarkoituksena on estää jätteiden haittoja ympäristölle ja terveydelle. Lain tarkoituksena on tukea luonnonvarojen järkevää käyttöä ja tällä tavoin edistää kestävästä kehitystä. (L 3.12.1993/1072.)

Jätelaki asettaa vaatimuksia tuottajille, maahantuojille ja viranomaisille. Tuottajien on käytettävä raaka-ainetta säästeliäästi ja korvatta uutta raaka-ainetta jätteellä aina kun se on mahdollista. Tuottajan ja maahantuojan on varmistuttava siitä, että tuote on kestävä ja sen voi korjata. Tuotteiden tulee olla hyödynnettäviä jätteenä eli niitä täytyy voida käyttää jollakin tavalla uudelleen. Viranomaisten on tuettava kierrätystä kaikissa toimituksissaan. (L 3.12.1993/1072.)

Jätelaissa säädetään yleisen jätehuollon järjestämisestä. Laissa säädetään myös purkamotoimintaa sivuavasta tuottajavastuusta. Tuottajavastuu tarkoittaa käytännössä sitä, että ammattimaiset auton maahantuojat ovat velvollisia järjestämään romuajoneuvojen jatkokäsittelyn. Tuottajavastuussa olennaista on myös tuottajien taloudellinen vastuu eli tuottajien on vastattava autojen kierrätyksestä aiheutuvista kuluista. Tuottajavastuuta sovelletaan muillakin aloilla vastaavassa merkityksessä. (L 3.12.1993/1072.)

Jätelaissa kielletään roskaaminen ja veloitetaan roskaaja puhdistamaan aiheuttamansa pilaantumisen. Laissa määritellään myös jätteiden kustannuksista ja siitä, kuka maksaa. Peruseriaatteena on, että jätteenhaltija vastaa kustannuksista. Jätelaki määrää myös alueesta vastuussa olevat viranomaiset sekä viranomaiset, jotka valvovat toimintaa. Laki säättää myös kyseisille viranomaisille suunnitteluvastuun tietyissä asioissa. Laissa säädetään jätteen siirrosta ja sen lainopillisesta toi-

mittamisesta eteenpäin erinäisissä tilanteissa. Laissa asetetaan myös rangaistusmääräyksen lain rikkojalle.

Jäteasetus. Jäteasetus on annettu 22.12.1993 ja se tuli voimaan 1.1.1994. Jäteasetus täsmentää jätelakia. Asetuksessa on esimerkiksi määräykset jätetiedoston merkitsemisestä ja jätehuollon laatuvaatimuksista. Purkamojen kannalta olennaisia ovat asetuksen liitteet. Asetuksen liitteessä on nimittäin jätteiden luokat, joiden mukaan purkamoiden täytyy käyttöpäiväkirjassaan jätteet luokitella. (A 22.12.1993/1390.) Asetuksen liitteistä löytyy siis ohje siihen, miten jätteet täytyy luokitella käyttöpäiväkirjassa ja toiminnassa yleensäkin.

3.6.5 Ympäristölupa

Ympäristöluvasta säädetään ympäristönsuojelulaissa ja –asetuksessa (A 18.2.2000/169, L 4.2.2000/86). Ympäristöluvan tarpeesta on lisäksi säädetty myös valtioneuvoston asetuksessa romuajoneuvoista (A 23.6.2004/581). Autopurkamojen luvanvaraisuudesta säädetään ympäristönsuojelulain 28§:ssä. Toimijoiden, jotka käsittelevät jätteitä ammattimaisesti, on haettava ympäristölupaa. (L 4.2.2000/86.) Valtioneuvoston asetuksessa romuajoneuvoista on myös viittaus ympäristönsuojelulakiin ja velvoite romuajoneuvojen käsittelylaitoksille ympäristöluvan hakemisesta (A 23.6.2004/581). Ympäristönsuojeluasetus täydentää purkamojen tarvetta siten, että niiden toiminnanharjoittajien, jotka käsittelevät muualla syntynyttä ongelmajätettä, on haettava ympäristölupansa aluehallintovirastoilta. Ympäristönsuojeluasetus jakaa luvat kahteen luetteloon. Kevyemmän ympäristöriskin omaavat luvat haetaan kunnan ympäristönsuojeluviranomaisilta. (A 18.2.2000/169.)

Ympäristöluvan hakeminen. Autopurkamojen on siis haettava ympäristölupaa aluehallintovirastolta. Ympäristönsuojelulaissa säädetään lupaprosessista pääpiirteissään. Hakemus on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle. Ympäristölupahakemus on vireillä siitä lähtien, kun se on toimitettu viranomaiselle. Hakemuksessa tulee olla tarvittava selvitys toiminnasta, toiminnan ympäristövaikutuksista sekä

vaikutuksen alaisista tahoista. (L 4.2.2000/86.) Ympäristönsuojeluasetus täsmentää, että ympäristölupahakemus on tehtävä kolmena kappaleena. Asetuksessa luetellaan myös huomattavan tarkasti se, mitä lupahakemuksen tulee sisältää. Lupahakemuksen tulee yksilöidä hakija sekä toiminta. Hakemuksessa tulee eritellä mahdolliset ympäristöriskit sekä keinot niiden estämiseksi. Hakemuksessa tulee tehdä selvitys ympäristön laadusta ja sen hetkisestä tilasta sekä toiminnan vaikutuksen alaisista tahoista, kuten naapureista. Jätteenkäsittelylaitosten tulee lisäksi eritellä hakemuksessa käsiteltävän jätteen luonne ja määrä sekä alueet, joissa jätteitä aiotaan käsitellä. Jos hakemus on puutteellinen, viranomaisen voi pyytää siihen täydennystä tai järjestää neuvotteluja hakijan kanssa lupahakemuksen tietojen selvittämiseksi. (A 18.2.2000/169.)

Kuulutus ja lausunnot. Kun tarpeelliset tiedot ovat selvillä, viranomaisen on kuulutettava lupahakemus (A 18.2.2000/169). Kuulutuksen on kestettävä vähintään 30 päivää. Kuulutuksesta on ilmoitettava alueella laajasti ilmestyvässä sanomalehdessä. Kuulutus antaa mahdollisuuden mielipiteiden ja muistutusten esittämiseen. Näin asianosaiset pääsevät vaikuttamaan lupaprosessiin omilla mielenilmauksillaan. Lupahakemusta varten viranomaisten on pyydettävä lausunto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta. Tarpeen tullen lausuntoja voidaan pyytää myös muilta viranomaistahoilta. (L 4.2.2000/86.)

Lupaharkinta. Seuraavaksi lupahakemus siirtyy lupaharkintaan. Lupaharkinnassa toimivaltainen viranomaisen tutkii lausunnot, muistutukset ja mielipiteet. Lisäksi tutkitaan, että toiminta ei ole ympäristönsuojelulain ja ympäristönsuojeluasetuksen vastaista. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että toiminnasta ei aiheudu terveyshaittaa, ympäristön pilaantumista, vesistöjen ja maaperän pilaantumista tai haittaa alueen naapurustolle. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristöluvan myöntäminen. Ympäristölupa myönnetään toistaiseksi voimassaolevana tai määräaikaisena. Ympäristölupa myönnetään lupapäätöksellä, josta on käytävä ilmi päätökseen johtaneet perusteet. Päätöksessä on huomioitava lausunnot, muistutukset ja mielipiteet. Kuten ympäristölupahakemuksesta, myös ym-

päristölupapäätöksestä tulee tiedottaa alueella laajasti leviävässä sanomalehdessä. (L 4.2.2000/86.)

Ympäristölupapäätöksen sisältö. Ympäristölupapäätöksen sisällöstä säädetään ympäristönsuojeluasetuksessa. Lupapäätöksessä tulee olla hakemuksen mukainen kertomus toiminnan luonteesta, laadusta ja laajuudesta. Erityisen tarkasti tulee käsitellä mahdollisia vaikutuksia ympäristöön. Lupapäätöksessä on oltava esillä saadut lausunnot, muistutukset ja mielipiteet. Jos hakija on antanut vastineen esitettyihin mielenilmaisuihin, myös vastine tulee olla esillä lupapäätöksessä. Isoa roolia lupapäätöksessä hakijan kannalta näyttelevät lupamääräykset. Lupamääräysten tarkoituksena on taata lain noudattaminen ja ympäristön pilaantumisen estäminen. Luvassa tulee olla tarkkailusta omat määräyksensä. Lisäksi luvassa tulee olla mahdollisen vakuuden määrä, luvan voimassaolo ja tarkistamiseen liittyvä ohjeistus sekä lupaprosessista aiheutuvan käsittelymaksun suuruus. (A 18.2.2000/169.)

Ympäristölupamääräykset. Lupamääräyksistä säädetään siis ympäristönsuojeluasetuksella, kuten jo aikaisemmin kävi ilmi. Määräysten tarkoitus on siis taata ympäristön pilaantumisen estäminen ja ympäristönsuojeluun liittyvien lakien asianmukainen noudattaminen. Kuitenkin tarkemman kuvan määräyksistä saa tutustumalla annettuihin ympäristölupapäätöksiin. Tätä opinnäytetyötä ja sen tuloksena syntyvää opasta varten tutustuttiin yhteensä 28 ympäristölupapäätökseen. Lupapäätökset ovat vuosien 2002–2009 väliseltä ajalta. Nämä ympäristöluvat on siis myönnetty vanhan hallinnon aikana eli myöntäjänä on toiminut alueellinen ympäristökeskus. Tutkitut ympäristölupapäätökset ovat kymmenen ympäristökeskuksen alueelta. Ympäristölupapäätöksiä tutkimalla selvitettiin yleisimmät lupamääräykset sekä ne määräykset, joissa on eniten eroja. Mukaan tutkimukseen otettiin myös harvoin esiintyvät lupamääräykset.

Yleisimmät ympäristölupamääräykset on koottu taulukkoon, joka on tämän opinnäytetyön liitteessä 1. Lupamääräyksissä edellytetään lähes aina käyttöpäiväkirjan pitämistä. Purkamojen on siis kirjattava ylös vastaanottamansa autot sekä puretut osat, ongelmajätteet. Käyttöpäiväkirjaan on merkittävä siis melko laajasti kaikki

toiminta, jota yrityksessä tapahtuu. Lähes aina määräykset edellyttävät myös vuosiraportin antamista. Yritysten on siis toimitettava käyttöpäiväkirjaan perustuva tiivistelmä vuoden tapahtumista valvovalle viranomaiselle. Usein määrätään myös siitä, että yrityksen on nimettävä toiminnalle vastuuhenkilö. Määräyksissä säädetään lähes aina melutasosta eli rajoitetaan yrityksen melutasoa. Joskus määrätään myös aukioloajoista, joiden puitteissa yritykset voivat toimintaansa harjoittaa. Näillä rajoituksilla pyritään estämään kaikki mahdollinen naapureihin kohdistuva haitta, jota toiminta saattaa aiheuttaa. Ongelmajätteiden siirtämisestä määrätään tehtäväksi lainmukainen siirtoasiakirja lähes aina. Samaten määräykseen sisällytetään lähes aina vaatimus nestetiiviistä pinnoitteista käsittelemättömiä romuajoneuvoja varten sekä ongelmajätteiden säilytys tulee niin ikään tapahtua asiaankuuluvassa varastossa nestetiiviillä pinnalla. Lupamääräykset velvoittavat yritykset ilmoittamaan valvontaviranomaisille poikkeustilanteista. Yritysten tulee myös seurata määräysten velvoittamana alaan liittyvää parasta mahdollista tekniikkaa. Käytännössä yritysten on siis seurattava tekniikan kehitystä ja valmistauduttava sen käyttöönottoon. Toiminnan muutoksesta yritykset määrätään ilmoittamaan useimmiten. Lupamääräyksien tarkistamiseksi yritysten on tehtävä uusi ympäristölupahakemus. Määräykset asettavat uuden hakemuksen tekemisen yleensä kymmenen vuoden päähän. Ympäristölupa on siis useimmiten voimassa kerrallaan kymmenisen vuotta. Ympäristölupamääräykset velvoittavat yritykset välttämään yleistä maisemahaittaa, roskaantumista ja muuta ympäristön pilaantumista. Yritykset määrätään myös useimmiten säilyttämään öljyiset varaosat katteellisessa tilassa nestetiiviin laatan päällä.

Edellä kuvatut esimerkit määräyksistä olivat siis yhteneväisiä lähes kaikissa tai ainakin suurimmassa osassa tutkituista ympäristölupapäätöksistä. Ympäristölupapäätösten tarkempi tutkiskelu paljasti kuitenkin myös eroja määräysten välillä. Usein määräykset ovat lakisäätteisiä. Esimerkiksi romuajoneuvoasetus säättää siitä, mitä osia autoista tulee erottaa ja irrottaa ennen murskaamista (A 23.6.2004/581). Kaikissa lupapäätöksissä nämäkään lain sanelemat minimivaatimukset eivät täyty. Liitteenä 2 on taulukko merkittävimmistä eroista ympäristölupamääräysten välillä.

Kuten jo edellä todettiin, määräyksissä on paljon hajontaa autoista poistettavien osien suhteen. Kaikissa määräyksissä yrityksiltä ei vaadita erityisesti mitään auton purkamisen suhteen, toisilta taas vaaditaan enemmän. Sama tilanne on ongelmajätteiden säilytyksen ja kuljetuksen suhteen. Toiset yritykset määrätään säilyttämään ongelmajätteet tietyissä, sopivissa astioissa ja jopa huomioimaan niiden mahdollinen jäätyminen. Joskus määrätään myös ongelmajätteiden kuljetuksesta säännöllisin väliajoin pois purkamolta. Toisinaan ongelmajäteastioihin tulee merkittä ongelmajätteen haltijan nimi ja muut tiedot. Melko usein määrätään myös siitä, että ongelmajätteitä ei saa sekoittaa keskenään. Useimmat ongelmajätteisiin liittyvät määräyksetkin ovat lakisäätteisiä, mutta silti lain noudattamista ei vaadita kaikissa ympäristöluvuissa.

Liitteessä kaksi oleva taulukko paljastaa myös suurta hajontaa vakuuksien määrässä. Kaikissa ympäristölupapäätöksissä kyllä asetetaan vakuus, joka yrityksen on suoritettava kattaakseen ympäristön puhdistuskulut toiminnan lopettamisen jälkeen. Summat vaihtelevat 1 4000€:sta 15 000€:oon. Kun mietitään uuden yrityksen perustamista, on merkittävä kilpailuedun muutos, jos joutuu maksamaan kymmenen kertaa enemmän vakuudesta. Toisaalta, vakuuden suuruuteen vaikutti kuitenkin usein toiminnan laajuus ja se, käsiteltiinkö samassa yrityksessä ainoastaan romuajoneuvoja vai kenties myös muunlaisia jätteitä.

Liitteen kaksi taulukko paljastaa lisäksi muitakin eroavaisuuksia määräysten suhteen. Toisten yritysten on säilytettävä käyttöpäiväkirjaa määräysten velvoittamana, toisille taas ei anneta erikseen määräystä siitä, miten pitkään päiväkirjaa on syytä säilyttää. Toisten yritysten on otettava ympäristövakuutus, toisten taas ei. Ympäristövakuutuskin on kuitenkin tullut lainsäädännön myötä pakolliseksi kaikille alan yrityksille (L 4.2.2000/86). Osa yrityksistä joutuu määräysten mukaisesti tekemään maaperän tutkimuksen ennen pinnoitustöitä. Toiset yritykset vastaavasti määräysten mukaan vapautuvat tästä ja voivat näin asfaltoida pihan vanhojen öljyvuojojen päälle. Määräykset velvoittavat osan yrityksistä tekemään ilmoituksen toiminnan lopettamisesta tietyn määräajan mukaan valvontaviranomaiselle. Osa yrityksistä joutuu myös määräajoin ottamaan näytteen öljynerotuksen jälkeen ojaan johde-
tuista vesistä. Kaikki yritykset eivät silti ole velvoitettuja tarkkailemaan vesien laa-

tua. Tämän lisäksi jotkut yritykset velvoitetaan myös tarkkailemaan yleiseen viemäriin johdettavan veden laatua siten, että jätevedet eivät saa sisältää viemäriä tai jätevedenpuhdistamoja vahingoittavia aineita.

Erot ympäristölupamääräyksissä eivät lopu tähän. Joidenkin yritysten toimintaa rajoitetaan vuodessa käsiteltävien autojen määrän suhteen. Näissä kunkin yrityksen maksimirajoissa on huomattavia eroja, mutta sen ymmärtää tietenkin, kun huomioon on otettu kyseisen yrityksen toiminnan laajuus ja resurssit tilojen sekä työvoiman suhteen. Osa yrityksistä kielletään määräyksissä erikseen käsittelemättömien romuajoneuvojen säilyttämisestä pelkällä maapohjalla. Tämäkin on romuajoneuvoasetukseen pohjaava määräys, mutta kaikilta yrityksiltä sitä ei silti määräyksissä vaadita. Osa yrityksistä velvoitetaan määräyksissä tarkastamaan viimeisen haltijan oikeus luovuttaa romuajoneuvo. Toiset myös velvoitetaan tutustumaan vastaanotettavaan jätteeseen siinä määrin, että ollaan tietoisia jätteen laadusta ja määrästä. Jotkut yritykset määrätään erikseen toimimaan kierrätystä edistävällä tavalla. Toiset taas määrätään asentamaan lukittava aita toiminta-alueen ympärille. Joidenkin yritysten on määräysten mukaan palautettava luovuttajalle tai siirrettävä toiseen laitokseen jatkokäsittelyyn sellaiset jätteet, joiden käsittelyyn yrityksellä ei ole ympäristölupaa. Joskus yrityksille määrätään myös määräaika lupamääräysten täyttämiseen, ei kuitenkaan kovin usein.

Liitteen 2 laajasta taulukosta paljastuu myös merkittäviä eroja öljynerottimia koskevissa määräyksissä. Öljynerottimen pakollisuudesta asetetaan romuajoneuvoasetuksessa (A 23.6.2004/581). Kaikilta yrityksiltä tuota öljynerotinta ei ensinnäkään vaadita ollenkaan lupamääräyksissä. Toisilta taas vaaditaan ja vielä sellainen öljynerotin, joka täyttää tietyt standardit. Toisten on sijoitettava öljynerotin pinnoitetulle laatalle, jossa on kallistukset valuma- ja sadevesien talteenottoa varten. Käytännössä toisten on siis järjestettävä ulos käsittelemättömien autojen alueelle kunnan viemäröinti kallistuksineen. Kaikkia yrityksiä ei kuitenkaan velvoiteta tällaisia investointeja tekemään. Toiset yritykset ovat velvollisia seuraamaan öljynerottimen kuntoa säännöllisesti. Joidenkin on myös tyhjennettävä öljynerotin tietyin määräajoin. Muita rakenteellisia vaatimuksia asetetaan määräyksissä myös ajoittain. Joskus purkutoiminnan on tapahduttava tarkoitukseen sopivassa katetussa

hallissa. Tarkoitukseen sopiva tarkoittanee tässä kohdin viemäroimätöntä tai öljynerottimella varustettua lattiarakennetta. Jotkut yritykset määrätään tarkistamaan purkamorakennusten kunto ajoittain ja korjaamaan vauriot tarvittaessa. Osa yrityksistä määrätään myös säilyttämään renkaat erillisessä varastossa tulipalojen välttämiseksi.

Edellä kuvattujen ja liitteistä 1 ja 2 tarkasteltavissa olevien lupamääräysten lisäksi tutkimuksesta selvisi paljon hyvin harvoin esiintyviä määräyksiä. Ne on koottu tämän opinnäytetyön liitteessä 3 olevaan taulukkoon. Tässä kohdin ei ole järkevää esitellä kaikkia harvinaisia lupamääräyksiä, sillä edellä kuvatut määräykset antavat kirjoittajan mielestä riittävän kuvan mahdollisista määräyksistä autopurkamojen ympäristöluvissa. Mainittakoon kuitenkin, että hyvin harvoin määrätään esimerkiksi saniteettivesien ohjaamisesta umpisäiliöön tai liotinpesut on tapahduttava ainoastaan viemäroidyssä tilassa, ei maapohjalla. Joskus määrätään myös romuajoneuvon kerrallaan varastoitavasta maksimimäärästä. Silloin tällöin purkamot veloitetaan ylläpitämään yleistä siisteyttä ja järjestystä. Näihin harvinaisempiin lupamääräyksiin voi tutustua tarkemmin liitteen 3 taulukosta.

Ympäristölupamääräysten ongelmana on se, että ne ovat riittämättömiä. Lainsäädäntö antaa ilmeisesti liikaa tulkinnan varaa, koska lupamääräykset tehdään yrityskohtaisesti. Jos öljynerotinta on esimerkiksi olemassa olevien rakenteiden tai maan muodostumien vuoksi mahdotonta asentaa, ei tätä määräykseen laiteta (Huotarinen 2010). Kuitenkin romuajoneuvoasetus veloitaa öljynerottimet viemärointiin jokaiseen purkamoon (A 23.6.2004/581). Kirjoittaja kokee tämän ristiriidan hyvin mielenkiintoiseksi.

Ympäristöluvan valvonta. Ympäristönsuojelulaissa lupien valvonnasta säädetään melko suurpiirteisesti. Toiminnanharjoittajan on suoritettava jatkuvasti käyttötarkkailua toiminnassaan. On seurattava toiminnasta aiheutuvia päästöjä, suorittaa lupapäätöksessä ilmikäyviä mittauksia ja toimitettava tulokset viranomaisilla. (L 4.2.2000/86.) Ympäristönsuojeluasetus tarkentaa hieman valvontaan liittyvää lainsäädäntöä. Viranomaisten on tehtävä tarkastuksia toiminnan seuraamiseksi riittävän usein. Tarkastukset on tietenkin suoritettava myös poikkeustilanteissa tai jos

toiminnanharjoittaja tai joku muu osapuoli pyytää tarkastuksen suorittamista. Tarkastuksista vastaa pääasiassa kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, mutta aluehallintovirastojen myöntämien lupien tarkkailusta vastaavat elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukset. Toiminnan tarkkailuun liittyy myös toiminnanharjoittajan ilmoitusvelvollisuus. Eli kaikki muutokset ja poikkeavat tilanteet on saatettava viranomaisten tietoon mahdollisimman nopeasti. (A 18.2.2000/169.)

Ympäristölupien valvontaa liittyy tiukasti purkamoiden vuosittain viranomaisille toimittama raportti. Raportissa koostetaan käyttöpäiväkirjan tiedot ja se välitetään viranomaisille Vahti-järjestelmä kautta. (Ympäristölupien valvontaohje 2005, 5 & 8.) Tämän vuositarkkailun lisäksi viranomaisten tulee suorittaa määräaikaistarkastuksia. Näillä tarkastuksilla purkamoiissa on vierailtava oikeasti, pelkkä puhelinsoitto ei riitä. Tarkastusten tiheyden ohjaa toiminnanharjoittajalle annettu valvontaluokka. Ensimmäisen luokan valvontakohdetta on valvottava kerran vuodessa ja valvontatiheys harvenee luokan arvon kasvaessa. Luokkia on yhteensä neljä. (Ympäristölupien valvontaohje 2005, 10–12.) Autopurkamot kuuluvat yleensä luokkaan kolme, eli niiden valvontatiheys on neljän vuoden välein (Huotarinen 2010.) Viranomaisten on laadittava tarkastuksista pöytäkirja. Pöytäkirja tallennetaan myös VAHTI-järjestelmään. (Ympäristölupien valvontaohje 2005, 9.)

Vaikka laki velvoittaaakin viranomaisia valvomaan purkamoita, viranomaistoimia suorittavilla henkilöillä tuntuu kuitenkin olevan hieman erilainen käsitys asiasta. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen rakennusmestari Pauli Huotarinen (2010) esimerkiksi painotti henkilökohtaisessa sähköpostiviestissään, että naapurit ja kilpailevat yritykset hoitavat valvontatehtävää ilmoituksillaan. Eri-tyisesti harmaata autopurkamotoimintaa valvotaan lähes täysin ilmoitusten voimin, ei viranomaisten oma-aloitteellisella toiminnalla. On tietenkin otettava huomioon, että sähköposti-ilmaisu eroaa normaalista kielenkäytöstä ja on varmasti lyhyytensä johdosta melko kärjistävä. Kuitenkin, vastuu valvonnasta täytyy olla viranomaisilla eivätkä yksittäiset viransuorittajat saisi missään tapauksessa antaa ulospäin tällaista viestiä, joka sysää vastuuta valvonnasta naapureille. Samansuuntaista viestiä kuulee myös yrittäjien suusta. Eräsikin purkamoyrittäjä kertoi, että heillä ei

käy paikanpäällä viranomaisia valvomassa toimintaa, vaan valvonta perustuu täysin yrityksen omavalvontaan ja vuosiraportteihin (Vähöja 2010).

Mitä valvontaan tulee muuten, on kirjoittajan mielestä myös valvottavissa asioissa ongelmia. Viranomaiset kertovat valvovansa tarkastuksissa ympäristölupapäätöksessä asetettujen määräysten täyttymistä (Huotarinen 2010). Näin ollen, jos lupamääräykset eivät ole riittäviä lainsäädännön noudattamiseksi tai ovat jopa ristiriitaisia lakien kanssa, viranomaiset valvovat silti vain määräyksiä. Ilmeisesti lainrikkomisen valvonta kuuluu poliisille, ELY-keskukset valvovat vain aluehallintovirastojen myöntämien ympäristölupien määräysten täyttymistä.

Ongelmia alalla tuntuu siis riittävän. Ympäristönsuojelulaissa määrätäänkin viranomaisten oikeudesta pakko- tai rangaistuskeinoihin, jos lainsäädäntöä rikotaan. Keinoina on toiminnan keskeyttäminen, uhkasakko tai teettämisuhka. Teettämisuhalla tarkoitetaan tässä tapauksessa sitä, että toiminnanharjoittajan laiminlyömä viranomaisten määräämä toimenpide suoritetaan toiminnanharjoittajan kustannuksella pakkokeinoin. (L 4.2.2000/86.)

3.6.6 Lupamenettelyn uudistukset

Ympäristölupamenettely on kuitenkin koettu ilmeisen raskaaksi ja resursseja syöväksi järjestelmäksi, koska vuonna 2005 ympäristöministeriö käynnisti hankkeen ympäristölupamenettelyjen tehostamiseksi sekä yhtenäistämiseksi. Hankkeen puitteissa ympäristöministeriö nimesi kolme projektiryhmää. Kullekin ryhmälle oli nimetty oma osa-alue, jonka parantamista selvitettiin. Ensimmäinen projektiryhmä tutki lupavelvollisen määrän vähentämisen mahdollisuutta ja lupaprosessin keventämistä. Huomioon täytyi kuitenkin ottaa se, ettei ympäristönsuojelun taso saanut laskea lupavelvollisten määrän vähentämisestä johtuen. Lisäksi ensimmäinen projektiryhmä tutki kuntien ja valtion lupaviranomaisten välistä toimivaltajakoa. (Ympäristöministeriön raportteja 6/2008, 3.) Tuloksena oli ehdotus, jonka mukaan vähäistä ympäristöhaittaa aiheuttavat lupahakemukset siirtyisivät kuntien vastuulle ja aluehallintovirastot myöntäisivät luvat ainoastaan merkittäviin ympäristöriskeihin

liittyviin lupiin. Lupakäytäntöä pyritään yhtenäistämään henkilöstön koulutuksella. Nykyisen lupamenettelyn sekä rekisteröintimenettelyn lisäksi projekti ehdottaa käyttöön otettavaksi uutta hyväksymismenettelyä. Hyväksymismenettelyn piiriin tulisivat ne toiminnot, joille lupamenettely on liian raskas, mutta toisaalta rekisteröintimenettely liian kevyt. (Ympäristöministeriön raporteja 6/2008, 65–67.)

Ympäristöministeriö antoi toiselle projektiryhmälle tehtäväksi tuli laatia suunnitelma ympäristölupien käsittelystä yhden viranomaisen toimesta. Ideana oli siis keskittää menettelyt yhteen viranomaiseen ja taata tällä tavalla yhdenmukainen käsittely sekä asiantuntemus. (Ympäristöministeriön raporteja 7/2008, 3.) Toinen projektiryhmä esitti ongelman ratkaisuksi alueellisten ympäristökeskusten ja ympäristölupavirastojen lakkauttamista. Tilalle tulisi yksi toimielin, joka vastaisi ympäristöluvista. (Ympäristöministeriön raporteja 6/2008, 7.) Ryhmän kaksi ehdotukseen perustuva uudistushan tuli sittemmin voimaan vuoden 2010 alusta. Entisten virastojen tilalle muodostettiin 15 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY-keskus) ja kuusi aluehallintovirastoa. (ELY-keskukset [Päivitetty 7.1.2010]; Aluehallintovirastot [Päivitetty 21.1.2010].)

Kolmannen projektiryhmän tehtävänä oli selvittää ympäristölupapäätösten sisällöllistä ja rakenteellista kehittämistä (Ympäristöministeriön raporteja 8/2008, 3). Tarkoituksena oli nopeuttaa ympäristölupaprosessia, yhtenäistää päätösten sisältöä vertailukelpoisemmaksi, parantaa lupien laatutasoa sekä kansalaisten tiedonsaamista ympäristöluvista ja niihin liittyvästä valvonnasta (Ympäristöministeriön raporteja 8/2008, 9). Keinoina edellä kuvattuihin seikkoihin esitettiin uuden tietojärjestelmän rakentamista. (Ympäristöministeriön raporteja 8/2008, 25.) Tärkeänä osana uutta järjestelmää olisi niin kutsuttu ratkaisupankki, johon olisi koottuna aikaisemmin tehtyjä ympäristölupapäätöksiä. Uutta päätöstä tehtäessä ratkaisupankista olisi helppo tehdä vertailevaa työtä ja uusi päätös olisi näin linjassa aikaisempien päätösten kanssa. (Ympäristöministeriön raporteja 8/2008, 17.)

Vuonna 2009 hallitus teki esityksen lupamenettelyn keventämiseksi. Nykyinen lupamenettely on koettu sen lähes kymmenenvuotisen historian aikana melko raskaaksi ja resursseja kuluttavaksi. Lupamenettely ei voi tulevaisuudessa toimia te-

hokkaasti tällaisenaan. Tällä hetkellä lupamenettelyn piiriin kuuluvat kaikki laissa määrättyjen toimialojen yritykset. Tämä ei kuitenkaan ole järkevää, vaan kannattaisi arvioida yritysten kokoa ja todellista ympäristöriskiä. Hallitus ehdottaa esityksessään, että jotkut toimialat voitaisiin siirtää lupamenettelyn piiristä rekisteröintimenettelyyn. Tällöin näiltä ”kevennetyiltä” yrityksiltä vaadittaisiin vain ympäristönsuojelutietokantaan rekisteröinti ja ilmoitus. Näin säästettäisiin aikaa ja välttyttäisiin kankealta lupaprosessilta. Hallitus esittää myös, että poikkeuksia luvanvaraisuudesta tarkennettaisiin. Tällä hetkellä laissa nimetyt poikkeustapaukset ovat melko yleisiä ja tulevaisuudessa tulkintaerojen välttämiseksi poikkeukset tulisi yksilöidä tarkemmin. (HE 100/2009 vp 200.)

4 OPPAAN LAATIMINEN

4.1 Lähtötilanne

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii siis Suomen Autopurkamoliitto Ry. Liitto perustettiin vuonna 1998 tarkoituksenaan edistää toimintaedellytyksiä autopurkamonalalla. Liiton tarkoituksena oli niin ikään edistää autopurkamonalalla tapahtuvaa yhteistyötä sekä kehittää alaan liittyviä ohjeistuksia ja normeja. Liiton jäsenistö ottaa ympäristöasiat huomioon kaikessa toiminnassaan. Näin ollen jäsenet toimivat esimerkkeinä omalla alallaan. (Suomen Autopurkamoliitto Ry [Viitattu 16.1.2010].) Kaikilla liiton noin 70 jäsenpurkamolla onkin voimassaolevat ympäristöluvut lainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Liiton tavoitteena on tietenkin muiden liittojen tapaan ajaa jäsentensä etua. (Romuautojen keräily [Viitattu 17.1.2010].) Käytännössä liiton mielipidettä kuunnellaan esimerkiksi lainsäädäntötyössä jonkin verran ja liiton edustajat saavat osallistua uusien lakien valmistelutöihin (Hiekkaranta 2010). Liitto kannustaa ympäristöystävälliseen toimintaan. Liiton arvoina ovat puhdas ja elinvoimainen luonto ja sen säilymisen tukeminen. (Romuautojen keräily [Viitattu 17.1.2010].)

Suomen Autopurkamoliitto julkaisee Internet-sivuillaan Purkamo uutiset –nimistä verkkolehteä. Tämä on hyvä kanava informoida jäsenistöä. Liiton vuosikokouksissa keskustellaan vuosittain ajankohtaisista asioista ja purkamoyrittäjät pääsevät vaikuttamaan tuleviin toimenpiteisiin ja antamaan mielipiteitään tarvittavista toimenpiteistä (Salon kokousväki yksimielisesti: Harmaa talous saatava kuriin 2006; Romutus puhutti 2007; Vuosi 2014 mietitytti syyskokousväkeä Tallinnassa 2009.) Internet-sivuillaan liitolla on tähän asti ollut lainsäädännöstä lyhyt tiivistelmä sekä linkit lähteisiin, joista löytyy romuajoneuvoasetus ja romuajoneuvodirektiivi. Aikaisemmin jäsenistö on toki saanut apua ympäristöasioissa kysymällä liitolta. Mitään opasta aiheesta ei kuitenkaan ole tehty aikaisemmin. (Heikkilä 2010.) Ottaen huomioon hiljattain tapahtuneen hallinnon muutoksen tarjoutui oppaalle nyt otolli-

nen julkaisuaika. Julkaisupaikkana ajateltiin heti alusta lähtien liiton Internet-sivuja, koska mitään muuta järkevää jakelupaikkaa ei ole. Verkosta tiedon löytävät helposti sellaiset henkilöt, joita se kiinnostaa. Liiton jäsenistölle opas saatetaan myös jakaa sähköpostin välityksellä.

Toimeksiantajan taholta oppaalle ei ollut välttämätöntä tarvetta. Kuitenkin se katsottiin olevan erittäin hyödyllinen, kun innokas tekijä löytyi. Uusia yrittäjiä alalle on tulossa kovin vähän, joten ainoastaan heille suunnattua opasta ei ollut järkevä toteuttaa. Kuitenkin opinnäytetyötä varten haastatellut yrittäjät olivat sitä mieltä, että opasta tarvitsevat myös jo alalla toimivat yrittäjät, ikään kuin muistin virkistämiseksi. (Hiekkaranta 2010; Honkanen 2010; Vähäoja 2010.)

Oppaan tulisi koota kattavasti yhteen kaikki autopurkamoja säätelevät ympäristölait, -asetukset ja -direktiivit. Kuitenkin tieto tulisi olla ilmaistuna tiiviisti, sillä liian pitkään oppaaseen kohderyhmällä ei riitä kiinnostusta. Lyhyttä, ytimekästä ja yksinkertaista ja silti riittävän informatiivista. Tällainen oli toimeksiantajan toivomus oppaan suhteen.

Kirjoittajalla itsellään oli kiinnostusta alaa kohtaa runsaasti heti opinnäytetyöprosessin alusta alkaen. Tämä helpotti asian sisäistämistä ja tehokasta työskentelyä. Kirjoittaja on aikaisemmin kirjoittanut paljon lehtijuttuja ja artikkeleita verkkosivuille. Peruskokemus on siis hyvä. Lisäksi kirjoittaja on aina nauttinut kirjoittamisesta ja asioiden jäsentelystä. Oppaan kirjoittaminen vaikutti alusta asti hyvin mielenkiintoiselta projektilta.

Kuitenkin oppaan kirjoittaminen on iso projekti ja sellaisenaan kirjoittajalle ensimmäinen laatuaan. Näin ollen kirjoittaja koki tarvitsevansa tukea kirjoittamiseen, koska halusi onnistua oppaan kirjoittamisessa. Oppaalle haettiin oikeanlaista ja tarkoitukseen sopivaa rakennetta ja kirjoitustyyliä kirjallisuuden perusteella. Lisäksi kirjoittajalla ei ollut kovinkaan paljon tietoa alasta tai yleisestä ympäristölainsäädännöstä etukäteen. Tästä johtuen ennen oppaan kirjoittamista perehdyttiin myös näihin teemoihin. Taustatyön jälkeen kirjoittaja oli valmis tarttumaan haasteeseen

ja kirjoittamaan autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä tiiviin ja selkeäkielisen oppaan.

4.2 Prosessi

Prosessin eteneminen. Tämä opinnäytetyöprosessi lähti alun perin liikkeelle oman autopurkamon perustamiseen liittyvistä unelmista. Ala tuntui kuitenkin vieraalta ja erityisesti ympäristölainsäädännön asettamat vaatimukset toiminnan suhteen askarruttivat. Opinnäytetyön alkuvaiheessa ei kirjoittajan elämäntilanne kuitenkaan ollut vielä sellainen, että liiketoimintasuunnitelman tekeminen olisi ollut mahdollista. Kiinnostus alaa ja aihetta kohtaan ei kuitenkaan loppunut ja näin ollen päädyttiin tutustumaan tarkemmin eniten askarruttavaan aihealueeseen eli ympäristölainsäädäntöön.

Prosessi alkoi siis omasta kiinnostuksesta alaa kohtaan. Ohjaajan kanssa pohdittiin ensin, miten oman kiinnostuksen autopurkamoalaa kohtaan voisi yhdistää opinnäytetyöhön. Lopulta keksittiin autopurkamoja säätelevää ympäristölainsäädäntöä käsittelevä opas. Kirjoittaja on lukenut yritysjuridiikkaa suuntautumisvaihtoehtonaan Pienen- ja keskisuuren yritystoiminnan liikkeenjohdon koulutusohjelmassa. Tämän huomioon ottaen lainsäädäntöön tutustuminen oli luonnollinen valinta.

Oman idean selkeytymisen myötä otettiin yhteyttä Suomen Autopurkamoliiton toiminnanjohtajaan, Kari Heikkilään. Ensimmäinen sähköposti tulevalle toimeksiantajalle lähetettiin 14.1.2010. Heikkilälle soitettiin 18.1.2010 eli muutama päivä ensimmäisen sähköpostiviestin jälkeen. Puhelinkeskustelun perusteella syntyi periaatteellinen lupa oppaan tekemiseen. Virallisesti liitto hyväksyi opinnäytetyön tekemisen hallituksen kokouksessa 26.1.2010. Tuolloin liiton hallitus allekirjoitti opinnäytetyösopimuksen ja postitti sen. Kokouksessa hallituksen jäsenistöä valmisteltiin jo tuleviin keskusteluihin kirjoittajan kanssa ja yrittäjät olivat suostuvaisia keskustelujen toteuttamiseen.

Kun toimeksiantaja oli löytynyt ja tarve oppaalle todettu, alkoi tutustuminen teoriaan. Koko prosessin ajan erittäin tärkeitä oli, että oppaan tekstistä tulee selkeätä ja helppolukuista. Myös ytimekäs ilmaisu oli tärkeitä. Samalla edellä kuvatut seikat olivat myös suurimpia haasteita kirjoittajalle, jolla on taipumusta vaikeaan ja pitkäkköön kirjalliseen ilmaisuun. Näin ollen kirjoittamista käsitteleviin kirjoihin paneuduttiin ensimmäisenä suurella innolla. Kirjallisuuden kautta löytyi hyviä vinkkejä rakenteeseen ja tyyliin. Prosessin lopussa voitiin todeta, että kirjallisuuden merkitys oli suuri, sillä ilman perusteellista kirjallisuuteen tutustumista ei oppaasta varmasti olisi tullut yhtä selkeätä.

Kirjallisuutta käsittelevän teoriaosuuden tärkeimpänä antina oli ymmärtää yksinkertaisen kielen tärkeys. Toisekseen oli tärkeitä ymmärtää otsikoinnin ja erityisesti väliotsikoinnin merkitys tekstin silmäiltävyyden kannalta. Ammattikorkeakoulussa tehdyt harjoitustyöt ovat ohjanneet kauas lyhyestä ja ytimekkästä tekstistä. Lyhyttä ja ytimekästä tekstiä ei ole pidetty hyveenä ainakaan, jos ajatellaan asiaa asetettujen sivumäärien näkökulmasta. Opinnäytetyön tuotoksen ja sen kohderyhmän kannalta lyhyys ja ytimekkyys ovat kuitenkin elintärkeitä elementtejä. Kirjallisuuteen tutustumalla ei varsinaisesti opittu kirjoittamaan uudella tavalla. Teoriaosuus opetti kuitenkin kiinnittämään huomiota luettavuuteen ja silmäiltävyyteen. Kun näihin seikkoihin osattiin kiinnittää huomiota, pystyttiin kirjoittamaan oppaan kohderyhmän huomioonottavaa tekstiä.

Oppaan runkoa suunniteltaessa huomattiin ympäristöasioiden puutteellinen tietämys ja tuntemus. Näin ollen seuraavaksi paneuduttiin ympäristöpolitiikkaan ja kestävään kehitykseen. Kirjallisuutta ja muita lähteitä löytyi kiitettävästi. Tutustuminen osoitti yhteiskunnan kehityksen suhteessa ympäristöön. Tämä teoriaosuus opetti myös, että ympäristönsuojelulla on toisaalta lyhyt historia – mutta toisaalta myös melko pitkä. Samalla huomattiin myös EU:n järjestelmällinen ohjaus kohti ympäristöstävällistä politiikkaa. Teoriaosuuden perusteella syntyi kokonaiskuva sekä kansallisen että kansainvälisen tason ympäristönsuojelun historiasta ja nykytilanteesta. Erityisesti historiaan tutustuminen auttoi ymmärtämään tällä hetkellä vallitsevaa tilannetta.

Seuraavaksi tutustuttiin aiheeseen liittyvään lainsäädäntöön. Tässä vaiheessa huomattiin, että opasta todella tarvitaan. Suurin ongelma oli se, että lait viittasivat toisiinsa todella sekavasti ja teksti oli muutenkin vaikeaselkoista. Esimerkiksi ympäristöluvan tarpeesta ja nimenomaan poikkeuksesta luvan tarpeessa säädetään ympäristönsuojelulaissa L 4.2.2000/86) seuraavaa:

30 §

Poikkeus luvanvaraisuudesta

Jos asetuksella säädetään 12 §:n 2 ja 3 kohdassa tarkoitetusta toiminnosta ja jätelain 18 §:n nojalla muiden kuin ongelmajätteiden käsittelystä syntypaikalla taikka jätteiden laitos- tai ammattimaisesta hyödyntämisestä, voidaan samalla säätää, ettei toimintaan asetuksessa mainituin edellytyksin tarvita ympäristölupaa. Asetuksella voidaan lisäksi säätää 28 §:n 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetun toiminnan luvanvaraisuutta koskevasta poikkeuksesta. – Ympäristölupa on kuitenkin aina haettava 28 §:n 2 momentin 1-3 ja 5 kohdassa sekä 29 §:ssä tarkoitettulle toiminnalle.

Kuten lainauksesta on huomattavissa, lakiteksti on todella sekavaa. Suurin ongelma on se, että yhdessä pykälässä ensin todetaan asian olevan ja näin ja samaisessa pykälässä tuodaan usein kuitenkin julki myös poikkeustapaus. Lisäksi todellisia säädöksiä on hankala ymmärtää, koska pykälässä on lähes aina viittaus toiseen pykälään. Tämä asia toteutuu siis jonkin toisen pykälän asettamien rajoitusten puitteissa. Lainsäädännön ymmärtämistä heikentää lisäksi vielä viittaaminen täysin toiseen lakiin tai asetukseen. Jos viitataan saman lain sisällä olevaan toiseen pykälään, on lukijan vielä melko helppo tarkistaa viittauksen sisältö. Viitattaessa toiseen lakiin asia hankaloituu. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jos lukija todella haluaa saada asioista selkoa, täytyy hänen lukea isoa määrää lakeja ja asetuksia rinnatusten ja selvittävät lakien väliset viittaussuhteet. Opas kerää nyt nämä säädökset yhteen, eikä jokaisen aiheesta kiinnostuneen enää tarvitse tehdä tätä laajaa selvitystyötä erikseen. Oppaassa asiat myös esitetään asiat selkeästi lyhyemmillä lauseilla. Tämä tukee asian ymmärrettävyyttä, kuten opinnäytetyön teoriaosuudessa todettiin.

Alaa säätelevään ympäristölainsäädäntöön tutustumisen jälkeen alkoi muodostua käsitys oppaan todellisesta rakenteesta. Helmikuun alussa sisällysluettelon runko oli jo valmis ja se päättyi sellaisenaan myös lopulliseen oppaaseen. Huolellisesti

tehty taustatyö ja teoriaosuuden kirjoittaminen kantoivat hedelmää tässä vaiheessa. Toimeksiantaja oli tyytyväinen ensimmäiseen ehdotukseen, koska tarkan taustatyön avulla sisällysluettelossa oli osattu huomioida kaikki tärkeimmät seikat autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä.

Oppaan kirjoittaminen. Ideana oppaan sisällöstä oli ensin kertoa lyhyesti yleisiä asioita ympäristölainsäädännöstä. Sen jälkeen kerrottaisiin viranomaisista ja tuotettiin nimenomaan esiin vuoden 2010 alusta voimaan tullut hallintouudistus. Tämän jälkeen tutustuttaisiin romuajoneuvodirektiivin ja –asetuksen säätämiin velvoitteisiin autopurkamaille. Käytännössä tässä kohdin esitellään konkreettisesti tuottajavastuuta, romutustodistusta sekä asetettuja vähimmäisvaatimuksia tiloille ja romuajoneuvojen esikäsittelylle. Ympäristölupaprosessin vaiheet käydään myös läpi ja esitellään tutkituista ympäristölupapäätöksistä tehtyjä yhteenvetoja lupamääräysten suhteen. Lopuksi oppaassa käsitellään ympäristölupaan liittyviä asioita ja annetaan linkkivinkkejä. Sisältö perustui pitkälti lainsäädännön sanelemiin tärkeimpiin säädöksiin. Liian tarkaksi ei silti haluttu mennä, jotta opas pysyisi järkevissä mitoissa. Lainsäädännölle on lisäksi tyypillistä jatkuva muutostila. Näin ollen liian tarkasti kirjoitettu opas olisi ollut tietyllä tapaa jopa hyödytön tai ainakin vähemmän hyödyllinen. Mitä tarkemmin lainsäädäntöä avataan, sitä useammin sitä joudutaan päivittämään pienimpienkin muutosten vuoksi.

Itse opas kirjoitettiin loppujen lopuksi melkoisella vauhdilla. Ainut ongelma kirjoitusprosessissa oli lupamääräysten erittelemine. Niitä varten tutkittiin 28 lupapäätöstä ympäri Suomen. Näistä lupapäätöksistä tehtiin kolme taulukkoa, joiden perusteella voitiin vetää oppaaseen yksinkertaisia linjoja ja näin saatiin aikaan järkevä kokonaisuus mahdollisista lupapäätöksistä. Muilta osin kirjoitusprosessi sujui vauhdikkaasti ja muutenkin sulavasti. Opas oli valmis maaliskuun puolivälissä. Sitä ennen oli kuitenkin testaamisen vuoro.

Opas ei ole verkkoteksti siinä merkityksessä, että siinä ei ole varsinaisia linkityksiä toisiin teksteihin. Tästä syystä koelukemisella ei ollut tämän oppaan kannalta niin isoa merkitystä, kuin mitä sillä on rakennettaessa Internet-sivustojen tekstejä. Tästä huolimatta opasta testattiin lukemalla helmikuun lopussa ja maaliskuun alussa.

Ensimmäisenä yleisönä toimivat perheen jäsenet. Heille oli helppo näyttää ensimmäinen versio. Sen jälkeen oppaan lukivat läpi toimeksiantajan edustaja Heikkilä, viranomaisten edustaja Pirkanmaan ELY-keskuksen ylitarkastaja Susanna Ollila sekä kaksi purkamoyrittäjää. Korjattavaa tuli hyvin vähän. Korjaukset koskivat oikeastaan vain kirjoittajan huolimattomuudesta johtuvia pieniä virheitä. Viranomaisen edustajalta tuli myös arvokkaita tarkennuksia liittyen hallintouudistukseen sekä lähitulevaisuudessa muuttuviin romuajoneuvoja koskeviin kierrätystavoitteisiin. Mitään merkittävää ei koelukemisen myötä käynyt ilmi ja korjaukset sekä täydennykset korjasivat lähinnä lauseiden muotoilua siten, että ne voidaan helposti ymmärtää oikein. Oppaan sisältöön ja rakenteeseen oltiin kuitenkin kokonaisuutena tyytyväisiä. Näiden korjausten jälkeen opas oli valmis julkaistavaksi maaliskuun puolivälissä. Opasta ei ole vielä toistaiseksi julkaistu, mutta se on välitetty sähköpostitse Suomen Autopurkamoliiton jäsenistölle.

Oppaaseen liittyvät valinnat. Oppaan rakenteeseen ja sen kirjoittamiseen muutenkin saatiin paljon apua kirjallisuuden pohjalta. Silmäiltävyyttä pidettiin tässä oppaassa erittäin tärkeänä elementtinä. Teksti oppaassa ei saanut olla raskasta. Välejä oli jätettävä ja väliotsikoita käytettävä. Oppaan otsikointiin tuli myös kiinnittää huomiota, jotta otsikot olisivat toisaalta mahdollisimman informatiivisia, mutta toisaalta myös houkuttelevia. Jäsentelyssä päädyttiin kirjallisuudesta saatujen vinkkien perusteella käyttämään luetteloja. Näin saatiin pitkät luettelot helposti silmäiltävään ja nopeasti luettavaan muotoon.

Kirjoittaja on oman aikaisemman kokemuksensa perusteella tiedostanut, että lyhyet lauseet ovat parhaita. Lyhyet lauseet ovat nopeita lukea ja helppo ymmärtää. Tällaisia lauseita päädyttiin rakentamaan paljon myös oppaan tekstiin. Samaten pyrittiin pitämään kappaleet järkevän mittaisina ja mahdollisimman lyhyinä. Koska oppaan lukijakuntana toivon mukaan on myös alalle pyrkivät uudet yrittäjät, oli tärkeätä rakentaa sisällöstä ymmärrettävää ja vältettävä vieraita sanoja. Lakiteksti on vaikeata, joten sitä pyrittiin yksinkertaistamaan mahdollisimman paljon.

Fontiksi valittiin selkeä mutta rento Calibri. Arial on tietenkin myös selkeä ja mahdollisesti myös yleisimmin käytetty kirjasintyyppi. Tässä tapauksessa haluttiin kui-

tenkin hakea hieman rennompaa ilmettä. Fonttikooksi valittiin 12 ja riviväliksi 1,5. Nämä koot on hyväksi havaittu SeAMK:n opinnäytetyöpohjassa. Kappaleet tasataan molempiin reunoihin, koska palsta leveys on leveä. Tekstistä ei siis tule aukkoista. Muulla tavalla tasatut kappaleet taas olisivat kirjoittajan mielestä olleet rikkonaisen näköisiä ja epäsymmetrisiä.

Oppaan eräissä kohdissa päädyttiin käyttämään anfangia jäsentämään muuten kirjavaa sisältöä. Alaotsikointi ei olisi tullut kysymykseen, koska yhden alaotsikon alle ei olisi tullut riittävästi tekstiä. Näin ollen päädyttiin korostamaan asian jäsentelyä anfangeilla.

Tässä tapauksessa opasta ei ole järkeä lähteä painamaan, koska sen jakelu olisi vaikeata. Autopurkamoala ei ole niin iso markkinoiltaan, että painettuja oppaita voitaisiin tuottaa jakoon esimerkiksi työvoimatoimistoihin. Alasta on todennäköisesti vain harvoja kiinnostuneita, joten Internet on sopivin jakelukanava. Sieltä jokainen halukas voi saada tiedon käsiinsä itselleen sopivaan ajankohtaan. Lisäksi jos alasta on kiinnostunut, ovat Suomen Autopurkamoliiton Internet-sivut varmasti joka tapauksessa ensimmäinen tiedonhankintakanava. Näin ollen tiiviissä muodossa oleva opas palvelisi näin parhaiten kohderyhmäänsä.

Internetissä julkaistavalle tekstille asetetaan kuitenkin enemmän vaatimuksia, kuin perinteiselle paperitekstille. Tämä otettiin kuitenkin huomioon erityisesti rakenteessa ja ulkoasussa. Verkkoteksti otettiin kuitenkin lähtökohdaksi koko kirjoitustyölle ja näin ollen helpon luettavuuden merkitys tuli korostuneesti esiin. Tämä kuitenkin otettiin huomioon koko kirjoitusprosessin ajan. Lisäksi opasta lukivat testimielessä useat henkilöt eri tahoilta. Näin pyrittiin varmistamaan tekstin menestyminen myös ruudulta luettuna ja Internetissä julkaistuna.

Prosessin arviointi. Oppaan kirjoittamisessa hankalinta oli yrittää selventää lakitekstiä ymmärrettävämpään muotoon. Eniten vaikeuksia tuottivat ympäristöluvuissa olevat määräykset. Opasta varten tutustuttiin 28 ympäristölupapäätökseen. Määräykset kuitenkin todettiin hyvin kirjaviksi ja niistä oli vaikea kirjoittaa yhteenvetoa oppaaseen. Toisaalta oppaaseen ei myöskään voitu kirjoittaa yksitellen jokaisesta

erilaisesta määräyksestä. Näin päädyttiinkin tekemään lupamääräyksistä taulukko. Taulukon avulla oli helppo tehdä yhteenvetoja yleisimmistä määräyksistä sekä niistä määräyksistä, jotka olivat laadultaan kirjavimpia. Näin oppaaseen saatiin kirjoitettua selkeä kokonaisuus erilaisista mahdollisista ympäristölupamääräyksistä. Toisaalta taulukosta saattanee olla hyötyä tulevaisuudessa myös liitolle, koska aikaisemmin ei liiton toimesta ole tehty vastaavaa vertailua ympäristölupapäätöksistä.

Kokonaisuutena oppaaseen voi olla tyytyväinen. Lakitekstin kankeus on saatu hyvin poistettua ja oppaassa oleva teksti on miellyttävää sekä helppolukuista. Opas saavutti tavoitteensa hyvin. Se on tiivis ja ytimekäs sisältäen samalla kaiken oleellisen tiedon. Opinnäytetyön tarkoituksena oli kirjoittaa ensisijaisesti opas. Sivutuotteena syntyivät kuitenkin taulukot, joita voidaan pitää oppaan ohella erittäin ansioituneina. Toimeksiantajan taholta ei ole aikaisemmin tehty vastaavaa tutkimusta ympäristölupapäätöksistä. Toisaalta myös opas oli toimeksiantajalle ensimmäinen laatuaan. Sekä opinnäytetyön toimeksiantaja että tekijä ovat tyyntyväisiä opinnäytetyön tulokseen.

4.3 Oppaan esittely

Valmis opas koostuu kuudesta pääluvusta, joita ei kuitenkaan ole numeroitu. Ensimmäinen kappale on lyhyt, otsikoltaan ”Lukijalle”. Tässä kappaleessa luetellaan autopurkamoja säätelevät lait sekä esitellään oppaan rakenne.

Toisen pääluvun otsikko on ”Viranomaistahot”. Tässä luvussa esitellään hallinnon uudistus ja verrataan sitä pintapuolisesti vanhaan malliin. Aluehallintovirastojen ja ELY-keskusten lisäksi tässä luvussa tehdään tutuiksi Vahti-järjestelmä eli viranomaisten ja yritysten välinen sähköinen tiedonsiirtojärjestelmä.

Kolmas pääluku oppaassa kantaa nimeä ”Romuajoneuvodirektiivi ja –asetus”. Ensimmäisessä alaluvussa käydään läpi tuottajavastuuta ja Suomessa toimivaa tuottajayhteisöä. Toinen alaluku esittelee lain sanelemat vähimmäisvaatimukset tilois-

ta, joissa autojen purkamista tapahtuu. Kolmas alaluku taas esittelee lain vähimmäisvaatimukset romuajoneuvojen esikäsittelystä eli toisin sanoen listaa ne osat, jotka autoista täytyy vähintään irrottaa. Neljännessä ja samalla viimeisessä alaluvussa esitellään romutustodistusta. Luvussa kerrotaan miksi romutustodistus tulee antaa, kuka sen saa antaa ja mitä asioita tulee virallisessa romutustodistuksessa olla kirjattuna.

Neljäs pääluku koskee ympäristölupaa. Ensimmäisessä alaluvussa käydään läpi ympäristöluvan hakemista. Alaluvusta lukijalle selviää se, milloin ympäristölupaa tulee hakea, mistä sitä haetaan, miten ja mitä tietoja hakemuksessa tulee esittää. Pääluvun toinen alaotsikko tarkastelee lähemmin ympäristöluvan myöntämistä. Luku esittelee viralliset käytännöt luvan myöntämisestä ja sen julkipanosta. Kolmas alaluku esittelee ympäristöluvan määräyksiä. Määräysten esitleminen on selkeästi oppaan laajin kokonaisuus. Neljännessä alaluvussa kerrotaan ympäristölupien valvonnasta.

Viides pääluku on jo ikään kuin oppaan päätösluku, otsikoltaan ”Saatteeksi”. Sisältönä luvussa ovat tulevaisuuden näkymät ja tulevat rajoitukset romuajoneuvojen kierrätyksessä. Lisäksi luvussa muistutetaan lainsäädännön muuttuvaisesta luonteesta ja ohjataan lukija aina tarkistamaan ajantasainen lainsäädäntö. Kuudes pääluku sisältää autopurkamaille ja niiden toiminnasta kiinnostuneille tahoille linkkeinä Internet-sivujen osoitteita, joissa kannattaa vierailla.

Kokonaisuudessaan oppaassa on 22 sivua. Teksti on onnistuttu pitämään ilmavana ja suhteellisen kevyenä. Opas pääsi tavoitteisiinsa ja sitä voi muokata tulevaisuudessa uusien lainsäädännöllisten muutosten mukaisesti.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli siis kirjoittaa opas autopurkamoja säätelevästä ympäristölainsäädännöstä. Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Suomen Autopurkamoliitto Ry ja liitto saa julkaisuoikeuden oppaaseen. Tarkoituksena oli koota autopurkamoja säätelevät ympäristöön liittyvät asetukset, direktiivit ja lait yhdeksi selkeäksi oppaaksi. Opas kirjoitettiin yrittäjille ja alasta kiinnostuneille henkilöille. Oppaan kirjoittaminen sai alkusysäyksen opinnäytetyön tekijän omasta kiinnostuksesta alaa kohtaan sekä hänen haaveestaan perustaa oma autopurkamo.

Tuotoksena syntyneitä opasta ei ole vielä testattu käytännössä laajemmalla yleisöllä. Tästä huolimatta opinnäytetyön tekijä uskoo sen olevan toimiva ja tavoitteensa täyttävä. Tähän ainakin viittaa palaute toimeksiantajalta. Opas kokoaa melko tiiviisti ja yksinkertaisesti autopurkamoja säätelevät ympäristölait yksiin kansiin. Oppaan suurimpana antina on varmasti lupamääräysten avaaminen ja vertaaminen siihen, miten usein kukin määräys on esiintynyt. Kokonaisuudessaan opinnäytetyön tekijä on hyvin tyytyväinen valmiiseen oppaaseen.

Opinnäytetyön tuloksena syntynyt opas on ainakin toimeksiantajan mukaan ainutlaatuaan. Ala on itsessään ehkä hieman luotaantyöntävä ja siksi olikin hyvä, että opinnäytetyön tekijän omasta kiinnostuksesta syntyi opas, jota ei varmasti muuten olisi tehty. Purkamot joutuvat toimimaan ympäristöasioiden kanssa päivittäin – jos ei muuten, niin ainakin pitäessään yllä toiminnasta kertovaa käyttöpäiväkirjaa. Näin ollen muistutuksena toimiva opas on hyödyllinen. Omaan arvoaan oppaalle antaa myös hiljattain tehty hallintouudistus, jota oppaassa myös käsitellään. Opas kerää kirjavan tiedon ja sekavat lakitekstit yhteen paikkaan. Opasta varten kootut taulukot lupamääräysten eroista ja yhtäläisyyksistä taas toimivat hyvänä lähtökohdana lähdeittäessä tutkimaan ja arvioimaan viranomaisten lupakäytänteitä tarkemmin.

Oppaan kirjoitustyötä varten jouduttiin tekemään kuitenkin paljon taustatyötä. Tämän myötä muodostui mielipide siitä, että purkamoyrittäjät eivät välttämättä ole niitä, jotka tällaista opasta tarvitsevat kipeimmin. Liitteissä 1,2 ja 3 olevat taulukot paljastavat isoja eroja ympäristölupamääräysten suhteen. Vaikka määräysten tulisi varmistaa lain noudattaminen, määräykset eivät todellisuudessa ole riittäviä edes siihen, että lainsäädännön asettamat velvoitteet täyttyisivät. Määräysten tulisi myös olla samat kaikille yrityksille, koska samat lait velvoittavat kaikkia autopurkamoja. Näin ei kuitenkaan ole. Opasta varten kootut taulukot kuitenkin paljastavat nämä erot. Taulukot toimitetaan myös toimeksiantajalle. Ehkä viranomaisten olisi kuitenkin syytä vertailla alueellisesti ja viranomaiskohtaisesti ympäristölupamääräyksiä. Yhteinen linja olisi löydyttävä, jotta kilpailu alalla olisi oikeudenmukaista ja tasapuolista.

Oman ongelmansa muodostaa myös ympäristölupien valvonta. Ympäristöministeriö on laatinut viranomaisille ohjeen ympäristölupien valvonnasta. Ohjeessa nimenomaan sanotaan, että yritysten toimittava vuosiraportit tai puhelinkeskustelut eivät ole riittäviä määräaikaistarkastuksena. Määräaikaistarkastus on tehtävä yrityksessä paikan päällä. Silti yrittäjien kanssa käydyistä keskusteluista on käynyt ilmi, että tarkastuskäyntejä ei välttämättä tehdä. Ongelma on myös se, että viranomaiset valvovat tarkastuskäynneillään ainoastaan ympäristöluvassa olleita määräyksiä. Jos määräykset eivät kuitenkaan ole lain velvoittamalla tasolla, viranomaiset valvovat silti vain määräysten noudattamista ja lainnoudattamiseen ei kiinnitetä huomiota. Poliisi vastaa ilmeisesti lainrikkomisesta. Tekevätkö viranomaiset tarkastuskäynneillään ilmoituksia poliisille, jos ympäristölupamääräykset kuitenkin täyttyvä?

Aivan oman ison ongelmansa muodostavat alan harmaat toimijat. Näitä harmaita toimijoita ilmestyy alalle kasvavassa määrin aina romumetallin hinnan noustessa. Viranomaiset valvot ainoastaan ympäristöluvan saaneita toimijoita, joten kukaan ei todellisuudessa valvo harmaalla alueella toimivia yrityksiä. Ongelmana tässä on se, että ympäristöluvan saaneilla yrityksillä ympäristöasiat ovat jo lähes poikkeuksetta kunnossa. Viranomaiset eivät myöskään osoita minkäänlaista aktiivisuutta karsiakseen harmaita toimijoita. Keskustelussa erään viranomaisen kanssa ilmeni,

että ilmoitukset luvattomista toimijoista tulevat naapureilta ja kilpailijoilta. Viranomaiset eivät tämän keskustelun mukaan voi tehdä mitään harmaille toimijoille. Kuka sitten voi? Harmaan talouden valvontavastuu on siis tavallisilla kansalaisilla.

Viranomaistoimintaa olisi tämän opinnäytetyön tulosten perusteella syytä tarkastaa. 1.1.2010 voimaan tullut hallinnollinen uudistus siirsi autopurkamoja koskevien ympäristölupien myöntämisen ja valvonnan eri viranomaistahoille. Hallintouudistuksen toimivuutta olisi syytä arvioida peilaten edellä kuvattuihin ongelmiin. Yhtäältä kirjoittaja itse näkee ratkaisun omituisena. Edellisenkin mallin aikana oli ongelmia lupien myöntämisen ja valvontatoimien yhtenäisyydessä. Miten asiat mahtavat nyt välittyä kahden viranomaisen välillä siten, että yhtenäisyys ja tasa-
puolinen kohtelu paranisivat?

Opinnäytetyön tekeminen paljasti tekijälle sen, että omat urahaaveet voi tällä alalla haudata ainakin toistaiseksi. Tavallaan työ pääsi tulokseensa myös tältä osin, vaikka tulos onkin itsessään negatiivinen. Tämä mahdollisuus on nyt kuitenkin tutkittu, eikä sitä tarvitse jälkikäteen harmitella. Alalle on uuden yrittäjän vaikea päästä ostamatta vanhaa purkamoita. Lisäksi lainsäädäntökuviot ja eritoten ympäristölupien valvonta herättää niin suuren epäluottamuksen viranomaisia ja heidän toimintaansa kohtaan. Tästä syystä päällimmäiseksi mielikuvaksi jäi se, että autopurkamolalle ei missään nimessä kannata sekaantua. Yritystoimintaa kannattaa mieluummin harkita jollakin sellaisella alalla, jossa ei tarvitse toimia ympäristöluvan puitteissa. Sinällään tulos ei tekijää harmita ollenkaan, koska kuten sanottua harmitella ei enää tarvitse. Toisaalta tulos on viranomaistoiminnan kannalta hyvin epämiellyttävä ja jopa kauhistuttava. Suomessa, korkeasti arvostetussa oikeusvaltiossa, ei saisi tapahtua sitä, että kansalaisilla loppuu luottamus viranomaisia, lainsäädäntöä ja hallintoa kohtaan. Ottaen vielä huomioon sen, että tekijä ei edes ole autopurkamotoiminnassa osallisena aktiivisesti. Ala tuli tarkemmin tutuksi vasta opinnäytetyöprosessin aikana ja usko loppui heti. Ei toimi nyt oikein tämä systemi. Jotain täytyisi tehdä ja muutoksen täytyisi tapahtua nimenomaan viranomais-
taholla. Lainsäädännön tulkinnanvara tulisi poistaa pikimmiten ja ympäristölupien myöntämistä ja valvontaa tulisi yhdenmukaistaa.

Näistä autopurkamotoiminnasta heränneistä epäilyksistä syntyisi muutamia erinomaisia jatkotutkimusehdotuksia. Ensinnäkin ympäristölupapäätöksistä aloitettua tutkimusta voisi jatkaa. Tarkemmin voisi tutkia erityisesti syitä erilaisten ympäristölupamääräysten taustalla. Mistä johtuvat alueelliset erot? Vielä suurempi kysymys olisi se, miten eroja ylipäätään voi olla. Toisekseen ihmeellistä on myös se, miksi määräykset eivät ole riittäviä lain noudattamiseen. Viranomaistenhan tulisi kohdella kaikkia kansalaisia ja yrityksiä tasapuolisesti. Miksi näin ei kuitenkaan ole? Aiheesta voisi laatia viranomaisille esimerkiksi oppaan tai strategian. Lähtökohtana tulisi kuitenkin joka tapauksessa korostaa tasapuolisuutta.

Toinen jatkotutkimuksen aihe olisi, välittykö tieto eri viranomaisten välillä ympäristölupa-asioissa. Esimerkiksi sitä voisi tutkia, saako poliisi koskaan tietoonsa mahdollisia ympäristölakien rikkomuksia valvovien viranomaisten kautta. Toisaalta voisi laatia viranomaisille strategian siitä, miten tieto pitää välittää aluehallintovirastojen ja ELY-keskusten välillä. Koko hallinnollisen uudistuksen toimivuutta voisi myös tutkia tarkemmin.

Jatkotutkimusaiheita olisi paljon ja niitä voisi viedä moneen suuntaan. Silti pääpaino mahdollisissa jatkotutkimuksissa on selvästi viranomaispuolella ja heidän toimintansa arvioimisessa. Sikäli opinnäytetyön tekijä kokee nämä aiheet erittäin tärkeiksi, koska tällaisesta toiminnasta ja epäselvyyksistä leviävä tieto murentaa vahvasti koko kansakunnan luottamusta valtiota kohtaan. Tämähän ei ikinä ole hyvä asia. Pahimmillaan epäluottamus valtiota kohtaan johtaa kapinaan tai jopa verilöylyihin. Tässä tapauksessa kyseessä eivät ole todennäköisesti niin vakavat asiat, että kansalaiset ryhtyisivät väkivaltaiseen vastarintaan. Se ei kuitenkaan poista sitä lähtökohtaa, että demokraattisessa oikeusvaltiossa kansalaisen tulisi pystyä luottamaan viranomaisiin ja heidän toimiinsa täydellisesti. Nyt tilanne on esimerkiksi autopurkamoja säätelevässä ympäristölainsäädännössä ja purkamoja valvovien viranomaisten kohdalla epäluottamusta herättävä.

Oman jatkotutkimuksen haaransa muodostavat myös erilaiset ympäristöjärjestelmät ja –sertifikaatit. Koska ympäristöluvan puitteissa toimivat yritykset joutuvat joka tapauksessa luvan saamiseksi investoimaan ympäristönsuojeluun ja panos-

tamaan ympäristösuojeluun, ei varmasti olisi enää kovin pitkä matka ympäristöjärjestelmien tai –sertifikaattien täyttämiseksi. Tutkia voisi sitä, mitä purkamoiden täytyisi parantaa tai lisätä saadakseen sertifikaatin. Toisaalta voisi myös tutkia markkinoinnillisesta näkökulmasta sitä, olisiko virallisista ympäristöjärjestelmistä tai –sertifikaateista todellisuudessa hyötyä yrityksille asiakkaiden arvostuksen suhteen? Yleisemmällä tasolla voisi tutkia ympäristösertifikaattien ja –järjestelmien vaikutusta liiketoimintaan ja sen kannattavuuteen ja esimerkkinä voisi käyttää autopurkamoita.

Tämän opinnäytetyön tulos siis täytti tavoitteensa. Sen lisäksi opinnäytetyön tuloksena paljastui merkittäviä eroja ympäristöluvissa olevissa määräyksissä. Opinnäytetyöprosessin aikana kävi ilmi erilaisia heikkouksia viranomaisten toiminnassa. Suomenkaltaisessa valtiossa tällaiset asiat olisi syytä saattaa kuntoon mahdollisimman nopeasti kansalaisten luottamuksen säilyttämiseksi.

LÄHTEET

Asetukset, direktiivit ja lait

A 22.12.1993/1390. Jäteasetus.

A 18.2.2000/169. Ympäristönsuojeluasetus.

A 23.6.2004/581. Valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista.

D 2000/53/EY. Euroopan parlamentin ja Euroopan unionin neuvoston direktiivi romuajoneuvoista.

HE 100/2009 vp 2009. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta. Helsinki: Ympäristöministeriö.

L 3.12.1993/1072. Jätelaki.

L 4.2.2000/113. Laki ympäristönsuojelulainsäädännön voimaantonnasta.

L 4.2.2000/86. Ympäristönsuojelulaki.

Keskustelut ja muut henkilökohtaiset tiedonannot

Heikkilä, K. <kari.heikkala@ttok.fi> 2.3.2010. Ympäristölainsäädäntö. [Henkilökohtainen sähköposti]. Vastaanottaja: Marleena Ylihärtilä. [Viitattu 2.3.2010].

Hiekkaranta, S. 2010. Purkamoyrittäjä. Lahden Takuupurkamo Oy. / Hallituksen puheenjohtaja. Suomen Autopurkamoliitto Ry. Puhelinkeskustelu 9.2.2010.

Honkanen, J. 2010. Purkamoyrittäjä. Autopalsta Oy. / Hallituksen jäsen. Suomen Autopurkamoliitto Ry. Puhelinkeskustelu 9.2.2010.

Huotarinen, P. <pauli.huotarinen@ely-keskus.fi> 2.3.2010. Ympäristölupien valvonta ja ympäristölupamääräykset. [Henkilökohtainen sähköposti]. Vastaanottaja: Marleena Ylihärtilä. [Viitattu 2.3.2010].

Vähäoja, J. 2010. Purkamoyrittäjä. Fusti Oy. / Hallituksen jäsen. Suomen Autopurkamoliitto Ry. Puhelinkeskustelu 9.2.2010.

Verkkolähteet

Aluehallintovirastot. Päivitetty 11.1.2010. [Verkkosivu]. Aluehallintovirasto. [Viitattu 23.1.2010]. Saatavana: <http://www.avi.fi/FI/VIRASTOT/Sivut/Etusivu.aspx>

Aluehallintovirastojen tehtävät. Päivitetty 30.12.2009. [Verkkosivu]. Aluehallintovirasto. [Viitattu 20.1.2010]. Saatavana: <http://www.avi.fi/FI/VIRASTOT/Sivut/Etusivu.aspx>

Autoalan tiedotuskeskus 2001. Autoala panostaa EU-määräysten toteuttamiseen. [Verkkojulkaisu]. [Viitattu 18.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopalsta.com/uutiset1.htm>

Autopurkamoliitto evästi aloittavaa ympäristöministeriä 2007. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutisia 3/2007, 22-24. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavissa: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/307.pdf>

Autovahinkokeskus. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Espoo/Pirkkala: Autovahinkokeskus. [Viitattu 20.1.2010]. Saatavana: <http://www.autovahinkokeskus.fi/>

ELY-keskukset. Päivitetty 7.1.2010. [Verkkosivu]. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. [Viitattu 1.3.2010]. Saatavana: <http://www.ely-keskus.fi/fi/ELYkeskukset/Sivut/default.aspx>

EMAS-järjestelmä. Päivitetty 22.2.2010. [Verkkosivu]. Helsinki: Valtion ympäristöhallinnon verkkosivu. [Viitattu 2.3.2010]. Saatavana: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=2125&lan=fi>

Environment and health strategy. Päivitetty 28.5.2005. [Verkkojulkaisu]. Bryssel: EU. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28133_en.htm

Jätteiden syntymisen ehkäisemistä ja kierrätystä koskeva strategia. Päivitetty 31.1.2006. Bryssel:EU. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/l28168_fi.htm

Keinoja olisi, tahto puuttuu 2007. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 2/2007, 11-13. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/207.pdf>

Kohti täyden palvelun purkamo 2009. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamouutiset 2/2009, 13-19. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/209.pdf>

Kuudes ympäristöä koskeva toimintaohjelma. Päivitetty 27.8.2007. Bryssel:EU. [Viitattu 24.1.2010.] Saatavana:

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28027.fi.htm

Lama nostaa purkamojen arvostusta 2009. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 1/2009, 16-20. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/109.pdf>

Pj. Hiekkaranta paukuttaa PRESSO-lehdessä: Vain kierrätysmaksu toisi romuauto purkamaille! 2006. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 2/2006, 9. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/206.pdf>

Puutteita autojen romutusjärjestelmässä 2006. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 4/2006, 20-22. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/406.pdf>

Purkamo & Ympäristö. Ei päiväystä.[Verkkosivu]. Takuupurkamo Ry. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.takuupurkamot.fi/ymparisto.html>

Romuautojen keräily. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Tampere: Suomen Autopurkamoliitto Ry. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/romuautojenkeraily.php>

Romutus puhutti 2007. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 1/2007, 20. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/107.pdf>

Saksan tuontia jo 1980-luvulta 2007. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 4/2007, 10-13. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.salry.fi/lehdet/407.pdf>

Salon kokousväki yksimielisesti: Harmaa talous on saatava kuriin 2006. [Verkkolehtiartikkeli]. Purkamo uutiset 3/2006, 8-9. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/306.pdf>

Strategy for sustainable development. Päivitetty 28.3.2008. [Verkkosivu]. Bryssel: EU. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/l28117_en.htm

Suomen Autokierrätys Oy. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Helsinki: Suomen Autokierrätys Oy. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana: <http://www.suomenautokierratys.fi/fi/index.php?go=48;48;0;;49>

Suomen Autopurkamoliitto Ry. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Tampere: Suomen Autopurkamoliitto Ry. [Viitattu 16.1.2009]. Saatavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/>

Suomi sai EU-komissiolta lisätietopyynnön 2009. [Verkkolehtiartikkeli].
Purkamouutiset 4/2009, 20-21. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana:
<http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/409.pdf>

Takuupurkamoketju. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Takuupurkamo Ry.
[Viitattu 18.1.2010]. Saatavana:
<http://www.takuupurkamot.fi/etusivu.html>

Tuottajayhteisöön liittyminen. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Helsinki:
Suomen Autokierrätys Oy. [Viitattu 20.1.2010]. Saatavana:
<http://www.suomenautokierratys.fi/fi/index.php?go=57;57;0;57;52>

Valtakunnallinen jätesuunnitelma Päivitetty 11.5.2009. [Verkkosivu].
Helsinki: Valtion ympäristöhallinnon verkkosivu. [Viitattu 9.2.2010].
Saatavana: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=275289>

Vastaanottoaikat. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Helsinki: Suomen Auo-
kierrätys Oy. [Viitattu 20.1.2010]. Saatavana:
<http://www.suomenautokierratys.fi/fi/index.php?go=55;55;0;;57>

Verkkokauppa mullistanut purkamoalaa 2008. [Verkkolehtiartikkeli].
Purkamo uutiset 1/2008, 4-8. [Viitattu 17.1.2010]. Saatavana:
<http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/108.pdf>

Vuosi 2014 mietitty syyskokousväkeä Tallinnassa 2009. [Verkkoleh-
tiartikkeli]. Purkamouutiset 3/2009, 15-16. [Viitattu 17.1.2010]. Saa-
tavana: <http://www.autopurkamoliitto.fi/lehdet/309.pdf>

Ympäristöjärjestelmä. Ei päiväystä. [Verkkosivu]. Helsinki: Suomen
standardoimisliitto SFS Ry. [Viitattu 2.3.2010]. Saatavana:
<http://www.sfs.fi/iso14000/ymparistojarjestelmä/>

Ympäristöministeriön raportteja 6/2008. Ympäristölupajärjestelemän-
ja -hallinnon uudistaminen. Keventämisprojekti (I) loppuraportti.
Ympäristölupamenettelyn keventäminen ja yksinkertaistaminen.
[Verkojulkaisu]. Helsinki: Ympäristöministeriö. [Viitattu 9.2.2010].
Saatavana:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=80795&lan=fi>

Ympäristöministeriön raportteja 7/2008. Ympäristölupajärjestelmän ja
-hallinnon uudistaminen. Hallintoprojektin (II) loppuraportti. Suun-
nitelma valtion ympäristöhallinnon uudistamisesta. [Verkojulkai-
su]. Helsinki: Ympäristöministeriö. [Viitattu 9.2.2010]. Saatavana:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=80796&lan=fi>

Ympäristöministeriön raportteja 8/2008. Ympäristölupajärjestelmän ja
-hallinnon uudistaminen. Menettelyt-projetkin (III) loppuraportti.
[Verkojulkaisu]. Helsinki: Ympäristöministeriö. [Viitattu 9.2.2010].
Saatavana:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=80797&lan=fi>

Muut lähteet

- Alasilta, A. 1999. Näin kirjoitat tehokkaasti: Viestintäopas työelämän kirjoittajille. Helsinki: Inforviestintä Oy.
- Alasilta, A. 1998. Näin kirjoitat tietoverkkoon: Viestintäopas paperin maailmasta verkkojen aikaan. 2.painos. Helsinki: Inforviestintä Oy.
- Arajuuri, Y., Haapala, E. ja Syrjänen, A. 1981. Käytännön kirjoittaminen. 6.-7. uudistettu painos. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Berninger, K., Tapio, P. ja Willamo, R. 1996. Ympäristönsuojelun perusteet. 2.painos. Helsinki: Gaudeamus.
- Ekholm, K. ja Heinisuo, R. 2002. Tee Gradu! Verkkoajan tutkielman tekijän opas. Helsinki: BTJ Kirjastopalvelu Oy.
- Haila, Y. 2001. "Ympäristöherätys". Teoksessa: Haila, Y. ja Jokinen, P. Ympäristöpolitiikka. Tampere: Osuuskunta Vastapaino. 21-46
- Hakala, J. T. 1999. Graduopas. Helsinki: Gaudeamus / Yliopistokustannus Oy.
- Heikura, P. 1992. Kuluttava kulutus. Helsinki: Suomen kuluttajaliitto.
- Hollo, E. J. 2009. Johdatus ympäristöoikeuteen. 3.uudistettu painos. Juridica-kirjasarjan 23.teos. Helsinki: Talentum.
- Hollo, E. J. 2004. Ympäristöoikeuden perusteet. Helsinki: Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisut.
- Iisa, K., Piehl, A. ja Kankaanpää, S. 1998. Tekstin tekijän käsikirja. 2.painos. Helsinki: Yrityskirjat Oy.
- Isohookana, H. 2007. Yrityksen markkinointiviestintä. Helsinki: WSOYPro.
- Itkonen, M. 2003. Typografian käsikirja. Helsinki: RPS-yhtiöt.
- Lundberg, T. 2001. Kirjoita, vaikuta, menesty! Helsinki: Werner Söderström Oskayhtiö.
- Maailmanlaajuiset ympäristöongelmat: uhkakuvista yhteistyöhön 1999. 4. uudistettu painos. Turku: Turun yliopisto. Turun yliopiston täydennyskoulutuksen julkaisuja.
- Mathlisen, P.S.R.F. 2004. A guide to European Union Law. 8. painos. Lontoo: Sweet & Maxwell.

- Mattila, P., Pajunen, M. ja Kalske, K. 1994. Julkaisuntekijän käsikirja. Espoo: Suomen ATK-Kustannus Oy.
- Pesonen, S. ja Tarvainen, J. 2003. Julkaisun tekeminen. 2.laitos 1.painos. Jyväskylä: Docendo Finland Oy.
- Siukosaari, A. 2002. Yhteisöviestinnän opas. Yrityksen, järjestön, laitoksen, julkishallinnon yksikön ja muun yhteisön yhteydenpito ja tiedotustoiminta. 2. tarkistettu painos. Helsinki: Tietosanoma Oy.
- Suomen Yrityskummit Ry 2009. Yrityskummitoiminnan käsikirja: Opas yrittäjille, kunnille, seutukunnille ja yrityskummeille. 3. uudistettu painos. Helsinki: Suomen Yrityskummit Ry.
- Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2016 –taustaraportti 2007. Helsinki: Suomen ympäristökeskus / Asiantuntijapalveluosasto. Suomen ympäristö 16/2007
- Vilka, H. ja Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. 1.-2. painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Wiio, O. A. 1994. Johdatus viestintään. 6. uudistettu painos. Porvoo: Weilin+Göös
- Weidenfeld, W. ja Wessels, W. 1997. Käsikirja Euroopan unionista. Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto.
- Ympäristölupien valvontaohje 2005. Ympäristöopas 123. Helsinki: Ympäristöministeriö / Ympäristönsuojeluosasto.
- Ympäristöministeriön EU-Strategia. 2009. [pdf-julkaisu]. Helsinki: Ympäristöministeriö. [Viitattu 17.1.2010]. Ympäristöministeriön raportteja 26/2009.

*Opas autopurkamoja säätelevästä
ympäristölainsäädännöstä*



SISÄLLYSLUETTELO

SISÄLLYSLUETTELO	1
LUKIJALLE	2
VIRANOMAISTAHOT	2
ROMUAJONEUVODIREKTIIVI JA –ASETUS	2
Tuottajavastuu.....	2
Tilojen vähimmäisvaatimukset.....	2
Romuajoneuvojen käsittely.....	2
Romutustodistus	2
YMPÄRISTÖLUPA.....	2
Ympäristöluvan hakeminen.....	1
Ympäristöluvan myöntäminen	1
Ympäristöluvan määräykset	1
Ympäristölupien valvonta.....	2
SAATTEEKSI	2
LINKIT	2

LUKIJALLE

Suomessa autoja on purettu jo pitkän aikaa. Ensimmäiset purkamot aloittivat heti sota-
vuosien jälkeen. Iso osa nykyisinkin toimivista purkamoista ovat olleet toiminnassa per-
heyryksinä jo useita vuosikymmeniä.

Ympäristönsuojeluun pyrkivä lainsäädäntö lisääntyy ja tiukentuu jatkuvasti. Purkamoalalla
tarvitaankin nykyisin vahvaa lainsäädännön tuntemusta. Tämä opas pyrkii keräämään
yhteen tärkeimpiä purkamoalaa sääteleviä lakeja ja asetuksia. Lainsäädäntö elää kuiten-
kin jatkuvasti, joten kannattaa aina tarkastaa ajantasaisin lainsäädäntö.

Autopurkamoalaa säätelevät lait ja asetukset:

- ympäristönsuojelulaki
- ympäristönsuojeluasetus
- romuajoneuvodirektiivi
- romuajoneuvoasetus eli valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista
- jätelaki
- jäteasetus
- laki ympäristövahinkovakuutuksesta
- asetus ympäristövahinkovakuutuksesta

Oppaan rakenne koostuu ensin lyhyestä viranomaistahojen esittelystä. Sen jälkeen pa-
neudutaan romuajoneuvoasetuksen säädöksiin. Ympäristölupa on merkittävä asia purka-
moilla ja sen hakemiseen perehdytään myös. Oppaan loppuun on kerätty hyödyllisiä link-
kejä, jotka ovat avuksi esimerkiksi omien tietojen päivittämisessä.

VIRANOMAISTAHOT

Ympäristöluvista vastasivat aikaisemmin 13 alueellista ympäristökeskusta ja 3 ympäristölupavirastoa. Vuoden 2010 alusta alkaen hallinto on uudistunut. Nykyisin Suomessa toimii kuusi aluehallintovirastoa (AVI) sekä 15 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY-keskus).

Kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset vastaavat tiettyjen ympäristölupien myöntämisestä. Oma osa-alueensa ympäristöluvuissa on myös aluehallintovirastoille. Jako näiden kahden viranomaistahon vastuualueista löytyy ympäristönsuojeluasetuksesta.

Ympäristölupien valvonnasta vastaavat ELY-keskukset. Viidestätoista ELY-keskuksesta kolmentoista vastuualueisiin kuuluvat ympäristölupien valvonta. ELY-keskukset laativat ympäristölupien valvontasuunnitelman vuosittain ja se julkaistaan verkossa. Valvontasuunnitelmassa määritellään ELY-keskuksen valvontaan suunnatut resurssit, valvonnan tarpeet ja tavoitteet sekä yritysten valvontaluokat. Valvontaluokka määrää, miten usein tarkastuskäynti tehdään. Valvontaluokkia on neljä. Tarkastuskäyntejä tehdään 1-4 kertaa vuodessa.

Ympäristöasioista vastaa tietenkin ELY-keskusten ja aluehallintovirastojen yläpuolella ympäristöministeriö ja eduskunta. Vielä laajemmassa mittakaavassa Suomen ympäristöasioita ohjaa pitkälti Euroopan Unionin säädökset. Suomen liityttyä Euroopan Unioniin vuonna 1995 unionin yhteinen politiikka on ohjannut Suomenkin ympäristöpolitiikkaa. Suurin osa EU:n ympäristömääräyksistä tulee kuitenkin direktiivien muodossa, jolloin jäsenvaltioilla on hieman liikkumavaraa niiden soveltamisessa.

Ympäristölupia myöntävillä ja valvovilla viranomaisilla on apunaan sähköinen tietojärjestelmä. VAHTI-järjestelmä on tietojärjestelmä, jonka avulla viranomaiset keräävät sähköisessä muodossa olevaa tietoa yrityksiltä. VAHTI-järjestelmään merkitään myös sellaiset

toimijat, jotka eivät tarvitse ympäristölupaa mutta toiminta aiheuttaa silti ympäristön pilaantumisen vaaran.

Ympäristönsuojelulaki velvoittaa tällaisen ympäristönsuojelun tietojärjestelmän olemassaolosta sekä siihen kerättävistä tiedoista.

VAHTI-järjestelmään kerättävää tietoa ovat esimerkiksi vuosiraportit. Viranomaiset taas tallentavat omaan valvontaosionsa esimerkiksi tarkastuskäynneistä laaditut pöytäkirjat. Viranomaiset voivat ajaa järjestelmästä erilaisia raportteja. Voidaan koostaa raportti tietyn ELY-keskuksen tekemistä tarkastuskäynneistä tai vastaava raportti yksittäisen valvojan vierailuista.

ROMUAJONEUVODIREKTIIVI JA –ASETUS

EU:n direktiivi romuajoneuvoista annettiin 18.9.2000. Se koskee kaikkia jäsenvaltioita ja sen tarkoituksena on yhdenmukaistaa romuajoneuvoihin liittyviä toimenpiteitä. Yhtenäisin toimenpitein pyritään vähentämään romuajoneuvoista aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia.

Suomessa direktiivin voimaansaattamiseksi annettiin valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista. Tämä asetus tuli voimaan 1.9.2004 ja on näin ollen viimeinen alaa merkittävästi muuttanut säädös.

Tuottajavastuu

Tuottajavastuusta säädetään Suomen lainsäädännössä jätelaissa sekä romuajoneuvoasetuksessa. Velvoite tuottajavastuun sisällyttämisestä lainsäädäntöön tuli EU:n romuajoneuvodirektiivin myötä vuonna 2000. Suomessa tuon direktiivin velvoitteet täytettiin jätelain muutoksella ja romuajoneuvoasetuksella vuonna 2004. Tuottajavastuun tarkoituksena on ehkäistä jätteiden syntymistä ja tehostaa jätteiden uudelleenkäyttöä ja muuta hyödyntämistä. Tuottajavastuun piiriin kuuluvat myös autot. Auton tuottajana pidetään sen valmistajaa tai ammattimaista maahantuojaa. Tuottajan on järjestettävä markkinoille luovuttamiensa tuotteiden elinkaaren loppuun jätteen keräys ja uudelleenkäyttö- sekä keräysjärjestelmä. Autojen kohdalla tämä tarkoittaa siis romuajoneuvojen ilmaista vastaanotopistettä, jossa autot esikäsitellään enne murskausta tai toimitetaan esikäsitteilypisteeseen.

Jos tuottaja liittyy tuottajayhteisöön, siirtyy vastuu lain mukaan tuottajayhteisölle. Laki velvoittaa tuottajan joko tekemään hoitamaan tuottajavastuun veloitteet itse ja tekemään ilmoituksen Pirkanmaan ELY-keskuksen ylläpitämään tuottajatiedostoon tai liittymään hyväksytyyn tuottajayhteisöön. Tuottajayhteisöt ilmoittaa jäsenensä Pirkanmaan ELY-keskukselle.

- Suomessa tuottajat ovat yhdistäneet voimansa EU-direktiivien mukaisen kierrätysjärjestelmän luomiseksi ja perustaneet tuottajayhteisön. Tuottajayhteisö Suomen Autokierrätys Oy:n omistaa Suomen Autotuojat Ry. Suomen Autokierrätys organisoii romuautojen kierrätyksen. Jäsenmaksulla osakkaana olevat tuottajat hoitavat kierrätysvelvollisuutensa. Suomessa toimii myös matkailuajoneuvojen tuottajien tuottajayhteisö Suomen Matkailuautokierrätysyhdistys MAK ry.

Tilojen vähimmäisvaatimukset

Romuajoneuvoja saa varastoida nestetiiviiksi pinnoitetulla alueella. Alueella täytyy olla öljynerotin ja kaadot valumavesien keräämiseksi. Myös väliaikainen varastointi on tapahduttava tällaisella alueella, ei siis pelkällä maapohjalla.

Tiloissa, joissa romuajoneuvoja esikäsitellään, tulee niin ikään olla nestetiivis pinnoite sekä öljynerottimella varustettu viemärointi. Purettuja varaosia on säilytettävä asianmukaisesti. Öljyisiä varaosia tulee säilyttää nestetiiviin lattian päällä. Myös ongelmajätteiksi luokiteltaville nesteille, kuten öljyille ja akkuhapoille, on oltava omat asianmukaiset säilytysastiansa. Renkaat tulee säilyttää omassa varastossaan, jossa estetään palovaara sekä liian suuren rengasvaraston muodostuminen.

Romuajoneuvojen käsittely

Valtioneuvoston asetuksessa annetaan myös vähimmäisvaatimukset romuajoneuvoille tehtävälle esikäsittelylle. Esikäsittelyssä poistettavat osat on hyödynnettävä ja tuettava kierrätystä. Osia on säilytettävä siten, etteivät ne vahingoitu varastoinnista. Esikäsittelystä ja osien varastoinnista ei saa aiheutua ympäristöhaittaa.

Autoista on poistettava:

- akut
- polttoainesäiliöt, jotka sisältävät nesteytettyä kaasua
- tai tehtävä vaarattomaksi turvatyynyt ja muut räjähdysvaaralliset osat
- ongelmajätteenä luokiteltavat nesteet eli kaikki öljyt, jarrunesteet, jäähdytinnesteet, ilmastointijärjestelmän nesteet, jäätyminenestoaineet
- elohopeaa sisältävät osat
- katalysaattorit
- kuparia, alumiinia ja magnesiumia sisältävät osat
- renkaat
- isot muoviosat, kuten puskurit ja kojelauta
- lasi

Romutustodistus

Romutustodistuksesta ja sen myöntämisestä säädetään jätelaissa ja valtioneuvoston asetuksessa romuajoneuvoista. Romuajoneuvon omistajan on toimitettava ajoneuvo tuottajien järjestelmään kuuluvalla virallisella vastaanottopisteelle. Romuajoneuvon vastaanottajan on tarkistettava ajoneuvon luovuttajan oikeus luovuttaa ajoneuvo. Käytännössä on siis tarkistettava, että luovuttaja on rekisteriin merkitty ajoneuvon omistaja. Luovuttajalla voi olla myös valtakirja rekisteriin merkityltä omistajalta. Tämän jälkeen vastaanottajan on kirjoitettava luovuttajalle asianmukainen romutustodistus rekisteristä poistamista var-

ten. Romutustodistuksesta tai romuajoneuvon vastaanottamisesta ei saa periä maksua auton luovuttajalta.

Romutustodistuksessa tulee olla sen antopäivämäärä. Siinä tulee olla myös vastaanottajan yksilöivät tiedot osoitteineen sekä ympäristöluvan myöntäneen viranomaisen tiedot osoitteineen. Myös ajoneuvon viimeinen omistaja tulee olla yksilöitynä romutustodistuksessa. Romutustodistuksessa tulee yksilöidä ajoneuvo kansallisuustunnuksella sekä rekisterinumerolla. Ajoneuvoa tulee yksilöidä lisäksi luokka-, malli- ja merkkitiedoilla sekä korin numerolla. Romutustodistuksen liitteeksi tulee olla rekisteröintitodistus tai rekisteriotteen tuhoamisesta annettu lausunto.

YMPÄRISTÖLUPA

Ympäristöluvista säädetään ympäristönsuojeluissa ja ympäristösuojeluasetuksessa. Ympäristölupia myöntävät aluehallintovirastot sekä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset. Autopurkamoiden ympäristöluvasta käsittelee kuitenkin aina aluehallintovirasto. Lupaa haetaan aina aloitettaessa uutta toimintaa, joka saattaa aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Uutta lupaa voi joutua hakemaan myös, jos toiminnassa on tapahtunut olennainen muutos. Jos ympäristöluvan tarpeesta on epäselvyyttä, kannattaa aina ottaa yhteyttä kunnan ympäristöviranomaiseen tai aluehallintovirastoon. Lupaa on haettava useita kuukausia ennen toiminnan aloittamista. Lupaprosessin etenemistä helpottaa riittävän aikaisin tehty sekä selkeä ja informatiivinen hakemus. Eduksi ovat myös ennen lupahakemusta käydyt neuvottelut ympäristönsuojeluviranomaisten tai aluehallintoviraston kanssa.

Autopurkamojen on haettava ympäristölupaa, koska ympäristönsuojelulain määrätään jätteen ammattimainen käsittely ja hyödyntäminen luvanvaraiseksi toiminnaksi. Sama määräys on kirjattu myös ympäristönsuojeluasetukseen sekä valtioneuvoston asetukseen romuajoneuvoista.

Hakija maksaa ympäristöluvan käsittelystä aluehallintovirastolle. Maksun peruste syntyy valtion maksuperustelain sekä ympäristöministeriön asetuksen mukaan. Ympäristöministeriön asetuksen liitteenä on taulukko kunkin alan maksun suuruus. Maksu voi olla suurempi tai pienempi, jos siihen kulunut työaika eroaa taulukon keskimääräisestä työajasta. Maksua alennetaan myös, jos kyseessä on lupahakemus toiminnan muutoksesta tai lupamääräysten tarkistamisesta.

Ympäristölupa voidaan myöntää, jos toiminta täyttää ympäristönsuojelulain, jätelain ja näiden lakien nojalla annettujen asetusten vaatimukset. Ympäristöluvan myöntämisen edellytyksenä on, ettei toiminnasta aiheudu terveyshaittaa, ympäristön pilaantumista tai minkäänlaista muuta vaaraa ympäristölle, maaperän tai pohjaveden pilaantumista tai

haittaa merelle. Ongelmajätteitä käsittelevien laitosten on lisäksi asetettava toiminnalleen vakuus, joka turvaa asianmukaisen jätehuollon.

Ympäristöluvan hakeminen

Aluehallintovirastojen tehtäviin on määritelty ympäristöluvat. Aluehallintovirastot käsittelevät niiden laitosten lupahakemukset, joiden toiminnassa käsitellään muualla syntyneitä ongelmajätteitä. Näin ollen purkamojen on haettava lupansa alueen aluehallintovirastolta.

Ympäristöluvan hakemisesta säädetään ympäristönsuojelulaissa sekä –asetuksessa.

Ympäristöluvan hakeminen alkaa luonnollisesti hakemuksen täyttämisestä. Hakemus on tehtävä kolmena kappaleena. Lupaprosessi on vireillä siitä lähtien, kun hakemus on toimitettu viranomaiselle. Mallit lupahakemuksille löytyvät valtion ympäristöhallinnon verkkosivulta www.ymparisto.fi.

Lupahakemuksessa on oltava seuraavat tiedot:

- hakijan yhteystiedot, yrityksen nimi, toimiala ja sijainti.
 - sijainti tulee havainnollistaa kartalla tai kaavapiirroksella
- kiinteistön tiedot, mahdolliset muut yritykset samoissa tiloissa sekä kiinteistöjen haltijat
- yleiskuvaus toiminnasta
- esittelyt toiminnasta, prosesseista, käytettävistä laitteista ja rakenteista.
 - esim. mahdolliset pinnoitetut piha-alueet, viemäroinnin ja öljynerottimen kuvaus, miten ja missä autot puretaan.
- toiminnan sijaintipaikka sekä alueen ympäristöolosuhteiden esittely
 - esim. sijaitseeko purkamo pohjavesialueella ja minkälainen ympäristön tila on
- toiminnan ympäristövaikutusten kuvaus
- suunniteltu toiminnan aloitusajankohta

- selvitys toiminnan vaikutuksen alaisista naapureista sekä muista asianosaisista tahoista
- tarkkailusuunnitelma
- tiivistelmä lupahakemuksen tiedoista, kohdistettu yleisölle

Jos toiminta sijaitsee pohjavesialueella, tulee hakemuksessa lisäksi olla esittely tästä. Jätteitä hyödyntävällä laitoksella eli näin ollen purkamoillakin tulisi olla selvitys käsiteltävän jätteen määrästä ja laadusta, jätteiden säilytyspaikoista sekä kuljetuksesta jatkokäsittelyyn.

Kun lupahakemus on jätetty vireille, aluehallintovirasto tekee yritykseen tarkastuskäynnin. Samalla käydään myös neuvotteluja lupa-asiasta hakijan ja viraston välillä. Aluehallintovirasto voi pyytää hakemukseen täydennyksiä tarvittaessa.

Ympäristölupahakemuksesta on tiedotettava julkisesti. Kuulutus voidaan suorittaa, kun hakemus ja asia on selvitetty riittävän yksityiskohtaisesti. Tähän siis pyritään neuvotteluilla ja hakemuksen täydennyksellä. Kuulutus on luettavana aluehallintovirastossa ja kunnan ilmoitustaululla. Kuulutuksen julkipanosta on ilmoitettava alueella kattavasti leviävässä sanomalehdessä. Kuulutus on oltava avoinna vähintään 30 päivää. Kuulutuksen tarkoituksena on antaa asianosaisille mahdollisuus esittää mielipiteitä ja muistutuksia hakemuksesta.

Aluehallintovirasto pyytää lausunnot kunnalta ja kunnan ympäristöviranomaiselta. Käytännössä lausunnot antavat usein kunnan- tai kaupunginvaltuusto sekä ympäristö- ja terveyslautakunta. Jos aluehallintovirasto katsoo toiminnan koskettavan myös naapurikuntia, voidaan niiltäkin tarvittaessa pyytää lausunto.

Kun aluehallintovirasto on saanut tarvittavat lausunnot sekä tutustunut mahdollisiin mielipiteisiin ja muistutuksiin, on vuorossa hakijan kuuleminen. Luvan hakija saa siis mahdollisuuden vastata lausunnoissa ja mielipiteissä esiin käyneisiin seikkoihin. Yleensä tämä

tapahtuu kirjeitse. Hakijan kuulemista ei yleensä toimiteta, jos lausunnoissa ja mielipiteissä ei ilmene mitään huomautettavaa.

Edellä kuvattujen toimenpiteiden jälkeen ympäristölupahakemus siirtyy lupaharkintaan. Lupaharkinnassa aluehallintovirasto tutkii, täyttyvätkö ympäristöluvan myöntämiseksi asetetut vaatimukset. Aluehallintovirasto joko hylkää tai hyväksyy ympäristöluvan.

Ympäristöluvan myöntäminen

Lupaharkinnan jälkeen ympäristölupa joko hylätään tai hyväksytään. Lupapäätöksestä käy ilmi luvan myöntämisen tai epäämisen perusteet sekä perustelut. Autopurkamoiden lupahakemuksia on hylätty lähinnä puutteellisten tietojen takia. Hylättyjä hakemuksia ei ole täydennetty viranomaisen pyynnöstä, jolloin puutteellisiin tietoihin ei ole saatu tarvittavia täydennyksiä.

Ympäristölupa myönnetään toistaiseksi voimassaolevana tai määräaikaisena. Lupapäätös on pantava julki mahdollisia valituksia silmällä pitäen. Päätöstä on pidettävä julki aluehallintoviraston ja kunnan ilmoitustaululla siihen asti, kuin on mahdollista hakea muutosta päätökseen. Päätös on toimitettava sen hakijalle sekä muille asianosaisille, esimerkiksi muistutusten antajille. Päätöksestä on tiedotettava alueella kattavasti leviävässä sanomalehdessä. Päätökseen voi hakea muutosta Vaasan hallinto-oikeudesta. Jos muutoksia ei määräajan sisällä haeta, päätös tulee lainvoimaiseksi.

Ympäristöluvan määräykset

Ympäristöluvassa annettavista määräyksistä säädetään ympäristönsuojelulaissa sekä tarkemmin ympäristönsuojeluasetuksessa. Määräykset ohjaavat noudattamaan lakeja ja estämään ympäristön pilaantumista. Määräyksillä ohjataan päästöjä ja niiden ehkäisemistä. Myös jätteiden haitallisuutta ehkäistään ja jätteiden syntymistä vähennetään määräysten avulla. Määräykset antavat ohjeita poikkeustilanteissa toimimiseen sekä toimenpitei-

siin alueen puhdistamiseksi toiminnan lopettamisen jälkeen. Määräyksissä luodaan myös normit tarkkailusta, mittausmenetelmistä ja siitä, miten usein tarkkailu on suoritettava.

Tätä opasta varten tutkittiin 28 satunnaista ympäristölupapäätöstä vuosilta 2004-2009. Seuraavat määräykset säätelevät autopurkamojen toimintaa. Laki ohjaa ja rajoittaa toimintaa omalta osaltaan. Ympäristöluvassa annettavat määräykset noudattelevatkin osittain aikaisemmin läpi käytyjä romuajoneuvodirektiivin ja –asetuksen ehtoja.

Toiminnan rajoitukset. Purkamossa vuosittain käsiteltävien autojen yläraja säädetään lähes poikkeuksetta. Vuosittain käsiteltyjen autojen määrät vaihtelevat 40–1000 kappaleen välillä. Yläraja on yleensä sama, kuin mitä hakija on itse kertonut hakemuksessaan. Yläraja noudattelee hakemuksessa olevia tietoja toiminnan laajuudesta. Määräystä voidaan lisäksi tarkentaa kerrallaan käsittelyssä olevien autojen määrällä.

Purkamojen aukioloajoista säädetään joissakin tapauksissa. Tämä voi johtua tehdyistä muistutuksista, joissa naapurusto on saattanut valittaa esimerkiksi yömyöhään asti jatkuvasta liikenteestä purkamolla. Selkeillä aukioloajoilla pyritään siis turvaamaan alueen rauhallisuus ja minimoida naapureihin kohdistuva haitta.

Melutasosta säädetään lähes poikkeuksetta. Purkamot saavat päivisin tuottaa 55dB:n melua ja yöaikaan 50dB:n melua.

Rakenteet. Nestetiiviistä rakenteista varastointialueella sekä purkamohallissa säädetään valtioneuvoston asetuksessa. Nämä seikat otetaan määräyksissä huomioon lähes aina. Purkamotoiminta määrätään usein suoritettavaksi hallissa tai muussa vastaavassa rakennuksessa. Asetus antaa omat vaatimuksensa myös sisätilojen lattiarakenteille ja ne määrätään usein erikseen myös lupamääräyksissä. Purkamohallin, pinnoitettujen alueiden ja varastojen kuntoa on seurattava säännöllisesti. Vauriot on korjattava mahdollisimman pian.

Ennen piha-alueen pinnoitustöitä purkamo saattaa joutua tekemään tutkimuksen maaperän pilaantumisesta. Tutkimus tulee kysymykseen jos alueella on ollut purkamotoimintaa jo pitkään ilman nestetiivistä alustaa. Tutkimuksen tulokset on toimitettava aluehallintokeskukselle. Jos tutkimuksissa paljastuu maaperän pilaantumista, on alue puhdistettava ennen pinnoitusta.

Öljynerotin. Öljyn- ja rasvanerottimet on purkamoilla oltava käytössä jo romuajoneuvoasetuksen veloituksesta. Määräyksissä kuitenkin säädetään tarkemmin öljynerottimien huollosta. Öljynerotin tulee huoltaa ja tyhjentää säännöllisesti, yleensä kuitenkin vähintään kerran vuodessa. Öljynerottimen kuntoa tulee seurata silmämääräisesti kerran kuukaudessa. Edellä kuvatut toimet on kirjattava ylös yrityksen käyttöpäiväkirjaan. Lisäksi öljynerottimelta vaaditaan joskus tiettyjen standardien täyttymistä. Öljynerottimen jälkeen maastoon ohjatuista vesistä on otettava näyte. Näyte määrätään otettavaksi kerran tai kahdesti vuodessa.

Määräajat. Lupamääräysten täyttämiseksi annetaan määräaikoja hyvin kirjavasti. Juuri koskaan ei anneta yhtä määräaika, jolloin kaikkien lupamääräysten on täytyttävä. Usein määräajat koskevat yksittäisiä määräyksiä. Lisäksi määräajoille tyypillistä on se, että ne koskevat vain suunnitelmien tekemistä. Määräajat vaihtelevat kahdesta kuukaudesta reiluun vuoteen. Esimerkiksi työntekijöiden koulutus voidaan määrätä tapahtuvaksi kahden kuukauden kuluessa luvan saamisesta. Piha-alueen pinnoitustöiden suunnitelma tulee kuitenkin toimittaa aluehallintovirastolle esimerkiksi vasta kuuden kuukauden kuluttua.

Yleinen ympäristösuojelu. Ympäristönsuojelulaista löytyy perusta määräyksille yleisestä siisteydestä ja ympäristönsuojelusta. Purkamotoiminta ei saa aiheuttaa ympäristön pilaantumista millään tavalla. Purkamo ei saa aiheuttaa maaperän ja pohjavesien pilaantumista, terveyshaittaa, pölyyntymistä, roskaantumista tai maisemahaittaa. Purkamoalue määrätään usein aidattavaksi lukittavalla aidalla. Jos lupaprosessin aikana on tullut mielenkiintoa tai muistutuksia maisemahaitasta, piha määrätään siivottavaksi. Toinen vaihtoehtoinen määräys on rakentaa aita suojaamaan purkamon näkyvyyttä.

Jätehuolto. Purkamoiden on huolehdittava yleisen jätehuollon asianmukaisesta järjestämisestä. Purkamon on oltava tietoinen vastaanotettavan jätteen luonteesta. Vaikka kaikissa lupamääräyksissä ei tätä seikkaa mainita, todellisuudessa kaikkien luvan saaneiden purkamoiden on kuitenkin pidettävä käyttöpäiväkirjaa ja oltava tätä kautta tietoisia yrityksessä käsiteltävästä jätteestä. Käyttöpäiväkirjaan kirjataan ylös purkamon kautta kulkeneet jätteet, niiden määrä ja laji.

Joskus purkamolle toimitetaan jätettä, jonka käsittelyyn yrityksellä ei ole lupaa. Tällainen jäte tulee silloin joko palauttaa sen luovuttajalle tai toimittaa jatkokäsittelyyn sellaiseen laitokseen, jolla on lupa kyseisen jätteen käsittelyyn. Tästä säädetään noin 1/3 päätöksistä. Silti jätelaki velvoittaa tähän kaikkia toimijoita. Osassa määräyksistä on kirjattava eteenpäin toimitettavat tai hylätyt jätteet käyttöpäiväkirjaan.

Ongelmajätteet. Romuajoneuvoasetus säättää ongelmajätteiden säilytysastioista sekä kieltelee ongelmajätteiden sekoittamisen keskenään tai muihin jätteisiin. Lupamääräyksissä ongelmajätteistä säädetään kuitenkin myös muuta. Ongelmajätteitä tulee säilyttää lukittavassa varastossa. Varastossa tulee olla nestetiiviit, syöpymistä ja kulutusta kestävät lattiarakenteet. Usein varastossa on oltava lisäksi reunukset vuotojen estämiseksi. Viemärointi tilassa on usein kiellettyä. Joissakin tapauksissa varastoinnissa on otettava määräysten mukaan huomioon myös ongelmajätteiden jäätyminen.

Ongelmajätesäiliöiden tulee kestää painetta ja kulutusta, jota saattaa aiheutua kuljetuksen yhteydessä. Ongelmajätesäiliöt tulee merkitä asianmukaisesti eli näkyvissä on oltava tiedot jätteen haltijasta sekä jätelajista.

Ongelmajätettä saa toimittaa jatkokäsiteltäväksi vain laitoksiin, joilla on ympäristölupa. Ongelmajätteiden kuljetuksesta on tehtävä lain vaatima siirtoasiakirja. Ongelmajätteet tulisi kuljettaa pois purkamolta vähintään kerran vuodessa. Ongelmajätteiden määrät ja laadut sekä jatkokäsittelyyn kuljetus tulee kirjata käyttöpäiväkirjaan.

Ongelmatilanteet. Ympäristöluvan haltijan ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ympäristönsuojelulaissa. Lähes aina ilmoitusvelvollisuus on asetettu myös lupamääräykseksi. Purkamoilla on ilmoitusvelvollisuus häiriö- ja poikkeustilanteissa. Ilmoitus tulee tehdä mahdollisimman pian aluehallintovirastolle. Pirkanmaalla ilmoitus vaaditaan erikseen myös, jos toiminnassa ilmenee laitevikoja. Ongelmatilanteisiin tulee olla riittävästi imeytysmateriaalia. Joskus ympäristöluvista määrätään varautumaan ongelmatilanteisiin myös alkusammutusvälineistöllä.

Purkamojen tulee ilmoittaa toiminnassa tapahtuvista muutoksista hyvissä ajoin. Myös toiminnan lopettamisesta on tehtävä ilmoitus etukäteen. Lopettamisilmoitus on tehtävä 2-6 kuukautta etukäteen, määräaika riippuu aluehallintovirastosta.

Kirjanpito toiminnasta. Purkamoiden pitämästä käyttöpäiväkirjasta tulee ilmetä vuoden aikana tapahtunut toiminta. Käyttöpäiväkirjan tiedoista tiivistetään vuosiraportti aluehallintovirastolle. Yleensä kuluneen vuoden raportti tulee toimittaa virastolle helmikuun loppuun mennessä. Poikkeuksia saattaa kuitenkin esiintyä. Vuosiraportista on käytävä ilmi myös vuodenvaihteessa varastossa olleiden jätteiden määrät. Käyttöpäiväkirja tulee tarvittaessa esittää viranomaisille, jos vuosiraportin tietoja halutaan tarkistaa.

Vastuuhenkilö. Purkamon on nimettävä vastuuhenkilö, jonka tiedot on ilmoitettava sekä kunnan ympäristöviranomaisille että aluehallintovirastolle. Joskus määrätään myös henkilökunnan ammattitaitoisuudesta ja ympäristöasioiden tuntemuksesta. Vaikka vastuuhenkilöstä määrätään ympäristöluvista lähes poikkeuksetta, löytyy sille myös peruste ympäristönsuojelulaista.

Vakuus. Purkamoiden on suoritettava vakuus ympäristölupamääräyksen mukaisesti. Vakuuden arvo vaihtelee 1 400€ ja 15 000€ välillä. Vakuuden määrä riippuu käsiteltävien romuajoneuvojen vuosittaisesta määrästä. Vakuuden suuruuteen vaikuttaa myös se, käsitteleekö yritys autojen lisäksi muutakin jätettä. Vakuuden tarkoituksena on taata, että mahdolliset vahingot ja korvaukset tulevat suoritetuiksi. Vakuuden tarpeesta säädetään ympäristönsuojelulaissa.

Tarkastaminen. Ympäristölupa myönnetään joko määräaikaisena tai toistaiseksi voimassaolevana. Toistaiseksi voimassaolevia lupia on tarkistettava määräajoin. Purkamojen luvat ovat poikkeuksetta toistaiseksi voimassaolevia. Hakemus lupamääräysten tarkistamiseksi on tehtävä 5-10 vuoden kuluttua. Useimmiten autopurkamoiden määräaika vaihtelee 9 ja 10 vuoden välillä.

Ympäristövahinkovakuutus. Joskus ympäristölupien määräyksiin sisältyy lisäksi vaatimus ympäristövahinkovakuutuksen ottamisesta. Tosin tämä vakuutus on pakollinen kaikille ympäristöluvan saaneille autopurkamaille. Asiasta säädetään laissa ympäristövahinkovakuutuksesta ja sen nojalla annetussa asetuksessa ympäristövahinkovakuutuksesta. Asetuksesta käy ilmi, että jos lupa on saatu alueellisilta ympäristökeskuksilta, on ympäristövahinkovakuutus otettava. Tuolloin ympäristöhaitta on niin merkittävä, että vakuutus katsotaan tarpeelliseksi.

Paras käyttökelpoinen tekniikka. Purkamoiden tulee seurata parhaan käyttökelpoisen tekniikan kehitystä ja oltava valmis ottamaan se käyttöön. Paras käyttökelpoinen tekniikka on sisällytetty ympäristöluvan määräyksiin lähes poikkeuksetta. Siitä säädetään ympäristönsuojelulaissa ja –asetuksessa.

Ympäristölupien valvonta

Määräaikaistarkistuksia on tehtävä lain mukaan riittävän usein. Tarkastuksia on lisäksi tehtävä poikkeustilanteiden yhteydessä sekä toiminnan muutoksiin ja määräysten tarkistamiseen liittyen. Tarkastuksia on suoritettava myös, jos jokin taho tätä erikseen vaatii. Esimerkiksi toiminnanharjoittaja tai naapuri voi vaatia erillistä tarkistusta.

Aluehallintovirastojen myöntämien ympäristölupien valvova viranomainen on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viranomainen laatii tarkastuksesta ensin suunnitelman ja tarkastuksen jälkeen kertomuksen.

Toistaiseksi voimassaoleva ympäristölupa on tarkistettava määräyksissä asetetun määräajan jälkeen. Aluehallintovirasto tarkastaa, täyttääkö purkamo edelleen ympäristöluvassa asetetut määräykset. Uudessa lupapäätöksessä on käytävä ilmi määräysten tarkastamiseksi tehtyjen selvitysten sisältö. Määräyksiä voidaan tarvittaessa muuttaa, mutta päätöksestä on käytävä ilmi uudet määräykset perusteluineen.

Ympäristönsuojelulaissa asetetaan, että viranomaisilla on oikeus tehdä mittauksia ja tutkimuksia luvan tarkistamiseksi. Viranomaisilla on lupa kulkea toisen omistamalla alueella ja tutustua toiminnan harjoittamisessa käytettyihin tiloihin sekä alueisiin.

Jos lakeja ei noudateta, viranomainen voi kieltää laittoman toiminnan. Viranomainen voi määrätä ympäristön kunnostustöistä ja palauttamaan ympäristö ennalleen. Jollei toiminnasta aiheutuvia haittoja voida poistaa, voi viranomainen määrätä toiminnan keskeytyksestä. Myös uhkasakko saattaa tulla kysymykseen.

SAATTEEKSI

Lainsäädäntö on jatkuvassa liikkeessä. Uusia säädöksiä ja asetuksia tulee siis jatkuvasti säätelämään purkamojen toimintaa. Viimeisin uudistus on vuoden 2010 alusta voimaan tullut uusi hallinnollinen kokonaisuus, aluehallintovirastot ja ELY-keskukset. On myös huomattu, että nykyinen ympäristölupamenettely on hieman raskas. Vuonna 2007 ympäristöministeriö asetti kolme työryhmää pohtimaan mahdollisia kevennyskeinoja. Raportit valmistuivat ja vuonna 2009 hallitus teki oman esityksensä menettelyn keventämisestä.

Järjestelmän tehokkuutta pyritään parantamaan yksinkertaistamalla nykyisiä menettelytapoja. Esityksessä ehdotetaan, että lupamenettelyn keventäminen tapahtuisi siten, että osa toimialoista siirrettäisiin rekisteröintimenettelyn piiriin. Esityksessä kuitenkin myös mainitaan, että rekisteröintimenettely on riittävä vain harvoilla toimialoilla. Hallituksen esitys ei kuitenkaan tuo poikkeusta purkamotoiminnan luvanvaraisuuteen.

Seuraava suuri muutos on vuonna 2015 tiukkenevat romuajoneuvojen uudelleenkäyttö ja hyödyntämisvaatimukset. Tuolloin romuajoneuvojen uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistavoite nousee 95 %:iin. Udelleenkäyttö ja kierrätys vaatimus on 85% ja muulla tavalla täytyy hyödyntää 10%. Näiden tavoitteiden täytyminen edellyttää entistä tiukempaa kierrätystä ja varaosien talteenottoa. Autoissa olevan pehmeän aineksen, niin kutsutun fluffin, hyödyntämiseen on kiinnitettävä tulevaisuudessa entistä enemmän huomiota. Fluffi koostuu esimerkiksi autojen verhoilusta. Sitä on työlästä irrottaa ja sen varastoiminen vaatii tilaa. Lisäksi sen hyödyntämiseen ei vielä ole kunnon keinoja.

Alaa koskeva lainsäädäntö ja muut vaatimukset muuttuvat siis jatkuvasti. Omia tietoja kannattaa päivittää ja uudistuksia seurata tarkalla silmällä. Seuraavalla sivulla on koottuna tähän tarkoitukseen hyödyllisiä linkkejä.

Huomioitavaa on myös se, että aluehallintovirastojen antamissa lupapäätöksissä on eroavaisuuksia. Vaikka laki velvoittaaakin suurelta osin samalla tavalla kaikkia yrityksiä, varsinaisissa lupamääräyksissä on havaittavissa alueellista vaihtelua.

LINKIT

Suomen Autopurkamoliitto Ry

www.autopurkamoliitto.fi

Suomen Autokierrätys Oy

www.suomenautokierratys.fi

Ajantasainen lainsäädäntö

www.finlex.fi

Euroopan ympäristöpolitiikka

http://europa.eu/pol/env/index_fi.htm

Valtion ympäristöhallinnon verkkosivu

www.ymparisto.fi

Aluehallintovirastojen verkkosivu

www.avi.fi

ELY-keskusten verkkosivu

www.ely.fi