

Ajovoima-akkujen kiertotalous ja EU:n akkuasetuksen (EU) 2023/1542 yhdenmukainen soveltaminen Suomessa

Suomalaisten autoalan ja kiertotalouden toimijoiden yhteinen kannanotto Euroopan parlamentille ja Euroopan komissiolle

1. Tiivistelmä

Allekirjoittaneet suomalaisen autoalan ja kiertotalouden toimijat ovat muodostaneet yhteisen näkemyksen siitä, miten EU:n akkuasetusta (EU) 2023/1542 sovelletaan Suomessa käytännössä.

Näkemyksemme mukaan nykyinen kansallinen soveltamistapa uhkaa EU:n akkuasetuksen tavoitteita ja tekee niiden toteutumisesta mahdotonta: Teknisesti turvallisia ja uudelleenkäyttökelpoisia ajovoima-akkuja ohjautuu ennen aikaisesti jätteeksi ja materiaalikierrätykseen suoran uudelleenkäytön täyskiellon vuoksi. Lisäksi asetuksen ainoa nimenomainen reitti takaisin uudelleenkäyttöön — ei-enää-jätettä-menettely (EEJ) — on käytännössä niin raskas taloudellisesti ja hallinnollisesti, ettei se ole todellinen vaihtoehto. Ensi sijassa ongelmaa olisi helpotettavissa kansallisin tulkinnoin, kuten esimerkiksi Norjassa on tehty. Lisäksi kyse on myös tulkinnallisista jännitteistä ja soveltamiskäytännöstä koko EU:n tasolla, jotta akkuasetuksen ja uuden ELV-asetuksen (EU) 2026/1738 uudelleenkäyttöä koskevat toimintamallit saadaan yhtenäisiksi ja myös ajovoima-akkujen suora uudelleenkäyttö mahdollistetaan ELV-asetuksen mukaisin menettelyin.

Näemme välttämättömäksi, että Euroopan parlamentti ja komissio ottavat kantaa jäljempänä esitettyyn täsmennyskysymykseen (kohta 7) sekä akkuasetuksen ja EU:n romuajoneuvoasetuksen tulkintojen harmonisointiin (kohta 5), jotta turvallinen uudelleenkäyttö, korjaustoiminta ja uudet liiketoimintamallit voivat toteutua yhdenmukaisesti koko sisämarkkinalla.

2. Ydinongelma: uudelleenkäytöstä on tehty käytännössä mahdotonta

EU:n akkuasetuksen johdanto-osa ja useat artikkelit (mm. 41, 56(2) ja 73–74 artikkelit) tunnistavat nimenomaisesti uudelleenkäytön, uudelleenkäyttöön valmistelun, käyttötarkoituksen muuttamisen ja uudelleenvalmistuksen osaksi akun elinkaarta ja pyrkivät helpottamaan niitä. Suomalaisessa soveltamiskäytännössä koko ajoneuvon romutuspäätös näyttää kuitenkin käytännössä ulottavan jätetestatuksen automaattisesti myös jokaiseen ajoneuvosta irrotettavaan, edelleen käyttökelpoiseen akkuun — riippumatta siitä, onko erillistä näyttöä uudelleenkäyttötarkoituksesta olemassa. Akkuasetuksen epätarkoituksenmukaisesta muotoilusta johtuen myös tämänkaltaisen tulkintakäytäntö mahdollistuu jäsenmaissa.

Asetuksen oma reitti pois jätetestuksesta — ei-enää-jätettä-menettely — on tarkoitettu ratkaisemaan tämän tilanteen. Käytännössä menettely on kuitenkin asetustasolla niin raskas, ettei se ole todellinen vaihtoehto yksittäiselle ELV-ajoneuvojen tai ajovoima-akkujen käsittelijälle taikka akkuja tai niiden osia uudelleenkäyttävälle korjaamolle. Menettelyn edellyttämä erillinen toimijakohtainen auditointi ja päätös, ympäristölupamenettely ja sopimusvelvoite tuottajayhteisön kanssa nostavat kynnyksen niin korkealle, että lopputulos on käytännössä sama kuin jos uudelleenkäyttöä ei sallittaisi lainkaan. Kyse ei siis ole vain tulkinnanvaraisuudesta, vaan siitä, että ainoa asetuksen tarjoama reitti pois jätetestuksesta on käytännön tasolla muodostunut käyttökeltovottomaksi ja taloudellisesti kannattamattomaksi. Suomessa kansallisesti säädetty ja tulkittu EEJ-menettely on vielä asetustakin tiukempi ja osin asetuksen kanssa ristiriitainen.

Emme aseta turvallisuus- tai ympäristötavoitteita kyseenalaisiksi. Päinvastoin kysymys on siitä, toteutuvatko nämä tavoitteet nykyisellä kansallisella tulkinnalla mahdollisimman vaikuttavasti ja yhdenmukaisesti — samalla kun akkuasetuksen oma tavoite (uudelleenkäytön ja käyttötarkoituksen muuttamisen helpottaminen, korkea ympäristönsuojelun taso ja toimivat sisämarkkinat) toteutuu täysimääräisesti.

Seurauksena on, että päätöksen akun tulevaisuudesta tekee käytännössä usein juuri se taho, jolla on vähiten tietoa tosiasiallisesti akun teknisestä kunnosta ja uudelleenkäyttöarvosta: Viimeinen omistaja luovutushetkellä.

Toisin sanoen kuka tahansa ajoneuvon omistaja voi todeta ajovoima-akun jätteeksi, mutta samaan aikaan uudelleenkäyttöön tähtäävä toiminta — testaus, korjaus, moduulien vaihto — edellyttää niin raskaita lupa- ja osaamisvaatimuksia, ettei sen harjoittaminen ole taloudellisesti kannattavaa edes silloin, kun se olisi teknisesti täysin mahdollista.

3. Viisi keskeistä tulkintajännitettä

Seuraava taulukko tiivistää kansallisen ohjeen ja EU-asetuksen väliset tulkintajännitteet. Nämä eivät ole lopullisia oikeudellisia johtopäätöksiä EU-oikeuden rikkomisesta, vaan kysymyksiä, jotka edellyttävät komission tai tuomioistuimen kannanottoa.

Teema	Suomen ohjeen lähtökohta	Selkeytettävä kysymys
Jätestatuksen syntyminen	Kansallinen ohje: koko ajoneuvon romutuspäätös tekee myös siitä irrotettavista, käyttökelpoisista akuista automaattisesti jätettä.	Onko todella tarkoituksenmukaista tai akkuasetuksen lähtökohtien mukaista kytkeä ajovoima-akkujen jätestatus ajoneuvon viimeisen haltijan aikomukseen romuttaa koko ajoneuvon vai tulisiko tulkita akkujen romutuspäätös tehtäväksi ajoneuvon romutuksen jälkeiseksi toimenpiteeksi, jonka tekee ajovoima-akkuja ammattimaisesti käsittelevä laillinen käsittelijä koko akun tai kunkin uudelleenkäytettävän komponentin osalta?
Ei-enää-jätettä-menettely (EEJ)	Kansallinen ohje edellyttää erillistä EEJ-päätöstä ennen kuin uudelleenkäyttöön valmisteltu akku lakkaa olemasta jätettä.	Tulisiko tulkinta muodostua niin, että tähän riittäisi 73 artiklan mukainen näyttö (kuntoarvio, dokumentoitu jatkokäyttö, kuljetussuojaus) ilman toimijakohtaista ennakkopäätöstä?
Uudelleenkäyttö vs. uusi markkinoille saattaminen	Testaus, korjaus tai varaosana luovutus voidaan tulkita uudeksi tuottajavastuun synnyttäväksi markkinoille saattamiseksi.	Tulkinta on äärimmäisen tiukka ja tarkoittaa esimerkiksi yksittäisen autokorjaamon muuttumista auton osien valmistajaksi tuotevastuineen. Tämä on käytännössä täysin kestävä tulkintalähtökohta. Missä kulkee raja pelkän uudelleenkäytön ja 56 artiklan 2 kohdan tarkoittaman uuden markkinoille saattamisen välillä?
Tuottajayhteisön sopimus ja markkinoillepääsy	Uudelleenkäyttöön valmistelu edellyttää kirjallista sopimusta tuottajayhteisön kanssa.	Tällainen sopimusvelvoite käytännössä muodostaa ns. portinvartija-aseman tuottajayhteisölle. Neuvotteluasetelma on erittäin epätasapainoinen nykyisen käsittelyketjun ja osien uudelleenkäyttäjien kannalta suhteessa autoteollisuutta edustavaan tuottajayhteisöön nähden. Ohjeistuksen sisältöä suhteessa kilpailulainsäädäntöön olisi arvioitava. Millä ehdoin ja keinoin markkinoillepääsy varmistetaan niin, että menettely on syrjimätön ja mahdollistaa laillisen elinkeinon harjoittamisen? Allekirjoittaneet toivovat ohjeistuksen osalta kilpailuviranomaisten kannanoton pyytämistä.
Luovutusvelvollisuus ja akun arvo	Vastaanottopisteen on luovutettava jäteakku tuottajayhteisön järjestelmään.	Kenelle akun jäännösarvo kuuluu, kun luovutus on pakollinen mutta omistusoikeus ei siirry?

Teema	Suomen ohjeen lähtökohta	Selkeytettävä kysymys
		Todettakoon, että yksinomaisten luovutusvelvollisuuden vastineena tuottajalle muodostuu akkuasetuksen mukaisesti lisäkustannus jätteenkäsittelyn kustannusten myötä. Kun tulkintakäytännön vuoksi akkujen uudelleenkäyttö loppuu, ei näitä kustannuksia voida kattaa uudelleenkäytön mahdollistamalla arvonnousulla. Tämä tarkoittaa ajoneuvojen hintojen nousua, korjauskustannusten kasvua, vakuutusmaksujen nostopainetta sekä ajoneuvoteollisuuden kohdistuvien ympäristövelvoitteiden karkaamista entistä kauemmas. Onko ohjeistuksen laatimisen yhteydessä arvioitu linjausten taloudellisia vaikutuksia?

4. Havaitut käytännön vaikutukset

Vaikutusalue	Havainto
Korjaamot ja akkukorjaajat	Luvitusprosessin arvioitu kustannus vähintään 20 000–30 000 € toimijaa kohden, ja täysimittainen viranomaisvaatimukset täyttävä käsittelyalue voi tarkoittaa ajoneuvojen vastaanottajille noin 200 000–250 000 euron investointia; EEJ-auditointivalmiuden arvioidaan kypsyvän Suomessa vasta noin 5–6 vuoden kuluessa. Mikäli uudelleenkäytön valmistelijalle katsotaan tulevan Suomen viranomaisten tulkinnan mukaisesti myös tuotevastuu, ovat kustannukset moninkertaisia tai moninkymmenkertaisia.
Kuluttajat	Viimeinen omistaja — tyypillisesti se, jolla on vähiten tietoa akun uudelleenkäyttökelpoisuudesta — päätyy tosiasiasa ratkaisemaan akun jätestatuksen ja sitä kautta tulkinnasta johtuen akun uudelleenkäytön mahdollisuuden.
Ajoneuvon jäännösarvo	Havaittu esimerkki: nelivuotiaan sähköauton akkutakuu raukesi määräaikaishuollon myöhästymisen vuoksi; uuden akun hinta oli tehtaan varaosatuotannon ilmoittaman mukaan n. 73 000–78 000 euroa. Ajoneuvon akun korjaaminen vastaavan ikäisillä ja kunnioilla akkumoduuleilla maksoi tässä esimerkkitapauksessa noin 5 000 euroa. Jatkossa tulkintakäytännön seurauksena tällaisia muutoin täysin liikennekelpoisia ajoneuvoja joudutaan ajovoima-akun vaurioiden vuoksi poistamaan ennen aikaisesta liikenteestä. Tämä tarkoittaa myös vakuutusmaksujen merkittävää nousua tai vakuutuskentän linjausta, ettei ajoneuvoihin myönnetä enää vakuutusturvaa.
Rajat ylittävät vaikutukset	Vaurioituneita ajoneuvoja siirtyy korjattavaksi ulkomaille, joiden valvonta- ja dokumentointikäytännöt voivat poiketa Suomen käytännöistä. Kyseessä on siis toteutumassa oleva riski sääntelyn tahattomasta siirtymävaikutuksesta (regulatory displacement) ilman taattua turvallisuushyötyä. Samalla riskinä on, että akkujen korjaukseen ja kierrätykseen liittyvät investoinnit, osaaminen ja työpaikat sekä niiden arvonnousu siirtyvät Suomen ja EU:n ulkopuolelle, jolloin Suomi menettää myös mahdollisuuden valvoa, miten omaa ajoneuvokantaa tosiasiasa korjataan.
Kiertotalous ja ilmasto	Käyttökelpoisen komponentin ohjaaminen ennen aikaisesta materiaalikierrätykseen hukkaa siihen sidotun raaka-aine- ja hiilijalanjälki-investoinnin. Ympäristöllisten tavoitteiden kannalta tällainen akkuasetuksen tulkinta johtaa fataaliin lopputulokseen.
Tuottajavastuun kustannusvastuu	Tuottajayhteisöjen odotetaan kattavan akkujen keräys- ja käsittelykustannukset ilman kustannuksia purkamolle, mutta käytännön kokemukset osoittavat, ettei tämä vielä toteudu tavoitellulla tavalla; käsittelykustannukset (mm. käytetyt akut n. 1000–1500 €/t, vaurioituneet akut n. 2500 €/t, lisäksi kuljetus- ja pakkausmaksut) jäävät tosiasiasa käsittelijän kannettavaksi, koska ohjeistuksella ei oteta millään lailla kantaa

Vaikutusalue	Havainto
	tuottajan kustannusvelvollisuuteen. Käytännössä akuilla ei siten ole jätteenä niiden käsittelijälle taloudellista arvoa, mikä poistaa kannustimen kehittää kotimaista diagnostiikka-, purku- ja esikäsittelyosaamista.
Digitaalinen jäljitettävyyys	Valmisteilla olevat digitaaliset seuranta- ja raportointivaatimukset tuovat purkamoiille ja käsittelijöille uusia velvoitteita, joiden yhteensovittaminen kansallisten käytäntöjen ja kustannusmallien kanssa on syytä valmistella ajoissa. Akkupassi on ajovoima-akkujen käsittelyn kannalta hyvä työkalu ja sen käyttöönottoon tulisi panostaa. Akkujen uudelleenkäyttö ja sen myötä mahdollistuva uusi (ja nykyinen) liiketoiminta on mahdollisuus tällaisten panostusten kattamiseen.

5. Ratkaisu ytimeen: akkuasetuksen ja EU:n romuajoneuvoasetuksen tulkintojen harmonisointi

Ydinongelman todellinen ratkaisu ei ole käsittelyn tekninen sujuvoittaminen, vaan se, että akkuasetuksen kansallinen tulkinta uudelleenkäytön mahdollistamisen osalta tuodaan lähemmäs sitä lähtökohtaa, johon EU:n uusi romuajoneuvoasetus (ELV-asetus) rakentuu. ELV-asetuksen tavoitteena on nimenomaisesti tukea ajoneuvojen ja niiden komponenttien — mukaan lukien ajovoima-akkujen — korjaamista ja uudelleenkäyttöä osana romuajoneuvojen käsittelyä. Myös akkuasetuksen oma tavoite on, että jo valmistetut akut pysyvät käytössä mahdollisimman pitkään, tarvittaessa myös eri käyttötarkoituksessa.

Pyydämme, että viimeistään ELV-asetuksen voimaan tullessa jäsenvaltioiden akkuasetuksen ja ELV-asetuksen tulkinnat ajovoima-akkujen uudelleenkäytön osalta yhdenmukaistetaan niin, ettei akkuasetuksen kansallinen soveltaminen jää ELV-asetuksen lähtökohtia tiukemmaksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi, ettei teknisesti turvallisen ja dokumentoidusti uudelleenkäyttöön tarkoitetun ajovoima-akun tulisi automaattisesti saada jätetestusta silloin, kun ajoneuvo, josta se irrotetaan, käsitellään romuajoneuvona ELV-asetuksen mukaisesti.

Samaan kokonaisuuteen liittyvät myös tuottajavastuujärjestelmien kustannusvastuu ja digitaalinen jäljitettävyyys (ks. kohta 4), joiden yhdenmukainen eurooppalainen toteutus on edellytys sille, että uudelleenkäyttöön perustuva liiketoiminta voi syntyä tasapuolisin ehdoin kaikkialla EU:ssa.

Korostamme, että korjaus, uudelleenkäyttö ja materiaalikierrätys eivät ole toistensa vaihtoehtoja, vaan saman arvoketjun peräkkäisiä vaiheita. Uudelleenkäyttö ei vie liiketoimintaa kierrätysteollisuudelta: jokainen korjauksessa vaihdettu rikkiäinen moduuli, kenno tai akun osa vapautuu kierrätykseen ja raaka-aineiden talteenottoon. Materiaali ei poistu kierrosta, vaan sen käyttöikä pitenee ennen lopullista materiaalikierrätystä. Tämä edellyttää, että käyttökelpoiset ajovoima-akut voivat ohjautua käsittelijöiltä suoraan korjaustoimintaa harjoittaville yrityksille ilman tarpeettomia välikäsiä.

6. Täydentävä ratkaisu: riskiperusteinen pätevyys- ja koulutusmalli akkujen käsittelylle

Edellä kuvattu tulkintojen harmonisointi (kohta 5) ratkaisisi ydinongelman eli sen, voiko uudelleenkäyttö ylipäättään olla todellinen vaihtoehto. Sen rinnalle tarvitaan kuitenkin myös selkeä, oikeasuhtainen malli sille, millaista osaamista ja valvontaa akun turvallinen käsittely edellyttää eri työvaiheissa. Emme pidä tarkoituksenmukaisena mallia, jossa kaikki akun käsittely vaatii saman raskaan luvitus- ja tuottajavastuumenettelyn riippumatta toimenpiteen todellisesta riskistä. Esimerkkinä oikeasuhtaisemmasta ratkaisusta nostamme Saksassa käytössä olevan DGUV 209-093 -standardiin perustuvan nelitasoisen pätevyysjärjestelmän, jossa vaadittu osaamistaso ja siihen liittyvä valvonta kasvavat portaattain toimenpiteen sähköisen riskin mukaan:

- Taso 1: työskentely akun läheisyydessä (mm. logistiikka, kuljetus, visuaalinen tarkastus) — ei sähköistä työtä.
- Taso 2: jännitteettömäksi tehdyn järjestelmän parissa työskentely (mm. akun irrotus, peruskorjaukset).

- Taso 3: työskentely jännitteisten korkeajännite-osien parissa.
- Taso 4: akun syväkorjaus, purku ja kennotason työ osittain jännitteisenä.

Suomessa on jo käytössä osaamista tukevia standardeja (mm. SFS 6002, SFS-EN 18061), joiden varaan vastaava, kansallisesti sovellettu porrastettu malli olisi mahdollista rakentaa. Tällainen malli kohdistaisi raskaimman valvonnan vain aidosti korkean riskin toimintaan ja mahdollistaisi kevyemmän, mutta silti turvallisuuden takaavan menettelyn pienimuotoiselle testaukselle, diagnostiikalle ja korjaukselle. Malli koskee nimenomaan akkujen käsittelyn osaamis- ja turvallisuusvaatimuksia — se ei sellaisenaan ratkaise kohdassa 2 ja 5 kuvattua jätetestaus- ja markkinoillepääsykysymystä, mutta tarjoaa toimivan pohjan sille, miten akkujen käsittelyn koulutus- ja osaamisvaatimukset voitaisiin Suomessa määritellä oikeasuhtaisesti.

7. EU:lta ja kansallisesti pyydettävät täsmennykset ja toimenpiteet

Pyydämme Euroopan parlamenttia ja/tai Euroopan komissiota ottamaan kantaa tai antamaan tiedonannon seuraavaan kysymykseen:

- *Miten asetusta (EU) 2023/1542 tulee soveltaa yhdenmukaisesti tilanteessa, jossa sähköajoneuvosta irrotettu ajovoima-akku on teknisesti turvallinen ja tarkoitettu käytettäväksi uudelleen samassa käyttötarkoituksessa, mutta ajoneuvo, josta se irrotetaan, luovutetaan romutettavaksi?*
- Millä perusteella ratkaistaan, onko akku käytetty tuote vai jäteakku, ja mikä merkitys on haltijan dokumentoidulla uudelleenkäyttötarkoituksella sekä akun kuntoarviolla?
- Milloin käytetyn ajovoima-akun testaus, korjaus tai luovutus varaosaksi merkitsee 56 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua uutta markkinoille saattamista ja uuden tuottajavastuun syntymistä?
- Voidaanko 73 artiklan mukainen kuntoarvio, dokumentoitu jatkokäyttö ja kuljetussuojaus hyväksyä osoitukseksi jätetestauksen päättymisestä ilman, että kaikissa tapauksissa vaaditaan erillinen toimijakohtainen ennakkopäätös?
- Miten varmistetaan, että akkuasetuksen ja EU:n uuden romuajoneuvoasetuksen (ELV-asetus) tulkinnat ajovoima-akkujen uudelleenkäytön osalta yhdenmukaistetaan siten, ettei akkuasetuksen kansallinen soveltaminen jää ELV-asetuksen lähtökohtia tiukemmaksi?
- Miten jäsenvaltioiden tulee varmistaa, etteivät kansalliset sopimus-, lupa- ja rekisteröintikäytännöt tarpeettomasti estä turvallista uudelleenkäyttöä tai vääristä EU:n sisämarkkinoita?

Epäyhtenäinen soveltaminen vaikuttaa jo nyt sähköautojen korjattavuuteen ja kustannuksiin, vakuutus- ja lunastusprosesseihin, käytettyjen akkujen varaosamarkkinoihin, kiertotalousinvestointeihin sekä siihen, missä jäsenvaltioissa akkujen testaus-, korjaus- ja uudelleenkäyttöliiketoiminta kehittyy.

8. Pyyntömme kootusti

- Akkuasetuksen ja EU:n romuajoneuvoasetuksen (ELV-asetus) tulkintojen harmonisointia ajovoima-akkujen uudelleenkäytön osalta, viimeistään ELV-asetuksen voimaantulon yhteydessä.
- Yhdenmukainen tulkintaohje siitä, milloin ajovoima-akun jätetestaus alkaa suhteessa koko ajoneuvon romutuspäätökseen.
- Selkeä, EU-tasolla yhdenmukainen raja pelkän uudelleenkäytön ja uuden markkinoille saattamisen välillä.
- Oikeasuhtainen, riskiperusteinen valvontamalli, joka ei aseta pienimuotoista testausta ja korjausta samalle hallinnolliselle tasolle kuin teollista uudelleenvalmistusta.
- Selkeä raja sille, milloin ajovoima-akun korjaaminen ja kunnostaminen on tavanomaista korjaustoimintaa ja milloin se tulkitaan uuden tuotteen valmistamiseksi.
- Ajovoima-akkujen korjausmahdollisuuksien parantaminen ja varaosamarkkinoiden synnyn mahdollistaminen myös kuluttajan näkökulmasta.

- Komission tai asiaankuuluvan elimen kannanotto edellä esitettyyn EU-kysymykseen, jotta jäsenvaltioiden käytännöt eivät pirstoudu ja sisämarkkinat toimivat myös ajovoima-akkujen kiertotaloudessa.
- Suomen kansallisen 3.7.2026 annetun ohjeen uudelleenarviointi ja uuden ohjeen laatiminen ja vahvistaminen ministeriötasolla, jotta asetustasoisen sääntelyn tulkinnasta ja toisaalta valvonnasta ei ole vastuussa sama viranomainen. Lisäksi ohjeistuksen uudelleenvalmisteluun tulisi ottaa mukaan myös kilpailuviranomainen tai ainakin pyytää heidän lausuntoaan ohjeistuksen erittäin kovien kilpailua rajoittavien elementtien vuoksi.
- Kansallinen riskiarvio siitä, miten annettu ohjeistus vaikuttaa harmaan talouden lisääntymiseen ja laittomiin jätevierteihin.
- Selkeät ja yhdenmukaiset kansalliset pelisäännöt ajovoima-akkujen vastaanottoon ja käsittelyyn, valmisteltuina yhteistyössä autoalan ja kiertotalouden toimijoiden kanssa.

9. Muistiota laatimassa

Organisaatio	Edustaja
Autoalan Palvelutuottajat (AAPT)	Harri Heilimä, hallituksen puheenjohtaja
Autoalan Palvelutuottajat (AAPT)	Matti Pahkala, toiminnanjohtaja
Suomen Romukauppiaiden Liitto ry	Hanna Kallio-Kokko, toiminnanjohtaja
Suomen Autopurkamoliitto ry	Ilkka Koponen, järjestöjohtaja
Suomen Autopurkamoliitto ry	Juha Vähäoja, hallituksen puheenjohtaja
Kokkolan Autohuolto	Jesse Haapala, toimitusjohtaja
Volvoks Oy	Kari Laine, toimitusjohtaja
Raskassarja - Finnish RK-Group Oy	Oskari Hentilä, varatoimitusjohtaja

Lisätiedot:

Harri Heilimä, Autoalan Palvelutuottajat (AAPT) — harri.heilima@aapt.fi

Ilkka Koponen, Suomen Autopurkamoliitto ry — ilkka.koponen@autopurkamoliitto.fi

Hanna Kallio-Kokko, Suomen Romukauppiaiden Liitto ry — hanna.kallio-kokko@romukauppiat.fi