



Brüssel, 11. juuni 2025
(OR. en)

10092/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0284(COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

MÄRKUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Nõukogu

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ
– Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Euroopa Komisjon avaldas 13. juulil 2023 järgmise ettepaneku: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ (edaspidi „ettepanek“).
2. Komisjon tutvustas oma seadusandlikku ettepanekut ja sellele lisatud mõjuhindangut keskkonna töörühmas 3. oktoobril 2023 Hispaania eesistumise ajal, selle käigus peeti ka esialgne arvamuste vahetus.

3. Ettepanekus on pakutud välja nõuded, millega tagada, et uued sõidukid konstrueeritaks viisil, mis hõlbustab tarvikute ja osade ringlussevõttu, korduskasutamist ja taastamist. Samuti pannakse selles ette kehtestada ringlussevõetud plasti kasutamise kohustuslik eesmärk ja anda komisjonile volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada tulevikus ringlussevõetud terase, kriitiliste toormete ja alumiiniumi alased eesmärgid. Ettepanekuga soovitakse tugevdada laiendatud tootjavastutust ning see sisaldab tugevamaid jälgitavus- ja kontrollimeetmeid romusõidukite kogumise suurendamiseks ja püsiva probleemi, milleks on nn kaduma läinud sõidukid, lahendamiseks. Ühtlasi pannakse selles ette keelata selliste kasutatud sõidukite eksport, mis ei ole enam sõidukorras, et liit saaks täita enda võetud kohustusi vältida saaste suurendamise põhjustamist kolmandates riikides ja hoida väärtuslikke materjale ELis. Lisaks soovitakse ettepanekuga tagada romusõidukite parem töötlemine, kehtestades selleks plasti ringlussevõtu eesmärgi ning muutes kohustuslikuks eemaldada sõidukitelt enne purustamist tarvikud ja osad, et edendada ringmajandust.
4. Euroopa Parlamendis edastati ettepanek keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonile (ENVI) ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonile (IMCO), kes nimetasid raportöörideks vastavalt Jens GIESEKE (PPE, DE) ja Paulius SAUDARGASE (PPE, LT).
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 13. detsembril 2023.
6. Töörühma tasandil on ettepanekut arutatud 17 koosolekul Hispaania, Belgia, Ungari ja Poola eesistumise ajal. Esimene kompromisstekst koostati ja avaldati Belgia eesistumise ajal¹. Ungari eesistumise ajal koostati uus kompromissettepanek². Praegune eesistujariik Poola on koostanud veel kaks kompromissteksti³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 ja 8543/25.

8. Eesistujariik Belgia teavitas delegatsioone ettepaneku menetlemise seisust keskkonna nõukogu 17. juuni 2024. aasta istungi päevakorda kantud muude küsimuste raames ning 17. detsembril 2024 toimus Ungari eesistumise ajal keskkonna nõukogus ettepaneku üle poliitiline mõttevahetus. COREPER esitas 30. aprillil 2025 suunised edasiseks tööks seoses tarbimisjärgsete jäätmetega, mida võib ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse eesmärkide täidetuse hindamisel arvesse võtta.
9. COREPER arutas ettepanekut 4. juunil 2025 keskkonna nõukogu istungi ettevalmistamiseks ning jõudis järeldusele, et tingimusel, et tehakse mõned kohandused, mis on esitatud käesoleva märkuse lisas, võib selle edastada nõukogule, et leppida nõukogu 17. juuni 2025. aasta istungil kokku üldine lähenemisviis.

II. EESISTUJARIIGI KOMPROMISSTEKSTI PÕHIELEMENDID

a) Õiguslik alus

Komisjon märkis, et kogu ettepaneku õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikkel 114. Võttes arvesse töörühma tasandil toimunud arutelusid, lisas eesistujariik romusõidukite ja kasutatud sõidukite käitlemist ja nende eksporti käsitleva ettepaneku IV ja V peatüki õiguslikuks aluseks ELi toimimise lepingu artikli 192 lõike 1, samas kui määruse muud sätted, eelkõige selle II ja III peatükk, mis käsitlevad peamiselt uute sõidukite tootmist, põhinevad endiselt ELi toimimise lepingu artiklil 114.

b) Kohaldamisala laiendamine (artikkel 2)

Mitu delegatsiooni toetas ambitsioonikuse suurendamist seoses nn raskeveokite ning kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite või neljarattaliste sõidukitega. See hõlmab uusi kohustusi, mis olid algselt ette nähtud ainult sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul, nagu konstruktsioon, mis võimaldab teatavaid osi eemaldada, ringmajanduse strateegia koostamine või osade märgistamine. Samal ajal peaks laiendatud tootjavastutus raskeveokite ja mootorrataste puhul hõlmama mitte ainult nende kogumist ja keskkonnaohutuks muutmist, nagu pani ette komisjon, vaid ka kogu töötlemisahela kulusid, kusjuures sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul on see juba nii. Enamikku neist uutest kohustustest kohaldataks ka L1e- ja L2e-kategooria mootorrataste suhtes, mida komisjoni esialgne ettepanek ei hõlmanud.

Lisaks on määruse kohaldamisalasse lisatud teatavad eriotstarbelised sõidukid, et veelgi suurendada ringlusest ja töötlemisest saadavat kasu. Vabastatud on haagiselamud, väiketootjate toodetud eriotstarbelised sõidukid ja väiketootjate toodetud mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukitarvikud, välja arvatud baassõiduk.

Samuti hõlmab määrus nüüd selliseid sõidukitarvikuid, mille suhtes kohaldatakse baassõidukiga võrreldes hilisemaid mitmeastmelise tüübikinnituse etappe (välja arvatud juhul, kui need on hõlmatud eespool nimetatud väikeseeria erandiga).

c) Kasutatud sõiduki ja romusõiduki eristamine (artikkel 37)

Muudetud lähenemisviis sisaldab nõuet, et iga omanikuvahetuse korral esitataks dokumendid, mis tõendavad, et sõiduk ei ole romusõiduk. Selliseks dokumendiks võib olla I lisa kohaselt koostatud hinnang (vt allpool) või kehtiv tehnölevaatuse kontrollkaart. Kõnealusest nõudest on nähtud ette erand sõidukorras sõiduki omandiõiguse üleandmiseks füüsilise isiku poolt, kes ei ole ettevõtja. Seda erandit ei kohaldata siiski internetimüügi suhtes, kuna viimane hõlmab suuremat riski. Eespool nimetatud muudatustele lisanduvad romusõidukite muudetud määratlus ja ulatuslikult muudetud I lisa, milles esitatakse siduvad ja soovituslikud kriteeriumid, mille täidetust tuleb hinnata, et teha kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk. I lisa C osas on sätestatud erandid erilise kultuurilise väärtusega sõidukite jaoks ja juhtudeks, kui sõidukiomanik otsustab sõiduki uuesti sõidukorda viia.

d) Ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse eesmärgid (artikkel 6)

Selleks et sillutada teed ringlusest märkimisväärse kasu saamisele, säilitades samal ajal realistliku lähenemisviisi, põhineb kompromisstekst ringlussevõetud plasti miinimumsisalduse eesmärkide kolmeetapilisel käsitusel. Eesmäärke suurendatakse järkjärgult, kusjuures nõutavad määrad on vähemalt 15 % hiljemalt 72 kuu möödumisel määruse jõustumisest, 20 % 96 kuu möödumisel ja 25 % 120 kuu möödumisel. Kaitsemehhanismina antakse komisjonile õigus kehtestada ajutised erandid nendest eesmärkidest, kui ringlussevõetud plasti vähene kättesaadavus või liiga kõrged hinnad muudavad nõuete täitmise ülemäära raskeks. Mis puudutab muude ringlussevõetud materjalide miinimumsisalduse eesmäärke, siis komisjonile antakse õigus kehtestada teostatavusuuringu alusel, mille ta peab ise läbi viima, ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu nõue. Sarnane õigus on talle ette nähtud ka muude materjalide, nimelt alumiiniumi, magneesiumi ja nende sulamite, aga ka neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti või boori puhul.

e) Ringlussevõetud plasti miinimumsisalduse eesmärkide saavutamise hindamisel arvestatavate tarbimisjärgsete jäätmete määratlus ja kolmandate isikute tehtavad auditid (artikli 3 lõige 11 ja artikkel 6 ning XIII lisa)

Tarbimisjärgsete jäätmete määratlust kohandati kooskõlas WTO eeskirjadega, et võimaldada nii ELis kui ka kolmandatest riikidest pärit ringlussevõetud materjali kasutamist. Selle muudatusega käib kaasas süsteem, mille kohaselt kolmandad isikud auditeerivad sellist ringlussevõetud materjali tootvaid käitisi, olenemata sellest, kas need asuvad ELis või kolmandas riigis. Vastavushindamisasutustel peab auditite tegemiseks olema liidu või samaväärne rahvusvaheliselt tunnustatud sertifikaat, näiteks ISO 19011:2018 või ISO/IEC 17020:2012 sertifikaat.

Nende auditite käigus kontrollitakse, et käitistes toimuv vastaks liidu õiguses sätestatud inimeste tervise, kliima ja keskkonna kaitse nõuetele või samaväärsetele nõuetele ning et sellistes käitistes töödeldavad plastijäätmed pärineksid tervikliku jäätmekäitlusstrateegiaga riikidest.

Võttes arvesse seost üleilmsete kaubandussuhete ja tarneahelatega ning vajadust leida õige tasakaal keskkonnakasu ning ELi ringlussevõtu- ja autotööstuse konkurentsivõime vahel, tuleks kolmandates riikides ringlussevõetud materjalide suhtes kohaldada samaväärseid tingimusi ja auditeid alles 48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist. Nende nõuete eeldatavat mõju tuleks põhjalikumalt hinnata 24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist. Lisaks on artiklisse 55 lisatud läbivaatamisklausel.

f) Tootjate kohustused (ringlusstrateegia, sõiduki pass – artiklid 9 ja 13)

Sõidukitootjate koormuse vähendamiseks sätestatakse kompromisstekstis, et ringlusnõuded peavad olema täidetud sõidukikategooriate (nt kõikide tootja valmistatud N1-kategooria sõidukite) lõikes, mitte iga tüübikinnituse saanud mudeli puhul, nagu oli ette nähtud komisjoni algses ettepanekus. See ei kehti aga teatava töötlemistehnoloogiate arengut ega ringlussevõetud materjali osakaalu käsitleva teabe kohta, mis jääb tüübipõhiseks.

Sõiduki ringluspõhisuse digitaalse passiga seoses on tehtud mitu täiendust, et tagada selle integreerimine muudesse liidu õiguses, näiteks kestlike toodete ökodisaini määrusega kehtestatud passidesse. Uue nõudena peab kõnealune pass sisaldama teavet pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi sisaldavate tarvikute kohta, samuti deklaratsiooni ringlussevõetud materjali osakaalu kohta, ringlusstrateegiat ning viidet varuosade kataloogile ja ka nende asukohale asjaomast tüüpi sõidukis.

g) Laiendatud tootjavastutus (artiklid 16–22)

Laiendatud tootjavastutuse korda muudeti, et võimaldada liikmesriikidele suuremat paindlikkust, võtmaks arvesse nende konkreetset olukorda või juba kehtivaid õigusakte. Seetõttu võib tootjate kohustusi äärepoolseimates piirkondades kohandada ja liikmesriigid võivad nõuda, et tootjad täidaksid oma laiendatud tootjavastutusega seotud kohustusi tootjavastutusorganisatsiooni kaudu.

Laiendatud tootjavastutuse tasu arvutamise seoses on selgitatud, et selle tasuga kaetakse ka kogumiskohast lammutuskotta transportimise kulud ning et tootjad katavad selliste sõidukitega seotud kulud, mille tootja ei ole tuvastatav (või mille tootjat enam ei ole), proportsionaalselt oma turuosaga.

Lisaks tuli välja töötada konkreetne piiriülene kord erijuhuks, kus määruses esitatud määratlusele vastav tootja ei ole selle liikmesriigi territooriumil, kus sõiduk muutub romusõidukiks, tuvastatav. Sellisel juhul katab kulud sõiduki (liidu) turule lasknud tootja, kusjuures viimasel peab laiendatud tootjavastutuse kohaldamiseks olema igas liikmesriigis volitatud esindaja. Samuti võivad liikmesriigid nõuda kasutatud sõiduki või sellise sõiduki, mille tootja ei ole tuvastatav, esimest korda registreerimisel vastava tasu maksmist töötlemiskulude katmiseks. Määruse järgimise tagamiseks on ette nähtud koostöö- ja järelevalvetegevused.

h) Kogumine (artiklid 23 ja 24)

Eesistujariigi tekstis selgitatakse, et romusõiduki võib toimetada kas otse tegevusloaga lammutuskotta, või kui liikmesriik on selleks loa andnud, liikmesriigi territooriumil loodud kogumissüsteemi kuuluvasse kogumiskohta, mille käitaja peab seejärel asjaomase romusõiduki ühe kuu jooksul toimetama tegevusloaga lammutuskotta, eesmärgiga vähendada seadusvastase tegevuse ohtu. Kogumiskohtadele sellise volituse andmise võimalust peetakse vajalikuks, et lahendada olukord väga väikestes liikmesriikides või äärepoolsetes piirkondades, kus tegevusloaga lammutuskojad puuduvad. Põhjustuses 46 selgitatakse nüüd ka seda, et meetmed, millega määratakse kindlaks, kas romusõiduki saab üle anda tasuta, võivad põhineda rahalistel stiimulitel.

i) Töötlemine (artiklid 27–36)

Eesistujariigi teksti on lisatud mitu selgitust artiklites, mis käsitlevad tegevusloaga lammutuskodade kohustusi, purustamist, ladustamist, vedelike eemaldamist ja keskkonnohutuks muutmise tähtaega, samuti komisjonile antud töötlemisnõuete kohandamise volitust, mis on nüüd konkreetselt piiritletud teaduse arenguga töötlemistehnoloogiate valdkonnas. Eesistujariigi tekst sisaldab romusõidukite koos muude jäätmetega purustamise keelu positiivset ümbersõnastust, mille kohaselt see toiming on nüüd lubatud, kui purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiatega on täidetud teatavad kvaliteedikriteeriumid ja peetud kinni teatavatest piirnormidest. Neid uusi piirnorme kohaldatakse ka romusõidukite purustamisel tekkinud mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise tingimusena. Juhul kui purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate piirnormidest on võimalik kinni pidada, võimaldab VII lisa C osas tekst eemaldatavate tarvikute ja osade suhtes rohkem erandeid – selle eesmärk on muuta tekst tulevikukindlamaks, innovatsioonisõbralikumaks ja tehnoloogianeutraalsemaks, kuna purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiad arenevad lähitulevikus edasi. Romusõidukitelt eemaldatud tarvikuid ei tohiks käsitada jäätmetena, kui tehniline hinnang tõendab, et asjaomased tarvikud ja osad sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks, nagu on sätestatud artiklis 31.

j) Kasutatud sõidukite eksport (artiklid 37a–45)

On selgitatud, et tollikontrollid, mille eesmärk on veenduda, et liidust eksporditaks ainult sõidukorras sõidukeid, on täielikult automatiseeritud ja põhinevad jätkuvalt olemasolevatel riskijuhtimispõhimõtetel, nõudmata üksikute sõidukite seisukorra füüsilist kontrollimist. Samuti on selgitatud, et liikmesriigid võivad jätkata olemasolevate rakenduste, sealhulgas Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) kasutamist, ühendumaks uue sõnumivahetusplatvormiga MOVE-HUB, mille eesmärk on liikmesriikide elektroonilised registrid ja tollisüsteemid omavahel ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu ühendada.

III. LÕPETUSEKS

10. Üldise lähenemisviisi jaoks mõeldud eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva märkuse lisas⁴.
11. Eeltoodut arvestades palutakse nõukogul:
 - vaadata läbi lisas esitatud tekst ja
 - leppida nõukogu 17. juuni 2025. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis.

⁴ Komisjoni ettepanekuga võrreldes tehtud täiendused on allajoonitud ja väljajätud on tähistatud nurksulgudega järgmiselt: [...]. Alaliste esindajate komitees 4. juunil 2025 arutatud dokumendiga 9440/1/25 REV 1 võrreldes tehtud muudatused on esitatud **paksus allajoonitud kirjas** ja väljajätud on tähistatud nurksulgudega järgmiselt: [...].

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114 ja artikli 192 lõiget 1 seoses käesoleva määruse artiklitega 14–45, 46 ja 48;

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon esitas 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“³ (edaspidi „Euroopa rohelepe“) uue majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Selleks et liidu tootepoliitika aitaks kaasa CO₂ heite ülemaailmsele vähendamisele, tuleb tagada, et liidus turustatavaid ja müüdavaid tooteid hangitaks, toodetaks ja nende olulusringi lõpus töödeldaks kestlikul viisil.
- (2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajalg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastel mudelitel suurened, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärt hulka kriitilisi ja strateegilisi toormeid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajalg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO₂ heite vähendamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni

³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,⁴ milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu⁵ ja parlament,⁶ et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ⁷ on kehtestatud romusõidukite ühtlustatud töötlemisnõuded ning sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu ning kordus- ja taaskasutamise eesmärgid. Sellega on kehtestatud romusõidukite kogumise kohustused ja ettevõtjate kohustused, piirates eelkõige raskemetallide kasutamist sõidukites. Samuti on sellega kehtestatud laiendatud tootjavastutuse põhinõuded, mille kohaselt sõidukitootjad katavad osa romusõidukite kogumise kuludest.
- (4) Komisjoni hinnangus direktiivile 2000/53/EÜ⁸ rõhutati, et direktiivi abil on täidetud mitu algset eesmärki, eelkõige kaadmiumi, plii, elavhõbeda ja kuuevalentse krooni kõrvaldamine sõidukitest, romusõidukite kogumiskohtade arvu suurendamine ning taaskasutamise ja ringlussevõtu eesmärkide saavutamine. Kuid hindamise käigus leiti, et direktiivis ei ole siiski piisavalt põhjalikult käsitletud olulisi romusõidukite kogumisega seotud küsimusi ning kõnealuste sõidukite kvaliteetse töötlemise tagamiseks seda enam ei kohandatud.

⁴ Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

⁵ Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

⁶ Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34).

⁸ 18. septembri 2000. aasta direktiivi 2000/53/EÜ (kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta) hindamine, SWD(2021) 61 final.

- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/64/EÜ⁹ reguleeritakse sõidukite tüübikinnitust, pidades silmas nende korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, nii et need sõidukid vastaksid olelusringi lõpu etapis direktiiviga 2000/53/EÜ seatud eesmärkidele. Kõnealune direktiiv ei ole aidanud oluliselt parandada uute sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust ning selles ei võeta arvesse uute sõidukite omadusi, mis on pärast kõnealuse direktiivi jõustumist märkimisväärselt muutunud.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858¹⁰ kehtestati mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike terviklik tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteem, eesmärgiga tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine ja keskkonnatoime kõrge tase. Määruse (EL) 2018/858 II lisas kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse kohaldamiseks on vaja eraldi õigusakti. Vaja on kehtestada sätteid ja nõuded ELi tüübikinnitusmenetluses olevate sõidukite ringluspõhisuse kohta. Selleks et tagada sõidukite vastavus kõnealustele nõuetele, on vaja tagada nende kontrollimine ELi tüübikinnitusmenetluse käigus. Käesoleva määruse nõuete kohaselt väljastatud tüübikinnituste suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2018/858 haldussätteid, sealhulgas turujärelevalvet, parandusmeetmeid ja karistusi käsitlevaid sätteid. Käesoleva määruse nõuete kohaselt väljastatud tüübikinnituste suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2018/858 haldussätteid, sealhulgas turujärelevalvet, parandusmeetmeid ja karistusi käsitlevaid sätteid.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (ELT L 310, 25.11.2005, lk 10).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

- (7¹¹) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega. Selleks et aidata kaasa keskkonna säilitamise, kaitsmise ja selle kvaliteedi parandamise, inimeste tervise kaitsmise ning loodusvarade kaalutletud ja mõistliku kasutamise eesmärkide saavutamisele, on tingimata vaja kehtestada normid romusõidukite käitlemise ja kasutatud sõidukite ekspordi tingimuste kohta.[...] Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. [...] Nende eesmärkide saavutamiseks [...] tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114 ja artikli 192 lõikel 1.
- (7a) ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud äärepoolseimates piirkondades peaks liikmesriikidel olema võimalik kohandada tootjate kohustusi, et tagada romusõidukite käitlemise teenus ja katta selle kulud, arvestades nende piirkondade eripärasid.

¹¹ Seda põhjendust võidakse veel muuta.

- (8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka [...]L-kategooria sõidukite ([...]L_{1e}–L_{7e}) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O), samuti eriotstarbeliste sõidukite suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite ([...]L_{1e}–L_{7e}) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) suhtes tuleks siiski viis aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist töötlemiseks tegevusloaga lammutuskodadesse ja nende keskkonnaohutuks muutmist ning tarvikute ja osade kohustuslikku eemaldamist enne purustamist nende korduskasutamiseks ja ringlusse võtmiseks, [...] samuti purustamisel tekkinud mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise tingimusi. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende olelusringi lõpus kogumise, [...] keskkonnaohutuks muutmise ja töötlemise kulud [...].

- (9) Kasutatud sõidukite ekspordiga seotud probleemid puudutavad nii sõiduautosid (M₁) ja väikesi tarbesõidukeid (N₁) kui ka suuremaid sõidukeid, nagu näitavad uuringud¹². Seepärast tuleks neid sätteid kohaldada ka raskeveokite ja nende haagiste suhtes (kategooriad M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. [...]See raskendab korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse [...]määrade arvutamist. [...] M₁- ja N₁-kategooria eriotstarbeliste sõidukite puhul peaksid kogumise, keskkonnaohutuks muutmise, tarvikute ja osade kohustusliku eemaldamise ning töötlemise kulud katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes ei tuleks kohaldada norme, mis käsitlevad ringmajanduse strateegiat ja kasutatud sõidukite eksporti. M₁- ja N₁-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu on nähtud ette direktiiviga 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid. Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

- (11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,¹³ on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks teha, kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud. Siiski on vaja ette näha ka erandid, et säilitada liikmesriikide võimalus määrata kindlaks olukorrad, kus üksikuid sõidukeid ei tohiks nende asjakohastele kriteeriumidele vastavusest hoolimata käsitada romusõidukitena, kui tegemist on erilise kultuurilise väärtusega sõidukiga. Sellised olukorrad võivad hõlmata näiteks kollektsionäärade või muuseumide valduses olevaid sõidukeid, eripärase konstruktsiooniga sõidukeid või võidusõiduks ettenähtud sõidukeid, tingimusel et pädevad asutused tunnustavad asjaomast erilist kultuurilist väärtust.
- (12) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel jõuti järeldusele, et sõidukite konstruktsiooni käsitlevad kõnealuse direktiivi sätted, mille eesmärk on hõlbustada nende sõidukite demonteerimist ja ringlussevõetud materjalide kasutuselevõttu, on avaldanud uute sõidukite konstrueerimisele ja tootmisele väga piiratud mõju, sest need ei ole piisavalt üksikasjalikud, konkreetsed ja mõõdetavad.

¹³ Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad loimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus meetoodika. See meetoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise meetoodika kehtestamiseks. Kuni sellise meetoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

- (14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis oma 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“ (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“),¹⁴ et probleemsete ainete kasutamine tuleb viia miinimumini ja need ained tuleb võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks minimeerida probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks kogu oma olemusringi jooksul kahjulikult inimeste tervisele ega keskkonnale.
- (15) Direktiiviga 2000/53/EÜ juba piiratakse plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist sõidukites ning nähakse ette erandid, mille korral selliseid aineid võib kasutada teatavates rakendustes. Käesolevas määruses peaks need kehtivad normid üle võtma. Kuid kemikaale käsitlevate õigusaktide sidususe tagamiseks tuleks piiranguid, mis on seotud muude ainete turulelaskmise ja kasutamisega sõidukites, käsitleda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006¹⁵ kohaselt. Samuti tuleks kõnealuse määruse alusel kehtestada piirangud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL)2019/1021¹⁶ reguleeritud ainete kasutamisele. Seepärast ei tohiks käesoleva määrusega anda võimalust piirata muude ainete kui plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi sisaldust sõidukites.

¹⁴ Komisjoni 14. [...]oktoobri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“, COM(2020) 667 final.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta (ELT L 169, 25.6.2019, lk 45).

- (16) Direktiivis 2000/53/EÜ on sätestatud erandid piirangutest plii ja kaadmiumi kasutamisele sõidukites kasutatavates akudes ning need võetakse käesoleva määrusega üle. Ainete kasutamist akudes reguleeritakse siiski põhjalikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2023/[...]1542¹⁷. Seepärast tuleks selliste ainetega tegeleda ning nende kasutamise piirangud ja piirangutega seotud erandid tuleks asjakohastel juhtudel kõnealusesse määrusesse käesolevas määruses esitatud muutmissättega üle kanda [...]. [...]
- (17) Teaduse ja tehnika arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil jätkuvalt olema volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse alusel sõidukites sisalduva plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangutest tehtavaid erandeid. Selliste erandite muutmisele või väljajätmisele peaks eelnema sellise muudatuse sotsiaal-majandusliku mõju hindamine, mida direktiivis 2000/53/EÜ ei ole sätestatud, sealhulgas alternatiivsete ainete kättesaadavuse ning inimeste tervisele ja keskkonnale avalduva mõju hindamine kogu sõidukite olelusringi kestel. Selleks et tagada käesoleva määruse muutmise tehniliste, teaduslike ja haldusaspektide puhul tulemuslik otsustamine, koordineerimine ja haldamine seoses ainete kasutamise piirangutega sõidukites, peaks Euroopa Kemikaaliamet abistama komisjoni sellises hindamises.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] 12. juuli 2023. aasta määrus (EL) 2023/1542, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L 191, 28.7.2023, lk 1–117[...]).

- (18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase toorme asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO₂ heidet tootmises ja esmaste toormete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toormete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.

- (19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Sellega seoses peaks iga sõidukitüüp sisaldama [...] järk-järgult suureneva protsendimäära jagu tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist sõidukitüüpides tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega [...]. [...]Eesmärkidega hõlmatud plastide valik põhineb ringlussevõetavatel plastiliikidel, nagu on täpsustatud Teadusuuringute Ühiskeskuse spetsiaalses uuringus¹⁸ ja mõjuhinnangus. Nendes dokumentides ei arvestata eesmärkide arvutamisel muid termoplaste kui istmetes kasutatavad polüuretaanvahud ega elastomeere, kuna termoplaste on eriti raske ringlusse võtta ja rehve on käsitletud prioriteetse tootena kestlike toodete ökodisaini määruks. [...] Kui konkreetsete ringlussevõetud plastide kättesaamatus või liiga kõrged hinnad muudavad minimaalsete protsendimäärade järgimise ülemäära keeruliseks, peaks komisjonil siiski olema õigus täiendada määrust, kehtestades liikmesriikidega konsulteerides ajutised erandid ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärkidest. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused kehtestamaks metoodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse [...] tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud, arvestades muid liidu õigusakte, milles käsitletakse laiemat hulka jäätmevooge ja tooteid, järjekindlalt horisontaalsel viisil.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>.

(19a) Ringlussevõetud plasti sõidukites kasutamise edendamine põhineb eeldusel, et kasutatav ringlussevõetud materjal ise toodeti keskkonnakestlikul viisil, mis läbi väheneb süsinikujalajälg ja soodustatakse ringmajandust. Seetõttu tuleb kehtestada teatavad kaitsemeetmed selle tagamiseks, et kasutatava ringlussevõetud materjali tootmise viis ei muudaks olematuks sellise ringlussevõetud materjali sõidukites kasutamisest tulenevat keskkonnakasut. Sellest tulenevalt on vaja käsitleda asjaomaseid keskkonnaprobleeme mittediskrimineerival viisil nii liidus toodetud kui ka imporditud ringlussevõetud plasti puhul. Selleks et ringlussevõetud plasti saaks määruses sätestatud ringlussevõetud materjali sisalduse eesmärkide täidetuse hindamisel arvesse võtta, tuleks selle suhtes kohaldada samaväärseid tingimusi seoses inimeste tervise, kliima ja keskkonna kaitse nõuetega, sealhulgas heite ja jäätmekäitlusega, olenemata sellest, kas ringlussevõtt toimub Euroopa Liidus või väljaspool seda.

(19b) Plastijäätmete liigiti kogumine on tingimata vajalik, kuna sellel on otsene positiivne mõju kogumismäärade, kogutud materjali kvaliteedile ja ringlussevõetavate materjalide kvaliteedile. See võimaldab kvaliteetset ringlussevõttu ja suurendab kvaliteetsete teiste toormete kasutuselevõttu. Liikumine „ringlussevõttühiskonna“ suunas aitab vältida jäätmeteket ja ergutab kasutama jäätmeid ressursina, vältides samal ajal ressursside kinnihoidmist jäätmehierarhia madalamatel tasemetel, millel on kahjulik mõju keskkonnale ja mis on vastuolus keskkonnahoidliku jäätmekäitlusega. Liigiti kogumisega välditakse ka ohtlike ja tavajäätmete segunemist, tagades seeläbi jäätmete ja nende transpordi ohutuse, ning välditakse reostust, nagu on sätestatud rahvusvahelistes normides, nagu 22. märtsi 1989. aasta Baseli konventsioon ohtlike jäätmete üle piiri viimise ja kõrvaldamise kontrolli kohta,¹⁹ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsioon,²⁰ 29. detsembril 1972 Londonis sõlmitud jäätmete ja muude ainete kaadamisest põhjustatud merereostuse vältimise konventsioon ja selle 1996. aasta protokoll ning 2. novembri 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL), mida on muudetud 1978. aasta protokolliga, V lisa.

¹⁹ EÜT L 39, 16.2.1993, lk 3.

²⁰ EÜT L 179, 23.6.1998, lk 3.

(19c) 14. novembril 1979 Genfis sõlmitud piiriülese õhusaaste kauglevi konventsioonis²¹ nõutakse, et konventsiooniosalised kaitseksid keskkonda õhusaaste eest ning püüaksid õhusaastet, sealhulgas piiriülest õhusaaste kauglevi piirata ning võimaluse korral järk-järgult vähendada ja vältida. 17. märtsil 1992 Helsingis sõlmitud piiriveekogude ja rahvusvaheliste järvede kaitse ja kasutamise konventsiooni²² kohaselt peavad konventsiooniosalised võtma meetmeid veereostuse piiriülese mõju vältimiseks, kontrollimiseks ja vähendamiseks. Kooskõlas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni keskkonna- ja arengukonverentsi 1992. aasta Rio deklaratsiooniga peaks saastaja põhimõtteliselt kandma saastekulud. Seega peaks tööstustegevus, nagu plasti ringlussevõtt, käima käsikäes saaste vältimise ja vähendamise meetmetega.

(19ca) Kolmandates riikides ringlussevõetud materjali suhtes kohaldatavaid tingimusi, sealhulgas auditeerimisnõudeid, tuleks kohaldada alles [48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] ning komisjon peaks turuolukorra ja kaubandussuhete arengut silmas pidades nende tingimuste eeldatavat mõju põhjalikumalt hindama ning esitama oma hinnangu nõukogule ja Euroopa Parlamendile [24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva].

(19[...].d) Selleks et saavutada käesolevas määruses osutatud ringlussevõetud materjali integreerimise eesmärgid, peaks komisjon hiljemalt 95 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist avaldama sõidukites kasutatavate biopõhiste plastide tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoime ülevaate ning asjakohasel juhul esitama seadusandliku ettepaneku koos kestlikkust puudutavate nõuete ja eesmärkidega.

²¹ EÜT L 171, 27.6.1981, lk 13.

²² EÜT L 186, 5.8.1995, lk 44.

- (20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO₂ jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni poolt asjaomaste sidusrühmadega konsulteerides teostatud spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmest taaskasutusse võetud terase osakaalu.
- (21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teise toorme turg, esmaste toormete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti, püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite või magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teise pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.

- (22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO₂ heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO₂ jalajälg kui esmasel toormel.
- (23) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2024/1252[...]²³ nõuetega ja võttes arvesse, et käesolevas määruses on vaja kehtestada ringlussevõetud materjali sisaldust sõidukites ning sõidukite tarvikutes ja osades kasutatavaid kriitilisi toormeid käsitlevad sätted, tuleks neid sätteid kohaldada määruse (EL) 2024/1252 sätete sektoripõhise rakendamisenä. See tagab mitmesuguste käesolevas määruses ette nähtud menetlustest tulenevate teavitamis-, märgistamis- ja eemaldamiskohustuste ühtlustamise ja integreerimise kohustustega muude tarvikute, osade ja materjalide puhul. Selleks et tagada mõlema õigusakti sätete järjepidev kohaldamine, tuleks määrust (EL) 2024/1252 vajalikul määral käesoleva määruse muutmissetega muuta.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) 168/2013, (EL) 2018/858, 2018/1724 ja (EL) 2019/1020, COM(2023) 160 final.

- (24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/1542 [...] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olulusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.
- (25) Määruses (EL) 2018/858 kehtestatud tüübikinnitussüsteemi kohaselt peavad tootjad ehitama oma sõidukid, süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud vastavalt tüübikinnituse saanud sõidukitüübile. Tagamaks, et tootjad täidavad nende suhtes tüübikinnituse etapis kohaldatavaid ja käesolevas määruses sätestatud ringluspõhisuse nõudeid ning et tüübikinnitusasutused saavad vastavust kontrollida, peavad tootjad lisama tüübikinnitusmenetluse jaoks nõutava teabe teatmikusse. Läbipaistvuse suurendamiseks ja selle tagamiseks, et nõutav tüübikinnitusteave esitatakse viisil, mis on kooskõlas sõidukite tüübikinnitusnõudeid reguleerivate muude õigusaktide nõuetega, peaks komisjon muutma komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/683²⁴ kehtestatud norme, millega standarditakse teatmikusse lisatavad dokumendid ja teave ning täpsustatakse seega tüübikinnituse haldusnõudeid.

²⁴ Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).

- (26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad iga sõidukikategooria kohta, milles nad uue tüübi toodavad, koostama tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel tõestatud tehnoloogiatel ning seda tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamise kohta.
- (27) Selleks et suurendada läbipaistvust, mis on seotud ringlussevõetud materjalide kasutamisega autotööstuses, ja pakkuda stiimuleid ringlussevõetud materjalide sisalduse suurendamiseks, tuleks sõidukitootjatelt nõuda tehnilise dokumentatsiooni esitamist, milles näidatakse tüübikinnituse saamiseks esitatud uutes sõidukitüüpides sisalduvate ringlussevõetud materjalide osakaalu. Seda nõuet tuleks kohaldada selliste materjalide valiku suhtes, mille puhul ringlussevõetud materjali sisalduse suurenemine tooks eriti olulist keskkonnakasut. Kohustuslik deklaratsioon tuleks tüübikinnitusasutusele esitada koos muude tüübikinnitustaotluse juurde kuuluvate dokumentidega.

- (28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjaklaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL)[...] 2024/1252 osutatud püsिमagnetites kasutatavaid kriitilisi toormeid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.
- (29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.

- (30) Tootjad ja nende tarnijad peaksid sõidukite plastist ja elastomeerist valmistatud tarvikute, osade ja materjalide märgistamiseks ja identifitseerimiseks kasutama algselt komisjoni otsusega 2003/138/EÜ²⁵ kehtestatud tarvikute ja osade kodeerimisstandardeid. Nad peaksid tagama, et kõik sõiduki tarvikud ja osad on märgistatud kooskõlas liidu muude kohaldatavate õigusaktidega, eelkõige seoses nende poolt turule lastavates sõidukites sisalduvate akude ja püsिमagnetite märgistamisega. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse VI lisa, milles täpsustatakse sõidukite tarvikute ja osade märgistamist.

²⁵ Komisjoni 27. veebruari 2003. aasta otsus 2003/138/EÜ, millega kehtestatakse sõidukite osade ja materjalide kodeerimisstandardid vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevale Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/53/EÜ (EÜT L 53, 28.2.2003, lk 58–59).

- (31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki digitaalne ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023/1542[...], Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [...]2024/1781²⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [...]2024/1257²⁷ vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1781, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik, muudetakse direktiivi (EL) 2020/1828 ja määrust (EL) 2023/1542 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ[...].

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362[...].

- (32) Tagamaks, et tootjate ja teiste ettevõtjate suhtes kohaldatakse kõigis liikmesriikides samu nõudeid, on vaja kehtestada ühtlustatud õigusnormid romusõidukite jäätmete käitlemise kohta. See peaks tagama inimeste tervise ja keskkonna kõrgetasemelise kaitse kogu liidus. Samuti tooks see kaasa ettevõtjate osutatavate jäätmekäitlusteenuste kvaliteedi täiendava ühtlustamise ja hõlbustaks teiseste toormete turu toimimist.
- (33) Romusõidukite ohutu ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks peaks iga asutus või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda nende sõidukite jäätmete töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa. Luba tuleks anda üksnes juhul, kui asutusel või ettevõtjal on [...] suutlikkus, mida on vaja sõidukite olemusringi lõpus toimuvaks selliseks töötlemiseks, mis on kooskõlas kohaldatava ELi ja riigisisese õigusega, sealhulgas käesoleva määrusega kehtestatud konkreetsete töötlemisnõuetega. Lisaks peaks olema pädevus anda välja käesoleva määruse kohaseid lammutustõendeid üksnes tegevusloaga lammutuskodadel.
- (33a) Kui tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid sõlmivad üksnes[...] oma tootjavastutuse kohustuste täitmiseks lepingud tegevusloaga lammutuskodadega, peaksid need lepingud olema kooskõlas konkurentsioiguse põhimõtetega ning need ei tohiks sisaldada sätteid, mis keelavad tegevusloaga lammutuskodadel müüa romusõidukite demonteerimise või jäätmete töötlemise tulemusena saadud tarvikuid ja osi või materjale muudele ettevõtjatele kui asjaomane tootja või tootjavastutusorganisatsioon. Need lepingud saaksid põhineda liikmesriigi kehtestatud näidisel. [...]

- (34) Direktiiviga 2000/53/EÜ on kehtestatud sõidukitootjatele põhikohustus katta osa romusõidukite kogumise kuludest. Selle kohustuse põhjal on kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ²⁸ sätestatud laiendatud tootjavastutuse süsteemide üldiste miinimumnõuetega asjakohane kehtestada liidu tasandil nõuded sõidukitootjate vastutuse kohta romusõidukite käitlemisel. Tootjatel peaks olema laiendatud tootjavastutus sõidukite eest, mille nad on turule lasknud ja mis on jõudnud olulusringi lõpu etappi. Laiendatud tootjavastutus peaks hõlmama kohustusi, millega tagatakse, et tootjate poolt liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud sõidukeid kogutakse ja töödeldakse kooskõlas käesoleva määrusega ning et selliseid sõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu eesmärgid.
- (35) Järelevalve hõlbustamiseks selle üle, kuidas tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi, peaksid liikmesriigid looma tootjate registri. Registreerimisnõuded tuleks registreerimise hõlbustamiseks ühtlustada kogu liidus, eelkõige juhul, kui tootjad teevad sõidukid kättesaadavaks eri liikmesriikides. Registrit tuleks kasutada ka selleks, et anda pädevatele asutustele aru laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmisest. Samuti peaksid selle registriga seotud funktsioonid ja menetluslikud aspektid olema kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542[...], et võimaldada sõidukite tootjatel ja akude tootjatel kasutada sama registrit. Selleks et hõlbustada tootjate registreerimist kõigis liikmesriikides, peaks komisjon looma veebisaidi, mis sisaldab kõigi riiklike registrite juurde juhatavaid linke.
- (36) Kui tootja teeb sõidukid esimest korda turul kättesaadavaks sellise liikmesriigi territooriumil, mis ei ole tootja asukoha liikmesriik, peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse tarbeks volitatud esindaja. Kui liikmesriigis esindab üks volitatud esindaja rohkem kui üht tootjat, peaks see volitatud esindaja esitama iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed eraldi.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

- (37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel, välja arvatud juhul, kui liikmesriik otsustab nõuda, et tootjat esindaks tootjavastutusorganisatsioon. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks kooskõlas konkurentsioiguse põhimõtetega tagada korrapärane sidusrühmadevaheline arutelu vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõikele 6. Tagatud peab olema ameti- ja ärisaladuste kaitse. [...].
- (38) Tootjad peaksid osaliselt rahastama romusõidukite kogumise ja töötlemise kulusid, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks, eelkõige nende kohustuste täitmiseks, mille eesmärk on tagada sõidukitest saadud teiseste toormete kõrgem kvaliteet. Tootjate kaetavate selliste tegevustega seotud kulude täpne määr tuleks kindlaks määrata, võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade ja teiste jäätmekäitlejate tulusid, mis on saadud kasutatud varuosade või osade ning romusõidukitest pärit teiseste toormete müügist. Selleks peaksid pädevad asutused koostöös tootjate ja jäätmekäitlejatega jälgima kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmisi kulusid ning tootjate tehtavate maksete määra, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.

- (39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad. Lisaks, kuna käesoleva määrusega tehakse muudatusi seoses finantsvastutusega, mis lasub tootjatel direktiiviga 2000/53/EÜ hõlmatud romusõidukite kogumise eest, tuleks kehtestada asjakohased sätted, et võtta arvesse üleminekut direktiivilt 2000/53/EÜ käesolevale määrusele.
- (40) Tootjad, kes otsustavad täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt, peaksid samuti andma tagatise, mida kasutatakse romusõidukite käitlemiskulude katmiseks. Selliseid tagatise võib kasutada eelkõige juhul, kui asjaomased tootjad muutuvad maksejõuetuks või lõpetavad oma tegevuse alaliselt.
- (41) Kui tootja täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga, tuleks tootja tehtavaid makseid kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. [...] Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda rakendusvolitused [...] kehtestada [...] üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.
- (41a) Teatavad liikmesriigid võivad olla direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel juba loonud laiendatud tootjavastutuse struktuurid ja jäätmekäitlussüsteemid, mis on asjakohaste riiklike lubade ja lepingupõhiste kokkulepete aluseks. Nendel liikmesriikidel peaks olema võimalik jätkata nimetatud süsteemide kasutamist, tingimusel et need on kooskõlas käesolevast määrusest tulenevate kohustustega.

Riiklikult juhitavate tootjavastutusorganisatsioonide puhul, mida ei puuduta esindatava tootja volitused, ei tohiks kohaldada käesolevas määruses sätestatud selliste volituste nõudeid.

Kui laiendatud tootjavastutuse tasu, mida tootjavastutusorganisatsioon võtab, liigitatakse avaliku sektori tuludeks, nagu näiteks riikliku tootjavastutusorganisatsiooni puhul, ja selleks, et järgida eelarve-eeskirju, mille kohaselt peavad avaliku sektori tulud põhinema täpsetel andmetel, peaks liikmesriigil olema võimalik nõuda, et tootja esitaks registri eest vastutavale pädevale asutusele artiklis 49 sätestatud teabe, mis on asjakohane tasu kohandamiseks, sagedamini kui kord aastas.

- (42) [...]Sõidukid muutuvad sageli romusõidukiteks teises liikmesriigis kui see, kus need [...]turule lasti.[...] Kui käesoleva määruse tähenduses tootja on liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks, tuvastatav, peaks see tootja katma kogumis- ja töötlemiskulud. Kuna alati aga ei ole tootja liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks, tuvastatav, on samuti vaja kehtestada normid piiriülese laiendatud tootjavastutuse kohta, mida peaks kohaldama vaid selles konkreetsetes olukorras. Need normid peaksid tagama, et tootja vastutus katab nõuetekohaselt jäätmekäitlejate kogumis- ja töötlemiskulud selles liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks. Selleks peaks iga tootja, kes laseb sõiduki esimest korda liidu turule, määrama laiendatud tootjavastutuse jaoks esindaja iga liikmesriigis ja looma mehhanismid piiriüleseks koostööks asjaomaste jäätmekäitlejatega. Tootjad peaksid ühtlasi saama määrata oma volitatud esindajana tegutsema tootjavastutusorganisatsiooni. Sellise mehhanismi kasutuselevõtt aitab luua võrdsed tingimused tegevusloaga lammutuskodadele kogu liidus ja hõlbustab kogu liitu hõlmavate lähenemisviiside väljatöötamist individuaalse tootjavastutuse korral. Jäätmekäitlustoimingute kulude katmiseks peaks liikmesriigil lisaks olema võimalik nõuda, et sõidukiomanikud tasuksid kasutatud sõiduki või tuvastatava tootjata sõiduki eest, mis registreeritakse selles liikmesriigis esimest korda, haldustasu.

- (43) Nende kohustuste täitmise tagamiseks ja ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte täiendavate üksikasjalike normide kehtestamiseks tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning piiriüleste mehhanismide omaduste kohta.
- (44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad peaksid looma kogumissüsteemid või nende loomises osalema ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärgi. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta või kogumiskohta ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.
- (45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse.

- (46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Elektrisõidukiaku puudumise korral peaks sõidukiomanik tõendama, et akut on käidelnud professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542. Selleks et vältida romusõidukite väärtuslike tarvikute ja osade ebaseaduslikku demonteerimist ja edendada romusõidukite täielikuna kogumist, saaksid meetmed, mis puudutavad küsimust, kas romusõiduki saab üle anda tasuta, põhineda rahalistel stiimulitel. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.
- (47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks [...] sõiduki viimasele omanikule andma romusõiduki üleandmisel lammutustõendi [...]. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ²⁹ ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks väljastada elektroonilisel kujul ja anda romusõiduki viimasele omanikule ning seejärel peaks[...] tegevusloaga lammutuskoda [...] edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.

²⁹ Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94–95).

- (48) Vaatamata direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud kohustusele viia kõik romusõidukid töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta on väga suur hulk sõidukeid, mille asukoht on teadmata ja mida võib olla romusõidukitena ebaseaduslikult töödeldud või eksporditud või mille seisukorrast ei ole liikmesriikide registreerimisasutustele nõuetekohaselt teatatud. Selliseid sõidukeid nimetatakse kaduma läinud sõidukiteks. Liikmesriigid peaksid tugevdama koostööd kaduma läinud sõidukite arvu vähendamiseks. Teises liikmesriigis välja antud lammutustõendite tunnustamine ja kohustus teatada nende liikmesriikide ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et on välja antud lammutustõend, peaks võimaldama romusõidukite asukohta paremini jälgida.
- (49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta [...]. Kui sõiduk on kahjustatud ning selle tehnilistel või majanduslikel alustel mahakandmisele kuuluvaks tunnistamise on kaasatud kindlustusselts, tuleks ka viimase suhtes kohaldada erisätteid. Mahajäetud sõidukite puhul peaksid ametiasutused kehtestama normid sõiduki romusõidukiks kuulutamiseks ja arvestama käesoleva määruse sätteid. Mahajäetud sõidukite hulka kuuluvad sõidukid, mis on jäetud järelevalveta või ebaseaduslikult riigimaale, või sõidukid, mis on pargitud eramaale ilma selle omaniku nõusolekuta, või sõidukid, millele ei ole pärast seda, kui pädevad asutused on sõidukiomanikku teavitanud, järele tulnud, või sõidukid, mis pädevate asutuste hinnangul kujutavad endast ohtu muudele liikluses osalejatele.
- (50) Romusõidukite ühetaolise ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks liidus on oluline tagada, et tegevusloaga lammutuskojad võtavad vastu ja töötlevad kõiki romusõidukeid, tarvikuid, osi ja materjale, sealhulgas sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud tarvikuid, vastavalt nende lubades ette nähtud tingimustele ning käesolevas määruses sätestatud nõuete, parima võimaliku tehnika ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL³⁰ kohaselt.

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiiv 2010/75/EL tööstusheidete kohta (ELT L 334, 17.12.2010, lk 17).

- (51) Võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade keskset rolli romusõidukite käitlemises viisil, mis ei kahjusta keskkonda ega inimeste tervist ning aitab kaasa liidu ringmajanduse eesmärkide saavutamisele, on vaja kehtestada sellistele rajatistele kohustused, mis hõlmavad kõiki nende tegevusi romusõiduki vastuvõtmisest ja ladustamisest selle töötlemiseni olelusringi lõpus.
- (52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.
- (53) Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm keskkonna-, inimeste tervise- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on tingimata vaja, et [...]30 päeva jooksul pärast romusõiduki viimist tegevusloaga lammutuskotta ja enne sõiduki edasist töötlemist tehtaks vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud. Selles etapis tuleks koguda kokku vanaõli ja ladustada see muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning selle edasine töötlemine peaks olema kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ. Peale selle tuleks romusõidukilt eemaldada pliidi, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju inimestele või keskkonnale.
- (54) Määruse (EL) 2023/1542 [...] nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb romusõidukilt kõik sellesse paigaldatud akud eraldi eemaldada ja ladustada selleks määratud alal edasiseks töötlemiseks.

- (55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Need [...] tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus mittepurustaval viisil. Kui tarvikuid ja osi ei saa ühelgi eelnimetatud otstarbel kasutada, sealhulgas juhul, kui turul puudub nõudlus korduskasutamise, taastamise või uuendamise järele, võib need tarvikud ja osad ka hävitaval (poolautomaatsel) viisil eemaldada. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku eemaldamise nõude täitmise erandit [...]. Tuleks näidata, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Selleks on VII lisa G osas esitatud kriteeriumid purustamiseks koos muude jäätmatega ja piirväärtused väljundfraktsioonide kvaliteedi parandamiseks. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.
- (56) Kui tegevusloaga lammutuskojad on romusõiduki tarvikud ja osad eemaldanud, peaksid nad hoolikalt hindama ja kindlaks tegema, kas need tarvikud ja osad sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks, tuginedes tarvikute ja osade tehniliste omadustega seotud objektiivsetele kriteeriumidele ja sõiduki ohutusnõuetele.
- (57) Määruses (EL) 2023/[...]1542 on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta, kui sõiduki viimane omanik esitab dokumendid tõendamaks, et akut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542.

- (58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad koheseks korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks professionaalse ettevõtja poolt. Romusõidukitelt eemaldatud tarvikud ja osad, mis tegevusloaga lammutuskodade hinnangul sobivad korduskasutamiseks, määratakse sageli teisesesse kasutusse ning uuendamise või taastamise korral saadetakse professionaalsetele ettevõtjatele. Selleks et austada jäätmehierarhiat ja edendada varuosade ringluspõhist kasutamist, ei tohiks nende tarvikute ja osade üleandmist ettevõtjate vahel piirata. Neid tarvikuid ja osi peaks tegevusloaga lammutuskoda nõuetekohaselt kontrollima, puhastama ja vajaduse korral katsetama, et neid saaks ilma muu eeltööluseta kohe taaskasutada või et muul juhul oleksid need sobivad edasiseks taastamiseks või uuendamiseks. Selliseid tarvikuid ja osi ei tohiks käsitada jäätmetena, kui tegevusloaga lammutuskoda on need üle andnud. Selliste tarvikute või osade mis tahes üleandmine peaks hõlmama tehnilist hinnangut nende toimimisele, nõuetekohast märgistamist ja transportimise ajal tekkida võivate kahjustuste vältimiseks sobival viisil pakendamist. Lisaks peaks tarvikute müüja esitama üleandmisega seotud arve või lepingu koopia. [...] Selliseid tarvikuid ja osi, mis ei sobi korduskasutamiseks, taastamiseks ega uuendamiseks, tuleks samas käsitada jäätmetena ning nende eksporti tuleks seega reguleerida määrusega (EL) 2024/1157,³¹ mis käsitleb jäätmesaadetisi. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1157, mis käsitleb jäätmesaadetisi ning millega muudetakse määrusi (EL) nr 1257/2013 ja (EL) 2020/1056 ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1013/2006 (ELT L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (59) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et üldsusele pakuvad kasutatud varuosi ja osi tuvastamata teenuseosutajad ning need on sageli saadud ebaseadusliku tegevuse tulemusel. Seetõttu tuleks kehtestada uued nõuded kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemise kohta. Sellised tarvikud ja osad tuleks eelkõige varustada märgisega, millel on selle sõiduki valmistajatehase tähis, millelt tarvik või osa on eemaldatud, ning andmed ettevõtja kohta, kes tarviku või osa eemaldas, neid tuleks tarviku või osa transportimisel ning peale- ja mahalaadimisel tekkida võivate kahjustuste eest sobival viisil kaitsta ning nendega peaks kaasas olema koopia tarviku või osa korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks üleandmisega seotud arvest või lepingust [...].
- (59a) Kui lõppkasutaja on tarbija, oleks kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osade müük ettevõtjalt tarbijale hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/771³². Kõnealuses direktiivis nõutakse, et müüdud kaup vastaks müügilepingule, ning sätestatakse kauba lepingutingimustele mittevastavuse korral kehtiv müüja vastutus ja tarbijatele võimaldatavad heastamismeetmed, näiteks kauba tasuta parandamine või asendamine. Kuna eemaldatud tarvikud ja osad, mis sobivad korduskasutamiseks, või uuendatud tarvikud ja osad, kujutavad endast kasutatud kaupa direktiivi (EL) 2019/771 tähenduses, võivad müüja ja tarbija kokku leppida lühemas vastutusperioodis või aegumistähtajas, mis ei ole lühem kui üks aasta, kui asjaomane liikmesriik on sellise võimaluse ette näinud. Asjaomaseid ettevõtjaid julgustatakse andma tarbijatele ja oma ettevõtjatevahelistes tehingutes osalevatele klientidele korduskasutatud, taastatud ja uuendatud tarvikute ja osade suhtes müügigarantiisid.

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/771 kaupade müügilepingute teatavate aspektide kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi 2009/22/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/44/EÜ, ELT L 136, 22.5.2019, lk 28–50.

- (60) Liiklusohutuse ja keskkonnakaitse huvides ei tohiks teatavaid romusõidukitelt eemaldatud tarvikuid ega osi korduvalt kasutada, taastada ega uuendada. Selliseid tarvikuid ega osi ei tohiks kasutada uute sõidukite ehitamiseks ega sõidukites, mis on juba turule lastud. Siiski on vaja sätestada tingimused, mille alusel on selliste tarvikute ja osade korduskasutamine lubatud.
- (61) Korduskasutatavate, uuendatud ja taastatud tarvikute ja osade turu arengu ning nõuetekohase toimimise soodustamiseks liidus tuleks liikmesriike julgustada looma riiklikul tasandil vajalikke stiimuleid tarvikute ja osade korduskasutamise, uuendamise ja taastamise edendamiseks, olenemata sellest, kas need eemaldatakse sõiduki kasutusetapis või olelusringi lõpu etapis. Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide teabevahetust, jagades parimaid tavasid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust.
- (62) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et kõnealuses direktiivis esitatud ringlussevõtu määratlus on liiga lai ega ole kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ, sest selles käsitatakse tagasitäidet ringlussevõtutoiminguna. Seepärast tuleks määrusega viia ringlussevõtu mõiste kooskõlla direktiiviga 2008/98/EÜ, jättes tagasitäite selle kohaldamisalast välja.
- (63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning on oluline tagada ringlussevõetud materjali piisav pakkumine vastamaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel. Kui tarvikud või osad on edukalt taastatud või uuendatud, tuleks neid tegevusloaga lammutuskodadele seatud korduskasutuseesmärkide täidetuse hindamisel arvesse võtta.

- (64) On oluline suurendada kvaliteetsete teiseste toormete taaskasutamist, täiustades romusõidukite purustamist. Seetõttu tuleks [...] romusõidukeid ning nende tarvikuid, osi ja materjale purustada koos [...] muude jäätmetega üksnes juhul, kui teatavad kriteeriumid on täidetud ja järgitakse teatavaid piirväärtusi.
- (65) Romusõidukite töötlemise kvaliteedi edasiseks parandamiseks [...] peaks olema võimalik prügilasse ladestada ainult selliseid purustatud romusõidukitest tekkivaid jäätmefraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid ja [...] mille puhul ei ületata teatavaid piirväärtusi.
- (66) Romusõidukid liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja neid ei tohi eksportida OECD-välistes riikidesse. Keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid võib siiski töödelda väljaspool liitu, tingimusel et neid keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid veetakse kooskõlas määrusega (EL) [...] 2024/1157.
- (67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on üldjoontes samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [...] 2024/1157.

- (68) Romusõidukite keskkonnakestliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse liidu sees või kolmandasse riiki üle anda, peaks eelkõige [...] esitama dokumentaalsed tõendid, et sõiduk ei ole romusõiduk. Selliseks dokumendiks võib olla hinnang, mis on koostatud vastavalt I lisale, mis sisaldab kriteeriume selle kindlaks tegemiseks, kas sõiduk on romusõiduk, või kehtiv tehnoülevaatuse kontrollkaart. I lisa kohane hindamine koos A osas esitatud siduvate kriteeriumidega ja B osas esitatud soovituslike kriteeriumidega tuleks teha astmeliselt. Niipea kui üks A osas esitatud siduv kriteerium on täidetud, on sõiduk romusõiduk. Kui ükski A osa kriteerium ei ole täidetud, tuleks kontrollida B osa soovituslike kriteeriume. Kui üks neist soovituslikest kriteeriumidest on täidetud, oleks vaja teostada täiendav tehniline hindamine, et teha kindlaks, kas sõidukit on võimalik tehnoülevaatuse kontrollkaardi saamiseks parandada. Kui see ei ole võimalik, tuleb kõnealust sõidukit käsitada romusõidukina. I lisa C osas tuleks siiski sätestada kriteeriumid, mis võimaldavad teha sõidukile, mis muidu liigituks A või B osa alusel romusõidukiks, erandi, kui sellisel sõidukil on eriline kultuuriline väärtus. I lisa kohase hindamise peaks läbi viima sõltumatu sõidukiekspert, kuid see, kuidas täpselt sellised sõltumatud sõidukiekspertid määrata, jääks liikmesriikide otsustada. Sõltumatud sõidukiekspertid peaksid olema spetsialistid, kellel on eriteadmised autotööstuse tehnoloogia, remondi ja hoolduse või sõidukite väärtuse hindamise valdkonnas ning kes on määratud pakkuma erapooletuid eksperteadmisi, ilma et nende huvid oleksid asjaosaliste omadega vastuolus. Selleks et vältida sõidukiomanike liigset koormamist ja keskenduda eeskätt enamiku võimalike romusõidukite olukorrale, tuleks lisada erand sõidukorras sõidukite müügi jaoks selliste isikute poolt, kes ei ole ettevõtjad ja kes ei teosta müüki kauglepingute ega internetiplatvormide kaudu. Sellist müüki, mille puhul müüja ja ostja kohtuvad ainult internetis, kuid müük ise toimub füüsilise kohalolekuga, ei tohiks käsitada kauglepingute või internetiplatvormide kaudu teostatud müügina. Võttes arvesse kindlustusseltside konkreetset rolli seoses kahjustatud sõidukitega, tuleks nende kindlustusseltside suhtes kohaldada erisätteid tagamaks, et tehnilistel või majanduslikel alustel mahakandmisele kuuluvateks tunnistatud romusõidukid jõuavad tegevusloaga lammutuskodadesse. [...] Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa A osa, B osa ja C osa 1. jao punkti 1, milles on kindlaks määratud sõiduki romusõidukina käsitamise kriteeriumid.

(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“³³ on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnavalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,³⁴ ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite ekspordi [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning peab olema sõidukorras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL³⁵. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et toll saaks kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse sõidukorras olevana. Erilise kultuurilise väärtusega sõidukite jaoks tuleks ette näha asjakohane erand viisil, mis ei häiri automaatseid tolliprotseduure.

³³ COM(2021)400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

(70) On oluline luua mehhanism, mille abil on võimalik tulemuslikult kontrollida kasutatud sõidukite vastavust ekspordinõuetele, ilma et see takistaks liidu ja kolmandate riikide vahelist kaubandust. Seepärast peaks komisjon looma elektroonilise süsteemi, mis võimaldab liikmesriikide ametiasutustel vahetada reaajas teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja tehnilise seisukorra kohta. Võttes arvesse olemasolevaid omadusi ja funktsioone, mis on seotud liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe jagamisega sõidukite registreerimisasutuste vahel, on komisjon liikmesriikide elektrooniliste registrite ühendamiseks välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registrite (ProDriveNet), liiklevate sõidukite tehnikontrolli rikestest teatamise (RSI) ja sõidumeerikute juhikaartide registrite (TACHONET) omavahelisi ühendusi. Seepärast tuleks MOVE-HUBi funktsioone veelgi laiendada, et oleks võimalik vahetada teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja tehnilise seisukorra kohta. Selleks et toll saaks elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab ekspordinõuetele, tuleks MOVE-HUBi käitav elektrooniline süsteem ühendada ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2022/2399³⁶. Nimetatud määrusega on ette nähtud automatiseeritud kontrollide kõikehõlmav raamistik, mida kohaldatakse konkreetsete liidu tolliväliste formaalsuste suhtes. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada peamised kontrollitavad elemendid, samas kui selle kontrolli rakendamise tehnilised aspektid sätestatakse määruses (EL) 2022/2399. MOVE-HUBi kasutatakse sõnumite vahetamiseks liikmesriikide vahel. Liikmesriigid võivad jätkata MOVE-HUBi elektroonilise süsteemiga ühendumiseks oma rakenduste või kolmandate isikute rakenduste, sealhulgas Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) kasutamist.

³⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2399, millega luuakse Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtne teeninduskeskkond ja muudetakse määrust (EL) nr 952/2013 (ELT L 317, 9.12.2022, lk 1).

- (71) Selleks et tagada ekspordinõuete rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused vajalike elektrooniliste süsteemide väljatöötamiseks ja riiklike süsteemidega koostalitlusvõimeliseks tegemiseks.
- (72) Liikmesriigid peaksid tegema üksteisega koostööd kasutatud sõidukite eksporti reguleerivate nõuete tulemusliku rakendamise tagamiseks ja vastastikuse abi andmiseks. See abi peaks hõlmama teabevahetust sõidukite seisukorra kontrollimiseks enne nende eksportimist, sealhulgas registreerimisandmete kinnitamist liikmesriigis, kus need olid varem registreeritud. Koostöö raames tuleks muu hulgas tagada juurdepääs asjakohastele dokumentidele ja teabele, sealhulgas kontrollitulemustele, järgides samal ajal taotluse adressaadiks oleva asutuse suhtes kohaldatavaid andmekaitseenorme. Peale selle peaksid liikmesriikide pädevad asutused igakülgse koostöö eesmärgil tegema koostööd kolmandate riikide ametiasutustega.
- (73) On oluline, et toll saaks kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid³⁷. Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või heitega. On oluline, et toll saaks ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).

- (74) Selleks et vältida riski, et sõidukeid eksporditakse ilma nõutavate dokumentideta, kus on esitatud sõiduki valmistajatehase tähis ja teave tehnilise seisukorra kohta, ning et ekspordinõuetele mittevastavus tuvastatakse alles siis, kui sõiduk on juba liidust välja viidud, ei tohiks lubada määruses (EL) nr 952/2013 sätestatud [...] deklarandi arvestuskande ja enesehindamisprotseduuride kohaldamist. Need protseduurid takistaksid tollil teha reaajas kontrollle ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu, mis suurendaks kasutatud sõidukite ekspordi käsitlevate liidu normide rikkumise riski.
- (75) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel pidas komisjon kohustuslike kontrollide nõuete puudumist direktiivi puuduseks. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada liikmesriikidele teatavad kohustused seoses ebaseadusliku tegevuse avastamisega romusõidukite kogumise, töötlemise ja ekspordi valdkonnas, ning sätestada miinimumnõuded tegevusloaga lammutuskodade ja kogumiskohtade kontrollide[...] sageduse ja ulatuse ning nende rajatiste omaduste kohta, kus tuleb selliseid kontrollle teha. Sellega kaitstaks tegevusloaga lammutuskodade konkurentsivõimet võrreldes ebaseaduslike ettevõtjatega ning oleks tagatud romusõidukite kogumise ja töötlemise lubade tingimuste ja nõuete jätkuv täitmine.
- (76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite ekspordi ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal [...]tuleks kontrollitavate üksuste – sealhulgas tegevusloaga lammutuskojad ja kogumiskohad ning ettevõtjad, keda kontrollitakse ebaseadusliku tegevuse avastamise strateegia alusel – koguarv arvutada hõlmates vähemalt 10 % liikmesriigis tegutsevatest tegevusloaga lammutuskodadest ja kogumiskohtadest[...]. Samuti tuleks kontrollida [...]muid rajatisi ja ettevõtjaid, kui nad võivad töödelda romusõidukeid või müüa kasutatud varuosi ja osi. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrollle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega (EL) 2024/1157[...].

- (77) Selleks et kontrollid saaksid toimuda tõhusal viisil, peaksid liikmesriigid looma koostöömehhanismid riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil. Sellised mehhanismid peaksid võimaldama vahetada sõidukite registreerimisandmeid, mis on vajalikud sõidukite jälgimiseks ja selle kontrollimiseks, kas neid on olelusringi lõpu etapis nõuetekohaselt töödeldud.
- (78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku töötlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või inimeste tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga asutuse või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.
- (79) Liikmesriigid peaksid kehtestama käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja tagama nende rakendamise. Karistused tuleks kehtestada eelkõige kasutatud sõidukite eksporti, romusõidukite viimist loaga lammutuskotta või kogumiskohta ning kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemist käsitlevate sätete rikkumise eest. Kehtestatud karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

- (80) Liidu õigusaktide nõuetekohase rakendamise, järelevalve ja hindamise tagamiseks ning turgudele ajakohastatud läbipaistvusteabe andmiseks on vajalik aruandekohustuste kehtestamine. Täpsed ja kehtivad andmed on hädavajalikud selleks, et komisjon saaks hinnata, kas määruses sätestatud meetmed toimivad nõuetekohaselt, ning teha vajaduse korral ettepanekuid täiendavate kohanduste kohta, mille eesmärk on tagada romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine või ühtlustada määruse rakendamist. Aruandlusega seotud koormuse piiramiseks tuleks esitada ainult need andmed, mis on käesoleva määruse rakendamiseks hädavajalikud, ning aruandlust tuleks hõlbustada digivahendite abil. Nende elementide põhjal tuleks täpsustada, milliseid andmeid peavad ettevõtjad esitama asjaomastele asutustele ja liikmesriigid komisjonile. Selleks et tagada aruandlusnõuete ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Rakendusaktides, mis peaksid asendama komisjoni otsuse 2005/293/EÜ,³⁸ tuleks sätestada ka metoodika, mille abil arvutada ja kontrollida, kas korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid on saavutatud.
- (81) Liikmesriikide pädevatel asutustel on oluline osa käesoleva määrusega kehtestatud romusõidukite kogumise ja käitlemisega seotud kohustuste täitmise kontrollimises, sealhulgas sõidukite asukoha paremas jälgimises kõnealuste asutuste poolt ja romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastases võitluses. Seega peaksid liikmesriigid nõudma, et jäätmekäitlejad ja muud asjaomased ettevõtjad esitaksid pädevatele asutustele andmed, mis võimaldavad neil paremini jälgida, kuidas rakendatakse romusõidukite kogumist ja käitlemist käsitlevaid sätteid.
- (82) Komisjonile käesoleva määrusega antavaid rakendamisvolitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011³⁹.

³⁸ Komisjoni 1. aprilli 2005. aasta otsus 2005/293/EÜ, milles sätestatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2000/53/EÜ seoses korduvkasutusega/taaskasutusega ja korduvkasutusega/ringlussevõtuga ettenähtud eesmärkide järelevalve üksikasjalikud eeskirjad (ELT L 94, 13.4.2005, lk 30–33).

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (83) Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise korral käesoleva määruse alusel on eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁴⁰ sätestatud põhimõtetega, mille kohaselt tuleks liikmesriikide ekspertidega konsulteerida aegsasti iga komisjoni talituste poolt ettevalmistatud delegeeritud õigusakti eelnõu puhul. Delegeeritud õigusaktide eelnõud, päevakorra kavand ja kõik muud asjakohased dokumendid tuleks liikmesriikide ekspertidele edastada nii, et ettevalmistamiseks jääks piisavalt aega. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdse osalemise tagamiseks saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (84) Määruse (EL) 2019/1020 II lisa, milles on loetletud liidu ühtlustamisõigusaktid ilma karistusi käsitlevate säteteta, tuleks muuta, et jätta direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kõnealusest loetelust välja, sest praegune määrus peab sisaldama karistussätteid.
- (85) Vaja on tagada, et käesoleva määruse tüübikinnitusega seotud sätteid ja nõudeid kontrollitakse ELi tüübikinnitusmenetluse käigus. Määrust (EL) 2018/858 tuleks seetõttu vastavalt muuta.

⁴⁰ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (86) Kaduma läinud sõidukid on tunnistatud direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel üheks peamiseks probleemiks. Liikmesriikide vahel sõidukite registreerimisstaatus kohta reaalses teabevahetust võimaldava tõhusa süsteemi puudumine takistab jälgitavust ja seda peetakse põhjuseks, miks liidus on suur hulk kaduma läinud sõidukeid. Selle probleemi lahendamiseks [...]tegi komisjon [...] ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ⁴¹ sõidukite registreerimisdokumentide kohta⁴²[...]. Muudatusega tuleks nõuda, et liikmesriigid registreeriks oma territooriumil registreeritud sõidukite puhul elektrooniliselt andmed, mis võimaldavad nõuetekohaselt dokumenteerida sõiduki ajutiselt registrist kustutamise põhjused, eelkõige juhul, kui sõidukit on töödeldud romusõidukina tegevusloaga lammutuskojas või see on registreeritud uuesti teises liikmesriigis, eksporditud kolmandasse riiki väljaspool liitu või varastatud. Peale selle peaksid sõidukiomanikud ajutiselt registrist kustutatud sõidukite ebaseadusliku demonteerimise või eksportimise vältimiseks olema kohustatud viivitamata teatama riiklikule sõidukite registreerimisasutusele oma omandiõiguse muutumisest. Need muudatused täiendavad liikmesriikide suhtes kehtivaid nõudeid kõigi nende territooriumil registreeritud sõidukite andmete elektroonilise registreerimise kohta ja tuginevad nendele nõuetele.

⁴¹ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

⁴² Ettepanek: direktiiv, milles käsitletakse riiklikes sõidukiregistrites registreeritud sõidukite registreerimistunnistusi ja -andmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ, COM(2025) 179 final.

- (87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada [...] L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele või muudele sõiduki tarvikutele, mis on saanud tüübikinnituse mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse käigus. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele. Komisjon peaks samuti läbi vaatama sõidukites sisalduva biopõhise plasti tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoime ning esitama seadusandliku ettepaneku sellealaste eesmärkide kehtestamiseks, kui see on asjakohane.
- (88) Komisjoni aruanne peaks sisaldama ka hinnangut meetmete kohta, mis on seotud teabe esitamisega sõidukites esinevate probleemsete ainete kohta ning selle kohta, kas selliste ainete jälgitavust on vaja parandada. Samuti tuleks parema kooskõla tagamiseks määrusega (EL) 2024/1781[...] hinnata vajadust kehtestada meetmed, mis käsitlevad aineid, mis võivad mõjutada olulusringi lõpu etappi jõudnud sõidukite töötlemist.
- (89) Ettevõtjatele on vaja anda piisavalt aega käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks ja liikmesriikidele käesoleva määruse kohaldamise jaoks vajaliku haldustaristu loomiseks. Seepärast tuleks käesoleva määruse kohaldamine edasi lükata.

- (90) Selleks et liikmesriigid saaksid võtta kogumissüsteemide loomiseks vajalikke haldusmeetmeid, säilitades samas ettevõtjate ja jäätmekäitlejate jaoks järjepidevuse, tuleks direktiivi 2000/53/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata.
- (91) Käesoleva määrusega ei muudeta direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud norme plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi sõidukites kasutamise piirangute kohta ega erandeid nendest piirangutest. Määruses sätestatakse siiski selgemad normid selle kohta, kuidas tuleb tüübikinnitusmenetluse käigus kontrollida nende piirangute ja muude ringluspõhisuse nõuete järgimist. Tagamaks, et tootjatel on piisavalt aega valmistuda kõnealuste normide järgimiseks, tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Seepärast peaksid seni, kuni neid norme kohaldama hakatakse, kehtima direktiivi 2000/53/EÜ sätted plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangute kohta, et tagada järjepidevus ja see, et liidu turule lastud sõidukid ei sisalda selliseid aineid muudel kui kõnealuses direktiivis sätestatud juhtudel.
- (92) Käesolev määrus sisaldab ka selgemaid sätteid laiendatud tootjavastutuse kohta kui direktiiv 2000/53/EÜ. Kuna selliste süsteemide ning vajalike riigisiseste sätete kehtestamiseks tootjatele ja tootjavastutusorganisatsioonidele tegevuslubade andmise kohta kulub aega, tuleks nende sätete kohaldamine edasi lükata. Järjepidevuse tagamiseks romusõidukite kogumise kulude tootjatepoolse rahastamise puhul peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni kõnealuseid sätteid kohaldama hakatakse.
- (93) Samuti sisaldab käesolev määrus uusi nõudeid romusõidukite töötlemise kohta, eelkõige tarvikute ja osade eemaldamise kohta eesmärgiga edendada nende korduskasutamist, taastamist või uuendamist ning parandada ringlussevõtuprotsesside kvaliteeti. Jäätmekäitlejad vajavad nende uute nõuetega kohanemiseks aega, mistõttu tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Romusõidukite töötlemisega seotud järjepidevuse tagamiseks peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni kõnealuseid nõudeid kohaldama hakatakse.
- (94) Direktiivist 2000/53/EÜ tulenevad aruandluskohustused ja nendega seotud kohustused edastada komisjonile andmeid peaksid jääma kehtima teatava aja jooksul, et tagada järjepidevus seni, kuni komisjon võtab käesoleva määruse alusel vastu uue arvutuskorra ja aruandlusvormid.

- (95) Kõigi kategooriatesse [...]L_{1e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O kuuluvaid sõidukeid käsitlevate sätete kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda ettevõtjatele piisavalt aega valmistada uute nõuete täitmiseks. See on eriti oluline nende lammutuskodade tegevuslubade puhul, kus on olemas võimalused selliste sõidukite keskkonnaohutuks muutmiseks ja sõiduki edasiseks töötlemiseks.
- (96) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks direktiivi 2005/[...]64/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata, sest mootorsõidukite tüübikinnituse nõuded seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega sisalduvad kõik käesolevas määruses. See annab piisavalt aega tootjatele, et tagada nende konstrueeritud ja ehitatud sõidukite vastavus ringluspõhisuse nõuetele, ning tüübikinnitusasutustele, et neid uusi norme rakendada.
- (97) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on aidata kaasa ühtse turu toimimisele, vältida ja vähendada romusõidukite käitlemise kahjulikku mõju ning tagada inimeste tervise ja keskkonna kõrgetasemeline kaitse, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval määral saavutada, küll aga on neid ühtlustamisvajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(98) 1. veebruaril 2020 lahkus Ühendkuningriik Euroopa Liidust. Väljaastumisleping⁴³ sõlmiti ühelt poolt Euroopa Liidu ja Euroopa Aatomienergiaühenduse ning teiselt poolt Ühendkuningriigi vahel. See kiideti heaks nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsusega (EL) 2020/135⁴⁴ ja see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepinguga on ette nähtud üleminekuperiood, mis lõppes 31. detsembril 2020. Üleminekuperioodi lõpus lõppes liidu õiguse kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes ning samal ajal hakati kohaldama Iirimaa ja Põhja-Iirimaa protokoll, mida nüüd nimetatakse Windsori raamistikuks⁴⁵ ja mis on väljaastumislepingu lahutamatu osa. Windsori raamistiku artikli 5 lõike 4 ja Windsori raamistiku 2. lisa punkti 9 kohaselt kohaldatakse direktiivi 2005/64/EÜ ning seda õigusakti rakendavaid, muutvaid või asendavaid liidu õigusakte Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaaga. Käesoleva määrusega asendatakse direktiiv 2005/64/EÜ ning seetõttu kohaldataks seda Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaaga. Võttes arvesse Windsori raamistiku kohaldamisala, on seepärast asjakohane sätestada, et käesoleva määruse teatavaid sätteid ei tuleks seoses Põhja-Iirimaaaga Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis kohaldada.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

⁴³ Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise leping (ELT L 29, 31.1.2020, lk 7).

⁴⁴ Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1).

⁴⁵ Liidu ja Ühendkuningriigi poolt Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepinguga asutatud ühiskomitees 24. märtsil 2023. aastal tehtud ühisdeklaratsioon nr 1/2023 (ELT L 102, 17.4.2023, lk 87).

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning ringlussevõetud materjali kasutamise seotud ringluspõhisuse nõuded sõidukite konstruktsiooni ja tootmise kohta, mida tuleb kontrollida sõiduki tüübikinnituse käigus, ning sõidukites kasutatavate tarvikute, osade ja materjalide teabe- ja märgistusnõuded. Samuti sätestatakse selles nõuded laiendatud tootjavastutuse, romusõidukite kogumise ja töötlemise ning kasutatud sõidukite liidust kolmandatesse riikidesse eksportimise kohta.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:
 - a) määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i ja punkti b alapunktis i määratletud M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes;
 - a1) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumise kuupäevale järgnevale 36 kuule] määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud M_1 - ja N_1 -kategooria eriotstarbelistele sõidukite ja romusõidukite suhtes, välja arvatud käesoleva määruse artikkel 34, mis käsitleb korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgi;

- b) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1 määratletud M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes;
- c) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g määratletud L_{1e}-, L_{2e}-, L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes;
- d) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumise kuupäevale järgnevale 60 kuule] määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria eriotstarbelistele sõidukite ja romusõidukite suhtes, välja arvatud lõikes 4 loetletud artiklid ja artikkel 9;

2. Käesoleva määruse kohaldamisalasse ei kuulu:

[...]

[...]

- c) väikeseeriana toodetud sõidukid, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 30;
- d) ajaloolise väärtusega sõidukid, nagu on määratletud direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktis 7;
- e) väiketootja toodetud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud eriotstarbelised sõidukid; väiketootja toodetud muud mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukitarvikud, välja arvatud baassõiduk, ja haagissuvilad, millele on osutatud kõnealuse määruse I lisa punktis 5.6.

3. Olenemata lõike 1 punktist b ei kohaldata M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ega O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:

- a) artikkel 4 sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse kohta;
- b) artikkel 5 sõidukis sisalduvate ainetega seotud nõuete kohta;
- c) artikkel 6 ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse kohta sõidukis;

[...][...][...]

- g) artikkel 10 sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsiooni kohta;
- h) artikli 12 lõige 1 sõidukis sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide märgistamise kohta;
- i) artikkel 13 sõiduki digitaalse ringluspõhisuse passi kohta;
- j) artikkel 21 tasude kohandamise kohta;
- k) artikkel 22 kulude jaotamise mehhanismi kohta sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) artikkel 34 korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärkide kohta;

[...]

- s) artikli 36 lõige 2 romusõidukeid sisaldavate jäätmesaadetiste kohta.

4. Olenemata lõike 1 punktist c ei kohaldata L₁e-, L₂e-, L₃e-, L₄e-, L₅e-, L₆e- ja L₇e-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:
- a) lõikes 3 loetletud artiklid;
 - a1) Artikkel 37a pädeva asutuse kohta;
 - b) artikkel 38 kasutatud sõidukite ekspordikontrolli ja -nõuete kohta;
 - c) artikkel 39 valmistajatehase tähise ja sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatse kontrollimise kohta;
 - d) artikkel 40 riskijuhtimise ja tollikontrolli kohta;
 - e) artikkel 41 peatamise kohta;
 - f) artikkel 42 ekspordiks vabastamise kohta;
 - g) artikkel 43 ekspordiks vabastamisest keeldumise kohta;
 - h) artikkel 44 asutustevahelise koostöö ja teabevahetuse kohta;
 - i) artikkel 45 elektrooniliste süsteemide kohta;
 - j) Liikmesriigid võivad vabastada L₁e-, L₂e- ja L₆e-kategooriad artikli 23 lõikest 5, artiklitest 25 ja 37 tulenevatest kohustustest.
5. [...]
6. Olenemata lõike 1 punktidest [...] c [...] d ja e kohaldatakse artikleid 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30 ja 46–49 L₁e-, L₂e-, L₃-, L₄-, L₅-, L₆-, L₇-, M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite ning [...] M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes järgmiste muudatustega:
- [...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]
- a) artiklit 7 kohaldatakse üksnes VII lisa C osa kannete 1a, 2, 3, 5, 8 ja 9 suhtes;

- b) artiklit 8 kohaldatakse üksnes seoses selliste sõidukikategooriate suhtes kohaldatavate kohustustega;
- c) artiklit 9, kui see on selliste sõidukikategooriate suhtes kohaldatav, kohaldatakse üksnes IV lisa A osa punktide 5–7 suhtes;
- d) artikli 16 punkti b ei kohaldata;
- e) kohaldatakse artiklit 27, välja arvatud lõike 2 punkti e;
- f) artiklit 30 kohaldatakse üksnes VII lisa C osa kannete 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 ja 9 suhtes;
- g) artikleid 46–49 kohaldatakse üksnes seoses selliste sõidukikategooriate suhtes kohaldatavaid kohustusi käsitleva aruandluse ja jõustamisega.

Artikkel 3

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - 1) „sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 15 määratletud või määruse (EL) 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g loetletud mis tahes sõiduk;
 - 2) „romusõiduk“ – sõiduk, mis on käsitatav jäätmena, nagu on määratletud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktis 1, või on käsitatav jäätmena vastavalt I lisale [...];
 - 3) „sõidukitüüp“ – mis tahes sõidukitüüp, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 32 või määruse (EL) nr 168/2013 artikli 3 punktis 73;
 - 4) „korduskasutatavus“ – romusõiduki tarvikute või osade korduvalt kasutamise võimalus;
 - 5) „korduskasutamine“ – mis tahes toiming, mille kohaselt romusõiduki tarvikud või osad kasutatakse uuesti ära samal eesmärgil, milleks need valmistati;

- 6) „ringlussevõetavus“ – võimalus romusõidukilt eemaldatud tarvikuid, osi või materjale ringlusse võtta;
- 7) „taaskasutatavus“ – võimalus romusõidukilt eemaldatud tarvikuid, osi või materjale taaskasutada;
- 8) „tarnija“ – füüsiline või juriidiline isik, kes tarnib tarvikuid, osi või materjale tootjale, kes kasutab neid sõidukite valmistamiseks;
- 9) „plast“ – polümeer määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 3 punkti 5 tähenduses, millele võib olla lisatud lisaaineid või muid aineid ja mis võib olla lõpptoot peamine konstruktsiooniosa, välja arvatud looduslikud polümeerid, mida ei ole keemiliselt modifitseeritud;
- 10) „kriitilised toormed“ – kriitilised toormed [...] määruse (EL) 2024/1252 artikli [...] **4 lõike 1 tähenduses**;
- 11) „tarbimisjärgsed jäätmed“ – jäätmed, mis on tekkinud toodetest, [...] mis on äritegevuse käigus tasu eest või tasuta kolmanda riigi turule lastud või sinna tarnitud turustamiseks, tarbimiseks või kasutamiseks;
- 12) „eemaldamine“ – käsitsi, mehaaniline, keemiline, termiline või metallurgiline käitlemine, mille tulemusena on romusõidukite konkreetseid tarvikuid, osi või materjale võimalik identifitseerida eraldi väljundvoona või väljundvoo osana;
- 13) „elektriline veomootor“ – elektrimootor, mis muundab elektrilise sisendvõimsuse mehaaniliseks väljundvõimsuseks, et tagada sõidukile veojõud;
- 14) „elektrisõidukiaku“ – elektrisõidukiaku, nagu on määratletud määruse (EL) 2023/1542[...] artikli 3 punktis 14;
- 15) „tegevusloaga lammutuskoda“ – asutus või ettevõtja, kellel on direktiivi 2008/98/EÜ ja käesoleva määruse kohaselt lubatud koguda, ladustada ja töödelda romusõidukeid;

- 16) „töötlemine“ – mis tahes tegevus pärast romusõiduki üleandmist töötlemisrajatisele keskkonnaohutuks muutmiseks, demonteerimiseks, kokkupressimiseks, lõike- ja purustustöödeks, taaskasutamiseks või [...] ettevalmistamiseks enne purustusjäätmete kõrvaldamist ning mis tahes muu tegevus romusõidukite ning nende tarvikute, osade ja materjalide taaskasutusse võtmise ja/või kõrvaldamise eesmärgil;
- 17) „purustamine“ – mis tahes tegevus romusõidukite tükeldamiseks või osadeks lõikamiseks;
- 18) „remondi- ja hooldusettevõtja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes seoses oma kaubandus-, majandus-, ametialase või kutsetegevusega osutab remondi- või hooldusteenuseid tootjast sõltumatult või tootja poolt volitatuna;
- 19) „turule laskmine“ – sõiduki esmakordselt liidu turul kättesaadavaks tegemine;
- 20) „turul kättesaadavaks tegemine“ – sõiduki tasu eest või tasuta tarnimine turule kaubandustegevuse käigus turustamiseks või kasutamiseks;
- 21) „jäätmekäitleja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes oma majandus- või kutsetegevuses kogub või töötleb romusõidukeid;
- 22) „tootja“ – valmistaja, importija või turustaja, kes sõltumata kasutatavast müügiviisist, sealhulgas müük direktiivi 2011/83/EL artikli 2 punktis 7 määratletud kauglepingute teel, tarnib esmakordselt sõiduki oma majandus- või kutsetegevuse raames liikmesriigi territooriumil turustamiseks või kasutamiseks;
- 23) „tootjavastutusorganisatsioon“ – juriidiline isik, kes korraldab rahaliselt või rahaliselt ja tegevuslikult laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmist mitme tootja nimel;

- 24) „laiendatud tootjavastutuse jaoks määratud volitatud esindaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes on asutatud liikmesriigis [...], mis ei ole tootja asutamiskoha liikmesriik, ning kelle tootja on määranud kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 5 kolmanda lõiguga täitma kõnealuse tootja käesoleva määruse IV peatükist tulenevaid kohustusi;
- 25) „teisene toore“ – materjalid, mis on saadud ringlussevõtuprotsesside kaudu ja võivad asendada esmast tooret;
- 26) „sõidukiomanik“ – füüsiline või juriidiline isik, kellel on sõiduki omandiõigus, või sõiduki valdaja [...], kui omanikku ei ole võimalik tuvastada;
- 27) „purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia“ – tehnika ja tehnoloogia, mida kasutatakse romusõidukitest pärit materjalide töötlemiseks pärast purustamist edasise taaskasutamise eesmärgil vastavalt VII lisa G osa punktile 2;
- 28) „taastamine“ – [...] kutsealane tegevus, mille käigus toodetakse uus tarvik või osa sõidukitelt [...] eemaldatud tarvikutest ja osadest ning tehakse vähemalt üks muudatus, mis mõjutab oluliselt tarviku või osa ohutust, toimivust, otstarvet või tüüpi;
- 29) „uuendamine“ – tegevus, mille eesmärk on sõidukitelt või romusõidukitelt eemaldatud tarviku või osa ettevalmistamine, puhastamine, katsetamine, hooldamine ja vajaduse korral parandamine, et taastada selle [...] toimivus või funktsioonid kõnealuse tarviku või osa turule laskmise ajal algselt konstrueerimisetapis ette nähtud kasutuse ja toimivuse ulatuses [...];
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) „mittepüsivad jäätmed“ – jäätmed, mis ei vasta nõukogu direktiivi 1999/31/EÜ⁴⁸ artikli 2 punktis e sätestatud püsijäätmete määratluse tingimustele;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/31/EÜ prügilate kohta (EÜT L 182, 16.7.1999, lk 1–19).

- 33) „kasutatud sõiduk“ – liikmesriigis või mõnes muus riigis registreeritud sõiduk, mis ei ole romusõiduk;
- 34) „eksportitav kasutatud sõiduk“ – kasutatud sõiduk, mille suhtes kohaldatakse määruse (EL) nr 952/2013 artiklis 269 sätestatud tolliprotseduuri;
- 35) „ettevõtjad“ – tootjad, [...] sõidukite kindlustusseltsid, tarnijad, remondi- ja hooldusettevõtjad, jäätmekäitlejad ja kõik muud ettevõtjad, kes tegelevad sõidukite konstrueerimise, kasutatud sõidukitega kauplemise ning sõidukitelt eemaldatud tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ja uuendamisega;
- 36) „sõidukorras sõiduk“ – sõiduk, mis on sõidukorras vastavalt direktiivi 2014/45/EL artikli 5 lõike 1 punktidele a ja b, artikli 5 lõikele 4 ja artiklile 8;
- 37) „majanduslikel alustel mahakandmisele kuulumine“ – sõiduki hävimine või kahjustus niivõrd, kuivõrd remondikulud ületavad sõiduki turuväärtust või väärtust, mille eest sõiduk oli kindlustatud;
- 38) „tehnilistel alustel mahakandmisele kuulumine“ – sõiduki tõsine kahjustus või täielik hävimine niivõrd, kuivõrd sõidukit ei ole võimalik parandada;
- 39) „kogumiskoht“ – ettevõtja, kes ladustab ajutiselt romusõidukeid ja valmistab ette kogutud romusõidukite vedu tegevusloaga lammutuskodadesse töötlemiseks, kuid kes ise ei ole tegevusloaga lammutuskoda;
- 40) „biopõhine plast“ – plast, mis on valmistatud bioloogilistest ressurssidest, nagu biomass-lähteaine, orgaanilised jäätmed või kõrvalsaadused. Biopõhine plast võib olla biolagunev või mitte;

2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „jätmed“, „vanaõli“, „jätmevaldaja“, „jätmekäitlus“, „kogumine“, „vältimine“, „ringlussevõtt“, „taaskasutamine“, „tagasitäide“, „kõrvaldamine“ ja „laiendatud tootjavastutuse süsteem“, mis on sätestatud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktides 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 ja 21;

- b) „tüübikinnitus“, „mitmeastmeline tüübikinnitus“, „osa“, „tarvikud“, „varuosad“, „baassõiduk“, „väikeseeria toodetud sõiduk“, „eriotstarbeline sõiduk“, „turujärelevalveasutus“, „tüübikinnitusasutus“, „tootja“, „importija“ ja „turustaja“, mis on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktides 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43;
- c) „registreerimine“, „registreerimistunnistus“, „peatamine“, „registreerimistunnistuse omanik“ ja „registrist kustutamine“, mis on sätestatud direktiivi 1999/37/EÜ artikli 2 punktides b, c, d, e ja f;
- d) „ajaloolise väärtusega sõiduk“, „tehnõulevaatus“ ja „tehnõulevaatuse kontrollkaart“, mis on sätestatud direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktides 7, 9 ja 12;
- e) „probleemne aine“ ja „andmekandja“, mis on sätestatud määruse [kestlike toodete ökodisain] artikli 2 punktides 28 ja 30;
- f) „toll“, mis on sätestatud määruse (EL) 952/2013 artikli 5 punktis 1;
- g) „kaugleping“, mis on sätestatud direktiivi 2011/83/EL artikli 2 punktis 7;
- h) „digiplatvorm“, mis on sätestatud määruse (EL) 2022/2065 artikli 3 punktis i;
- i) „tarbija“, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2019/771 artikli 2 punktis 2;
- j) „väiketootja“, mis on sätestatud määruse (EL) 2024/1257 artikli 3 punktis 48.

II PEATÜKK

RINGLUSPÕHISUSE NÕUDED

Artikkel 4

Sõiduki korduskasutatavus, ringlussevõetavus ja taaskasutatavus

1. Iga sõiduk, mis on sellist tüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, tuleb ehitada nii, et see oleks:
 - a) korduskasutatav või ringlussevõetav vähemalt 85 % ulatuses selle massist;
 - b) korduskasutatav või taaskasutatav vähemalt 95 % ulatuses selle massist.
2. Iga lõikes 1 osutatud sõidukitüübi puhul võtavad tootjad järgmised meetmed:
 - a) koguvad vajalikke andmeid kogu tarneahelast, eelkõige sõidukite ehitamiseks kasutatavate materjalide omaduste ja massi kohta, et tagada jätkuv vastavus nõuetele;
 - b) säilitavad kõik muud asjakohased sõiduki andmed, mida vajatakse punktis e osutatud arvutuste tegemiseks;
 - c) kontrollivad tarnijatelt saadud teabe õigsust ja täielikkust;
 - d) haldavad ja dokumenteerivad materjalide jaotust;
 - e) arvutavad korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad lõike 1 kohaldamiseks vastavalt metoodikale, mille komisjon on kehtestanud lõike 3 alusel, või enne, kui selline metoodika kehtestati ja seda hakati kohaldama vastavalt ISO standardile 22628:2002 koos II lisa A osas esitatud elementidega ;
 - f) märgistavad polümeeridest ja elastomeeridest valmistatud sõidukite tarvikud ja osad vastavalt artikli 12 lõikele 1;

g) tagavad, et VII lisa E osas loetletud tarvikuid ja osi ei korduskasutata uute sõidukite ehitamisel.

3. Komisjon võtab hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumisele järgnevale [...] 24 kuule*] vastu rakendusakti, millega kehtestatakse uus metoodika sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamiseks ja kontrollimiseks, võttes arvesse II lisas esitatud elemente.

Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 5

Nõuded sõidukis sisalduvate ainete kohta

1. Probleemsete ainete sisaldus sõidukis ning selle tarvikutes ja osades peab olema võimalikult väike.
2. Lisaks määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisas, [...] määruse (EL) 2019/1021 I ja II lisas ning määruses (EL) 2023/1542 sätestatud piirangutele täpsustatakse käesolevas määruses sõidukites sisalduvate ainete kasutamise korda. [...] Mitte ükski sõidukitüüp, millele on määruse (EL) 2018/858 kohaselt antud tüübikinnitus alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule*], ega sellise sõiduki jaoks turule lastud uued tarvikud ja osad ei tohi sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi ega kuuevalentset kroomi.
- 2a. Komisjon koostab hiljemalt ... [palun sisestada kuupäev: 24 kuud pärast käesoleva määruse vastuvõtmist] aruande probleemsete ainete sisalduse kohta sõidukites, et teha kindlaks, mil määral need mõjutavad negatiivselt materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu või mõjutavad kemikaaliohutust. Komisjoni abistab kemikaaliohutuse küsimustes Euroopa Kemikaaliamet. Aruanne ei hõlma neid sõiduki tarvikutes ja osades sisalduvaid probleemseid aineid, mille identifitseerimist või hindamist nõutakse juba muude liidu õigusaktidega.

Komisjon esitab nimetatud aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule, esitades üksikasjalikud järeldused, ning kaalub asjakohaste järeelmeetmete võtmist, sealhulgas

- i) piirangute kehtestamist seoses selliste probleemsete ainetega, mis mõjutavad negatiivselt materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu sõidukites, milles need sisalduvad, osana artikli 5 lõike 2b kohaselt kehtestatud delegeeritud õigusaktidest;
- ii) teabele esitatavate nõuete kehtestamist sõiduki digitaalse ringluspõhisuse passi osana kooskõlas artikliga 13;
- iii) määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 68 lõigetes 1 ja 2 osutatud menetluste kasutamist uute piirangute vastuvõtmiseks.

Kui liikmesriik leiab, et aine mõjutab negatiivselt materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu selles sõidukis, milles ta sisaldub, esitab asjaomane liikmesriik hiljemalt [lisada kuupäev] sellise teabe komisjonile ja kemikaaliohutuse küsimusi käsitleva teabe ka Euroopa Kemikaaliametile ning osutab, kui need on olemas, asjakohastele riskihinnangutele või muudele asjakohastele andmetele.

2b. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu sõidukites ning nende tarvikutes ja osades negatiivselt mõjutavate probleemsete ainete sisaldusele piirangud põhjustel, mis ei ole peamiselt seotud kemikaaliohutusega.

3. Erandina lõikest 2 võivad sõidukitüübid või selliste sõidukite jaoks turule lastud tarvikud ja osad sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi III lisas sätestatud tingimustel ja maksimaalse lubatava sisalduse väärtuste piires.

Lõikeid 2 ja 3 ei kohaldata sellistesse sõidukitesse paigaldatud akude suhtes, mille suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2023/1542.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga järgmisel viisil:

- a) kehtestades plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi sisalduse maksimaalsed lubatavad kogused sõiduki konkreetsetes tarvikutes, osades ja homogeensetes materjalides;
- b) tehes erandi sõiduki teatavate tarvikute, osade ja homogeensete materjalide kohta lõikes 2 sätestatud plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise keelu puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:
 - i) nende ainete kasutamine on vältimatu;
 - ii) on tõendatud, et sotsiaal-majanduslik kasu kaalub üles nende ainete kasutamisest inimeste tervisele- või keskkonnale tulenevad riskid;
 - iii) puuduvad sobivad alternatiivsed ained või tehnoloogiad;
- c) sõiduki tarvikud, osad ja homogeensed materjalid jäetakse III lisast välja, kui plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamine nendes on välditav;
- d) määratakse kindlaks sõiduki need tarvikud, osad ja homogeensed materjalid, mis tuleb enne edasist töötlemist eemaldada ja nõutakse nende märgistamist või identifitseerimise võimaldamist muude asjakohaste vahenditega.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, eelkõige jättes loetelust välja teatavad erandid homogeensete materjalide ja osade kohta, juhul kui konkreetset erandit käsitletakse muudes liidu õigusaktides.

Komisjon võtab käesolevas lõikes osutatud delegeeritud õigusakti vastuvõtmisel arvesse sõidukitüübis plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise piirangu erandi kehtestamise, muutmise või väljajätmise sotsiaal-majanduslikku mõju, sealhulgas alternatiivide kättesaadavust ning mõju inimeste tervisele ja keskkonnale kogu sõiduki olelusringi jooksul.

5. Komisjoni taotlusel ja 12 kuu jooksul pärast taotluse esitamist koostab Euroopa Kemikaaliamet (edaspidi „kemikaaliamet“) aruande III lisas loetletud olemasolevate eranditega seotud alternatiivide tehnilise ja majandusliku teostatavuse kohta ning sellise hindamise põhjal põhjendatud ettepaneku erandi konkreetseks muutmiseks.
6. Niipea kui amet saab komisjonilt taotluse, avaldab ta oma veebisaidil teate, et koostatakse aruanne III lisas esitatud erandi võimaliku muutmise kohta, ning kutsub liikmesriike ja kõiki huvitatud pooli üles esitama märkusi kaheksa nädala jooksul alates teate avaldamise kuupäevast. Amet avaldab oma veebisaidil kõik liikmesriikidelt ja huvitatud pooltelt saadud märkused.
7. Hiljemalt üheksa kuud pärast lõikes [...] 5 osutatud aruande esitamist komisjonile võtab kemikaaliamenti sotsiaal-majandusliku analüüsi komitee, mis on moodustatud määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 76 lõike 1 punkti d kohaselt, vastu arvamuse aruande ja konkreetsete kavandatud muudatuste kohta. Kemikaaliamet esitab viivitamata selle arvamuse komisjonile.
8. [...]

Artikkel 6

Ringlussevõetud materjali miinimumsisaldus sõidukis

1. Plast, mis sisaldub igas sõidukitüübis, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, sisaldab tarbimisjargsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti vähemalt 15 % ulatuses massist.

Vähemalt 25 % esimeses lõigus sätestatud eesmärgist saavutatakse, lisades asjaomasesse sõidukitüüpi romusõidukitest[...] või käesoleva määruse artikli 23 lõike 2 punktis c osutatud jäätmetest ringlusse võetud plasti.

Igas sõidukis sisalduva plasti mass ja ringlussevõetud plasti mass, millele on osutatud esimeses lõigus, ei hõlma elastomeere ega muid termoplaste kui istmepolstri valmistamiseks kasutatavaid polüuretaanvahtusid ning plaste, mis sisaldavad mõnda määruse (EL) 2019/1021 artiklis 7 loetletud ainet või on nendega saastunud, kui ületatakse kõnealuse määruse IV lisas sätestatud piirmäärasid.

1a. Plast, mis sisaldub igas sõidukitüübis, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 96 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, sisaldab tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti vähemalt 20 % ulatuses massist.

Vähemalt 25 % esimeses lõigus sätestatud eesmärgist saavutatakse, lisades asjaomasesse sõidukitüüpi romusõidukitest või käesoleva määruse artikli 23 lõike 2 punktis c osutatud jäätmetest ringlusse võetud plasti.

1b. Plast, mis sisaldub igas sõidukitüübis, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 120 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, sisaldab tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti vähemalt 25 % ulatuses massist.

Vähemalt 25 % esimeses lõigus sätestatud eesmärgist saavutatakse, lisades asjaomasesse sõidukitüüpi romusõidukitest või käesoleva määruse artikli 23 lõike 2 punktis c osutatud jäätmetest ringlusse võetud plasti.

1c. Käesoleva artikli kohaldamisel peab ringlussevõetud materjal olema võetud taaskasutusse tarbimisjärgsetest jäätmetest, mis on ringlusse võetud:

a) liidus asuvas käitises, mis vastab liidu õiguses sätestatud inimeste tervise, kliima ja keskkonna kaitse nõuetele, või

b) kolmandas riigis asuvas käitises, mis [...]alates [48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] peab vastama [...] inimeste tervise, kliima ja keskkonna kaitse nõuetele, mis on samaväärsed liidu õiguses sätestatud nõuetega [...]; hiljemalt [24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] hindab komisjon põhjalikumalt eeldatavat mõju üleilmsele kaubandusele ning ELi ringlussevõtu- ja autotööstusele ning esitab oma hinnangu nõukogule ja Euroopa Parlamendile.

2. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 23 kuule] võtab komisjon kooskõlas artikli 51 lõikega 2 vastu rakendusakti[...], et [...] kehtestada metoodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse käesoleva artikli lõigete 1, 1a, 1b ja 1c kohaldamisel [...] tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud. Kontrollimetoodika hõlmab tootjate kohustust tagada, et sõltumatu kolmandast isikust üksus auditeerib vähemalt iga viie aasta järel iga käitist, mis toodab nende kasutatavat ringlussevõetud materjali. Nende audititega kontrollitakse, kas lõigetes 1, 1a, 1b ja 1c sätestatud tingimused on täidetud, ning auditid peavad sellega seoses vastama XIII lisas sätestatud nõuetele ja kriteeriumidele. Kolmandates riikides ringlussevõetud materjali suhtes kohaldatakse seda auditinõuet ning XIII lisas sätestatud nõudeid ja kriteeriume alates [48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. Artikli 8 lõike 2 kohaste üldiste kohustuste osana peavad tootjatel olema kättesaadavad dokumendid, sealhulgas auditiaruanded, mis tõendavad käitiste vastavust kõnealustele tingimustele, nõuetele ja kriteeriumidele, ning nad peavad neid säilitama ja edastama pädevatele tüübikinnitusasutustele.
- 2a. Kui konkreetse ringlussevõetud plasti kättesaamatus või liiga kõrge hind muudab käesoleva artikli lõigetes 1, 1a, 1b ja 1c sätestatud ringlussevõetud plasti miinimumsisalduse protsendimäärade järgimise ülemäära raskeks, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakt, et [...] kõnealuseid lõikeid täiendada, sätestades ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärkidega seoses ajutised erandid.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades tarbimisjärgsetest terasejätmetest ringlussevõetud sellise terase minimaalse osakaalu, mis peab sisalduma ja olema lisatud sõidukitüüpidesse, millele antakse tüübikinnitus käesoleva määruse ja määruse (EL) 2018/858 kohaselt.
- Esimeses lõigus osutatud ringlussevõetud terase minimaalne osakaal peab põhinema komisjoni tehtaval teostatavusuuringul. Uuring viiakse lõpule hiljemalt [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 23 kuule], võttes eelkõige arvesse järgmisi aspekte:

- a) tarbimisjärgsete terasejäätmete allikatest ringlusse võetud terase praegune ja prognoositav kättesaadavus;
- b) tarbimisjärgsete jäätmete praegune osakaal sõidukites kasutatavates mitmesugustes terasest pool- ja vahetoodetes;
- c) tarbimisjärgselt ringlusse võetud terase võimalik kasutuselevõtt tootjate poolt sõidukites, millele antakse tüübikinnitus edaspidi;
- d) autotööstuse suhteline nõudlus võrreldes teiste sektorite nõudlusega tarbimisjärgse terasejäätmete järele;
- e) majanduslik elujõulisus ning tehnika ja teaduse areng, sealhulgas terase ringlussevõtu määradega seotud muutused ringlussevõtutehnoloogiate kättesaadavuses;
- f) sõidukites sisalduva ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu panus liidu avatud strateegilisse autonoomiasse ning kliima- ja keskkonnanäesmärkidesse;
- g) vajadus vältida ebaproportsionaalset negatiivset mõju sõidukite taskukohasusele ning
- h) mõju autotööstuse üldkuludele ja konkurentsivõimele.

[...]

[...]

4. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnenud 35 kuule] hindab komisjon, kas on võimalik kehtestada minimaalse osakaalu nõue järgmise kohta:

- a) alumiinium ja selle sulamid ning magneesium ja selle sulamid, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest jäätmetest ja lisatud sõidukitüüpidesse, ning
- b) neodüüm, düsproosium, praseodüüm, terbium, samaarium, nikkel, koobalt või boor, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest jäätmetest ja lisatud püsimaagnetitesse.

Pärast esimeses lõigus osutatud hindamise lõpuleviimist on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada käesoleva määruse ja määruse (EL) 2018/858 kohase tüübikinnitusega sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti või boori minimaalne osakaal.

Teises lõigus osutatud materjalide puhul põhineb ringlussevõetud materjali minimaalne osakaal esimeses lõigus osutatud teostatavusuuringul, võttes arvesse kõike järgmist:

- a) teises lõigus loetletud ning tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjalide praegune ja prognoositav kättesaadavus;
- b) tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjali praegune osakaal teises lõigus loetletud materjalides, mis sisalduvad turule lastavates sõidukites;
- c) majanduslik elujõulisus ning tehnika ja teaduse areng, sealhulgas ringlussevõetud materjalide liigi ja ringlussevõtu määraga seotud muutused ringlussevõtutehnoloogiade kättesaadavuses;
- d) teises lõigus loetletud ja sõidukites sisalduva ringlussevõetud materjali minimaalse osakaalu panus liidu strateegilisse autonoomiasse ning kliima- ja keskkonnamärgkidesse;
- e) võimalik mõju, mida avaldab sõiduki toimimisele teises lõigus loetletud ringlussevõetud materjalide lisamine sõiduki tarvikutesse ja osadesse;
- f) vajadus vältida ebaproportsionaalset negatiivset mõju teises lõigus loetletud materjale sisaldavate sõidukite taskukohasusele;
- g) mõju autotööstuse üldkuludele ja konkurentsivõimele.

5. Hiljemalt [...] 30 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist [...] võtab komisjon [...] vastu rakendusakti, millega kehtestatakse tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud ja sõidukitüüpidesse lisatud lõikes 3 ja 4 osutatud materjalide osakaalu arvutamise ja kontrollimise meetoodika.

Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 7

Sõiduki teatavate tarvikute ja osade eemaldamist ning asendamist võimaldav konstruktsioon

1. Iga sõiduk, mis on sellist tüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule] peab olema konstrueeritud nii, et see ei takista VII lisa C osas loetletud tarvikute ega osade eemaldamist asjaomasest sõidukist tegevusloaga lammutuskojas sõiduki jäätmeetapis.
2. Iga sõiduk, mis on sellist tüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, konstrueeritakse seoses ühendus-, kinnitus- ja tihenduselementidega nii, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saaksid elektrisõidukiakud ja elektrilised veomootorid sõiduki kasutusetapis ja jäätmeetapis hõlpsasti ning mittepurustaval viisil sõidukist eemaldada ning asendada.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte lõike 2 muutmiseks, vaadates läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on ette nähtud sõidukitest eemaldamiseks ning asendamiseks, eesmärgiga lisada kõnealusesse lõikesse VII lisa C osas loetletud täiendavad tarvikud ja osad, võttes arvesse tehnika ja teaduse arengut.
4. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse tingimused lõikes 2 osutatud tarvikute ja osade eemaldamist ning asendamist võimaldava konstruktsiooni kohta, kui see on vajalik, et tagada lõikes 2 sätestatud kohustuse ühtlustatud rakendamine.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

III PEATÜKK

TOOTJATE KOHUSTUSED

Artikkel 8

Üldised kohustused

1. Tootjad tõendavad, et nende toodetud ja turule lastud uued sõidukid on saanud tüübikinnituse vastavalt määruse (EL) 2018/858, määruse (EL) nr 168/2013 ja käesoleva määruse nõuetele.
2. Tüübikinnituse saamiseks sõiduki/[...]/tüüpidele, mille suhtes kohaldatakse artiklites 4, 5, 6 või 7 kehtestatud nõudeid, esitab tootja dokumendid, mis tõendavad vastavust nendele nõuetele, ning:
 - a) lisab need määruse (EL) 2018/858 artiklis 24 või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artiklis 27 osutatud teatmikusse ning
 - b) esitab need määruse (EL) 2018/858 artikli 23 või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artikli 26 kohaselt tüübikinnitusasutusele.
3. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 9 kehtestatud nõuet, esitab tootja tüübikinnitusasutusele ringmajanduse strateegia koos määruse (EL) 2018/858 artiklis 23 või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artiklis 26 osutatud tüübikinnituse taotlusega.
4. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 10 kehtestatud nõudeid, koostab tootja artikli 10 lõikes 1 osutatud teabe ja esitab selle määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a kohaselt tüübikinnitusasutusele koos kõnealuse määruse artiklis 23 osutatud tüübikinnituse taotlusega.

5. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 11 kehtestatud nõudeid, esitab tootja määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artikli 27 lõike 1 kohaselt tüübikinnitusasutusele deklaratsiooni, mis kinnitab vastavust artikli 11 lõikes 1 sätestatud nõudele, koos [...] tüübikinnituse taotlusega.

Artikkel 9

Ringmajanduse strateegia

1. Iga sõidukikategooria puhul, milles tootja on tootnud sõidukeid, millele on antud tüübikinnitus määruse (EL) 2018/858 alusel alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule], koostab tootja ringmajanduse strateegia ja rakendab seda, et teha kättesaadavaks oma terviklik viie aasta ringluskava. Seoses IV lisa A osa punktidega 3 ja 4 peab strateegia sisaldama tüübispetsiifilist teavet asjaomase sõidukitüübi kohta.
2. Ringmajanduse strateegias kirjeldatakse tootjate võetavaid meetmeid järelevalve tegemiseks kohustuste täitmise üle, et tagada vastavus II peatükis sätestatud ringluspõhisuse nõuetele, mida kontrollitakse tüübikinnitusmenetluste käigus ja kohaldatakse asjaomase sõidukikategooria suhtes.
3. Ringmajanduse strateegia sisaldab IV lisa A osas sätestatud elemente.
4. Tootja esitab komisjonile ringmajanduse strateegia koopia 30 päeva jooksul pärast [...] esimese tüübikinnituse saamist sõidukile asjaomases kategoorias.
5. Tootja jälgib ringmajanduse strateegias sisalduvaid meetmeid ja teeb nende suhtes järelevalvet ning ajakohastab strateegiat iga viie aasta järel kooskõlas IV lisa B osaga. Ajakohastatud ringmajanduse strateegia esitatakse tüübikinnitusasutusele, kes andis tüübikinnituse sõidukile asjaomases kategoorias, ja komisjonile.
6. Komisjon teeb ringmajanduse strateegiad ja nende ajakohastatud versioonid, välja arvatud konfidentsiaalse teabe, avalikult kättesaadavaks.

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa B osa muutmiseks, et kohandada ringmajanduse strateegiat ning selle ajakohastuste sisu käsitlevaid nõudeid tehnika ja teaduse arenguga sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumustega ning õigusnormide muudatustega.
8. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 83 kuule] ja seejärel iga kuue aasta järel koostab komisjon aruande autotööstuse ringluspõhisuse kohta ja avaldab selle. Aruanne põhineb eelkõige ringmajanduse strateegiatel ja selliste strateegiate ajakohastustel.

Artikkel 10

Sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsioon

1. Tootjad deklareerivad iga uue sõidukitüübi puhul, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb [...]/ 12 kuule pärast seda, kui on vastu võetud rakendusakt, millega kehtestatakse tarbimisjärgsetest jätmetest ringlusse võetud ja sõidukitüüpidesse lisatud materjalide osakaalu arvutamise ja kontrollimise meetodika, nagu on osutatud artikli 6 lõikes [...]/ 5], määruse (EL) 2018/858 kohaselt, ringlussevõetud materjali sisalduse osakaalu:
 - a) neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti ja boori kohta püsimagнетites elektrilistes veomootorites;
 - b) alumiiniumi ja selle sulamite kohta;
 - c) magneesiumi ja selle sulamite kohta;
 - d) terase kohta.

Deklaratsioonis käsitletakse nimetatud ringlussevõetud materjalide sisaldust sõidukitüübis ja märgitakse iga materjali osakaalu puhul, kas materjal on ringlusse võetud tarbimiseelsetest või tarbimisjärgsetest jätmetest.

2. Tüübikinnitusasutused kontrollivad, et tootjad on esitanud nõutavad dokumendid ja et need sisaldavad lõikes 1 osutatud teavet.
3. Erandina lõikest 1 ei kohaldata ringlussevõetud materjali osakaalu deklareerimise nõuet materjali puhul, mille kohta on kehtestatud eesmärk artikli 6 lõike 3 või 4 alusel.

Artikkel 11

Teave sõidukis sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] tagavad tootjad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatult, standardse ning mittediskrimineeriva juurdepääsu V lisas loetletud teabele, mis võimaldab juurdepääsu ning ohutut eemaldamist ja asendamist järgmise puhul:
[...]/[...]/c) tarvikud, osad ja materjalid, mis sisaldavad VII lisa B osas loetletud
voolavaid aineid ja vedelikke ning mis sisalduvad sõidukis;
d) sõidukis sisalduvad VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad;
e) sõidukile tüübikinnituse andmise ajal määruse (EL) 2024/1252 [...] artikli 28 lõike 1
punktis b osutatud kriitilist toorainet sisaldavad tarvikud ja osad;
f) sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab nende remonti, hooldust või kasutamist asendamiseks teises sõidukis.
2. Tootjad tagavad koostöö töötlemisega tegelevate ettevõtjatega, kellele on antud selleks tegevusluba, ning remondi- ja hooldusettevõtjatega, luues vajalikud sideplatvormid lõikes 1 osutatud teabe ja V lisas täpsustatud teabe esitamiseks ning ajakohastamiseks.

Tootjad esitavad esimeses lõigus osutatud teabe tasuta. Tootjad võivad halduskulude katmiseks nõuda jäätmekäitlejatelt ning remondi- ja hooldusettevõtjatelt tasusid summas, mis on vajalik sideplatvormide kaudu nõutava teabe kättesaadavaks tegemiseks.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks, vaadates läbi sõiduki tarvikute, osade ja materjalide loetelu ning tootjate esitatava teabe ulatuse.

Artikkel 12

Sõidukis sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide märgistamine

1. Tootjad ja nende tarnijad kasutavad sõiduki tarvikute, osade ja materjalide märgistamiseks ning identifitseerimiseks VI lisa punktides 1–3 loetletud osade ja materjalide kodeerimisstandardite nomenklatuuri.
2. Tootjad tagavad 24. maiks 2029, et püsिमagnetid sisaldavatel [...] sõiduki tarvikutel ja osadel on selgesti nähtav ja loetav ning kustumatu märgis teabega vastavalt määruse (EL) 2024/1252 artiklile 28. [...]
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga.

Artikkel 13

Sõiduki digitaalne ringluspõhisuse pass

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...] 72 kuule] peab igal turule lastud sõidukil olema digitaalne ringluspõhisuse pass, mis viiakse vastavusse [...] muude liidu õiguse kohaste sõidukiga seotud keskkonnapassidega, eelkõige määruse (EL) 2023/1542 artiklis 77 ja määruse (EL) 2024/1257 artikli 3 punktis 68 osutatud passidega, [...] ning võimaluse korral integreeritakse neisse.

Sõiduki digitaalne ringluspõhisuse pass viiakse asjakohasel juhul vastavusse nõuetega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määruses (EL) 2024/1781, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik, eelkõige selle artiklites 11–13.

2. Turule lastava sõiduki digitaalne ringluspõhisuse pass on tasuta kättesaadav ja sisaldab järgmist:

a) käesoleva määruse artiklis 11 osutatud teave digitaalsel kujul [...] [...];

b) teave sõiduki pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi sisaldavate tarvikute kohta vastavalt artikli 5 lõikes 3 sätestatud erandile; [...]

b1) deklaratsioon ringlussevõetud plasti ja artikli 10 lõike 1 punktides a–d loetletud materjalide osakaalu kohta;

b2) asjaomase sõidukitüübi ringlusstrateegia; [...]

b3) viide asjaomase sõidukitüübi varuosade kataloogile, sealhulgas üksikosade asukoht sõidukis.

3. Sõiduki turule laskev tootja tagab, et sõiduki digitaalses ringluspõhisuse passis sisalduv teave on täpne, täielik ja ajakohane.

3a. [...]

4. Kogu teave sõiduki digitaalses ringluspõhisuse passis vastab komisjoni poolt lõike 6 alusel kehtestatud nõuetele ja:

a) põhineb avatud standarditel;

b) on välja töötatud koostalitlusvõimelises vormingus;

c) on edastatav avatud koostalitlusvõimelise andmesidevõrgu kaudu tarnijast sõltumata;

d) on masinloetav, struktureeritud ja võimaldab otsingut.

5. Romusõidukiks muutunud sõiduki digitaalne ringluspõhisuse pass kaotab kehtivuse kõige varem [...]12 kuud pärast lammutustõendi väljastamist selle romusõiduki kohta.
6. Komisjon võtab [hiljemalt 48 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] [...] vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse nõuded järgmise kohta:
- a) sõiduki digitaalsele ringluspõhisuse passile juurdepääsuks kasutatava lahenduse viis ja tehniline kirjeldus;
 - b) sõiduki digitaalse ringluspõhisuse passi tehniline projekt ja kasutusnõuded, sealhulgas nõuded, mis käsitlevad järgmist:
 - i) sõiduki digitaalse ringluspõhisuse passi vastavusse viimine ja koostalitlusvõime muude liidu õigusaktide alusel nõutavate passide ja sertifikaatidega, nagu on osutatud käesoleva artikli lõikes 1;
 - ii) sõiduki digitaalses ringluspõhisuse passis sisalduva teabe säilitamine ja töötlemine;
 - iii) sõiduki digitaalse ringluspõhisuse passi kättesaadavus pärast seda, kui lõikes 3 sätestatud kohustuste täitmise eest vastutav ettevõtja lõpetab tegevuse või lõpetab oma tegevuse liidus;
 - c) sõiduki digitaalses ringluspõhisuse passis sisalduva teabe kasutuselevõtmine, muutmine ja ajakohastamine kolmanda isiku poolt, kes ei ole tootja;
 - d) andmekandja asukoht või muu tunnus, mis võimaldab juurdepääsu sõiduki digitaalsele ringluspõhisuse passile.

Esimeses lõigus osutatud nõudeid kehtestades võtab komisjon arvesse vajadust tagada turvalisuse ja eraelu puutumatuse kõrge tase.

[...] Esimeses lõigus osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

IV PEATÜKK

ROMUSÕIDUKITE KÄITLEMINE

1. JAGU

ÜLDSÄTTED

Artikkel 14

Pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesolevast peatükist tulenevate kohustuste täitmise eest, eelkõige artiklites 15–[...]³⁷ ja I lisas sätestatud ettevõtjate, tootjate ja tootjavastutusorganisatsioonide kohustuste täitmise järelevalve ja kontrollimise eest.
2. Iga liikmesriik võib komisjoniga suhtlemiseks määrata lõikes 1 osutatud pädevate asutuste hulgast ühe kontaktpunkti.
3. Liikmesriigid kehtestavad pädevate asutuste korralduse ja toimimise üksikasjad, sealhulgas haldus- ja menetlusnormid, mis käsitlevad järgmist:
 - a) tootjate registreerimine vastavalt artiklile [...]¹⁹;
 - b) tootjatele ja tootjavastutusorganisatsioonidele loa andmine vastavalt artiklile [...]¹⁸;
 - c) järelevalve laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise üle vastavalt artiklitele 16 ja 20;
 - d) andmete kogumine sõidukite ja romusõidukite kohta vastavalt artikli [...]¹⁹ lõikele 12 ja artikli 49 lõikele 6;
 - e) teabe kättesaadavaks tegemine vastavalt artiklile 49.

4. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...] 12 kuule], teatavad liikmesriigid komisjonile lõike 1 kohaselt määratud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Liikmesriigid teatavad komisjonile põhjendamatu viivitusega nende pädevate asutuste nimede või aadresside mis tahes muudatustest.

Artikkel 15

Tegevusloaga lammutuskojad

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2010/75/EL kohaldamist, peab iga ettevõtte või ettevõtja, kes kavatses tegeleda romusõidukite töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 23 ja täitma selles loas sätestatud tingimusi.
2. Lõikes 1 osutatud loa väljaandmiseks kontrollib pädev asutus, kas ettevõttel või ettevõtjal on artiklis 27 sätestatud kohustuste täitmiseks vajalik [...] suutlikkus.
3. Lõikes 1 osutatud loale märgitakse, et lammutuskoda on pädev välja andma artiklis 25 osutatud lammutustõendit. Liikmesriigid võivad üldiselt ette näha, et lammutuskojad on pädevad välja andma artiklis 25 osutatud lammutustõendit.
- 3a. Tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid, kui need on määratud vastavalt artikli 17 lõikele 1, võivad sõlmida oma tootjavastutuse kohustuste täitmiseks lepinguid tegevusloaga lammutuskodadega. Sellised lepingud peavad olema õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ning võivad põhineda liikmesriigi kehtestatud näidisel.

4. [...] Liikmesriigid tagavad, et loa andmise tingimused ja kord on täielikult kooskõlastatud, kui loamenetlusse on kaasatud rohkem kui üks pädev asutus või rohkem kui üks asutus või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda romusõidukite töötlemisega, tagamaks, et kõik selle menetluse jaoks pädevad asutused järgivad tõhusat integreeritud lähenemisviisi.
5. Komisjonil on õigus võtta vastu rakendusakt, milles sätestatakse lõikes 3a osutatud lepingute suhtes kohaldatavad üksikasjalikud nõuded, et tagada õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad tingimused. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

2. JAGU

LAIENDATUD TOOTJAVASTUTUS

Artikkel 16

Laiendatud tootjavastutus

Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] on tootjatel laiendatud tootjavastutus sõidukite eest, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks. Laiendatud tootjavastutuse süsteem [...] [...] peab olema kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artiklitega 8 ja 8a ning vastama käesoleva peatüki nõuetele.

Laiendatud tootjavastutus hõlmab tootjate kohustust tagada, et:

- a) sõidukeid, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud ja mis muutuvad romusõidukiteks:
 - i) kogutakse vastavalt artiklile 23;
 - ii) töödeldakse vastavalt artiklile 27;

- b) punktis a osutatud romusõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad täidavad artiklis 34 sätestatud eesmärgid.

Äärepoolseimates piirkondades võivad liikmesriigid kohandada tootjate kohustusi, et tagada romusõidukite käitlemise teenus ja katta selle kulud, arvestades nende piirkondade eripärasid.

Kui äri- ja tööstussaladuse nõuetest ei tulene teisiti, avaldavad tootjad lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis e osutatud teabele oma veebisaitidel igal aastal teabe romusõidukite kogumise kohta ning korduskasutamise ja ringlussevõtu, korduskasutamise ja taaskasutamise ning plasti ringlussevõtu eesmärkide saavutamise kohta.

Artikkel [...] 17

Tootjavastutusorganisatsioon

1. Tootjad võivad otsustada täita oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või teha artikli [...] 18 kohaselt volitatud tootjavastutusorganisatsioonile ülesandeks täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi nende nimel.

Liikmesriigid võivad võtta meetmeid, millega nõutakse, et tootjad teeksid artiklis 16 sätestatud laiendatud vastutuse kohustuste täitmise ülesandeks tootjavastutusorganisatsioonile.

2. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad oma valduses olevate andmete konfidentsiaalsuse, kui tegemist on ärisaladusena käsitletava teabe või sellise teabega, mis on otseselt seostatav üksikute tootjate või nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajatega.

3. Kui äri- ja tööstussaladuse nõuetest ei tulene teisiti, avaldavad tootjavastutusorganisatsioonid lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis e osutatud teabele oma veebisaitidel [...] kord aastas teabe romusõidukite kogumise kohta ning korduskasutamise ja ringlussevõtu, korduskasutamise ja taaskasutamise ning plasti ringlussevõtu eesmärkide kohta, mille tootjavastutusorganisatsiooni volitanud tootjad on saavutanud.
4. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad [...] korrapärase arutelu sidusrühmade vahel vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõikele 6.

Artikkel [...]18

Luba laiendatud tootjavastutuse kohustuse täitmiseks

1. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral taotleb tootja ja laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral taotleavad määratud tootjavastutusorganisatsioonid pädevalt asutuselt luba.
2. Luba antakse üksnes juhul, kui tõendatakse, et direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktides a–d sätestatud nõuded on täidetud ning tootja või tootjavastutusorganisatsiooni kehtestatud meetmed on piisavad käesolevas peatükis sätestatud kohustuste täitmiseks seoses sõidukite arvuga, mille tootja või tootjad, kelle nimel tootjavastutusorganisatsioon tegutseb, on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud.

Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral tootjat ja laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral määratud tootjavastutusorganisatsioone võib registreerida ainult juhul, kui neil on käesoleva artikli kohane pädeva asutuse luba. See ei piira võimalust ühendada artikli 19 kohane registreerimismenetlus ja käesoleva artikli kohane loamenetlus üheks menetluseks.

3. Liikmesriigid lisavad oma meetmetesse, millega kehtestatakse artikli 14 lõike 3 punktis b osutatud haldus- ja menetlusnormid, loamenetluse üksikasjad, mis võivad erineda sõltuvalt sellest, kas loamenetlus on seotud laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse või kollektiivse täitmisega, ning tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide vastavuse kontrollimise korra, sealhulgas teabe, mille tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid peavad sel eesmärgil esitama.
4. Tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid teatavad pädevale asutusele põhjendamatu viivitusega kõigist loas sisalduva teabe muudatustest, loa tingimustega seotud muudatustest või tegevuse alalisest lõpetamisest.
5. Direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis d sätestatud enesekontrolli mehhanismi rakendatakse korrapäraselt ja vähemalt iga kolme aasta järel ning pädeva asutuse taotlusel, et kontrollida, kas kõnealuse punkti sätted on täidetud ja kas lõikes 2 osutatud loa andmise tingimused on jätkuvalt täidetud. Tootja või tootjavastutusorganisatsioon esitab taotluse korral enesekontrolliaruande ja vajaduse korral parandusmeetmete kava projekti pädevale asutusele. Ilma et see piiraks lõikes 6 sätestatud pädevust, võib pädev asutus esitada tähelepanekuid enesekontrolliaruande ja parandusmeetmete kava projekti kohta ning edastab kõnealused tähelepanekud tootjale või tootjavastutusorganisatsioonile. Tootja või tootjavastutusorganisatsioon koostab nende tähelepanekute põhjal parandusmeetmete kava ja rakendab seda.
6. Pädev asutus võib otsustada loa tühistada, kui tootja või tootjavastutusorganisatsioon ei täida enam romusõidukite kogumise ja töötlemise korraldamisega seotud nõudeid, ei esita pädevale asutusele aruannet, ei teavita teda loa tingimustega seotud muudatustest või on tegevuse lõpetanud.

Registreerimine [...]

1. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule] loovad liikmesriigid tootjate registri, mille eesmärk on jälgida tootjate vastavust käesoleva peatüki nõuetele.

Register sisaldab linke teiste riikide tootjate registrite veebisaitidele, et hõlbustada kõikides liikmesriikides tootjate või nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajate registreerimist, ja olemasolu korral riiklikele veebisaitidele, mis sisaldavad teavet registreerimismenetluse kohta.

Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – 30 kuud pärast käesoleva [...]
määruse jõustumist] loob komisjon veebisaidi, mis sisaldab linke kõigile riiklikele
registritele, et hõlbustada tootjate registreerimist kõigis liikmesriikides, ja olemasolu korral
riiklikele veebisaitidele, mis sisaldavad teavet registreerimismenetluse kohta.

2. Tootjad registreerivad end käesoleva artikli lõikes 1 osutatud registris. Selleks esitavad nad registreerimistaotluse igas liikmesriigis, kus nad sõiduki esimest korda turul kättesaadavaks teevad.

Tootjad esitavad registreerimistaotluse lõike 8 punktis a osutatud elektroonilise andmetöötlussüsteemi kaudu.

Tootjad teevad liikmesriigi turul sõiduki kättesaadavaks üksnes juhul, kui nemad või volitamise korral nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajad on selles liikmesriigis registreeritud.

3. Registreerimistaotlus sisaldab VIII lisa loetletud teavet. Liikmesriigid võivad vajaduse korral nõuda lisateavet või -dokumente, et tootjate registrit tõhusalt kasutada.
4. Erandina lõikest 3 esitatakse VIII lisa punkti 1 alapunktis d osutatud teave lõike 3 kohases registreerimistaotluses või artikli [...] 18 kohases loataotluses.

5. Kui tootja on määranud tootjavastutusorganisatsiooni vastavalt artiklile [...] 17, täidab see organisatsioon käesolevast artiklist tulenevaid kohustusi *mutatis mutandis*, kui liikmesriik, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, ei ole ette näinud teisiti.
6. Käesolevas artiklis sätestatud kohustusi võib tootja nimel täita tema laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja.

Kui liikmesriigis esindab üks volitatud esindaja rohkem kui üht tootjat, esitab see volitatud esindaja iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed eraldi.

7. Liikmesriigid võivad otsustada, et käesoleva artikli kohane registreerimismenetlus ja artikli [...] 18 kohane loamenetlus kujutavad endast ühtset menetlust, tingimusel et loataotlus vastab käesoleva artikli lõigetes 3–6 sätestatud nõuetele.
8. Pädev asutus:
- a) teeb oma veebisaidil elektroonilise andmetöötlussüsteemi kaudu kättesaadavaks teabe taotlusprotsessi kohta;
 - b) annab registreerimise ja registreerimisnumbri hiljemalt 12 nädala jooksul alates kogu lõigete 2 ja 3 kohaselt nõutava teabe esitamisest.
9. Pädev asutus võib:
- a) kehtestada registreerimisnõuete ja -protsessiga seotud korra, lisamata sisulisi nõudeid lisaks lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele;
 - b) nõuda tootjatelt lõikes 2 ja artikli 18 lõikes 1 osutatud taotluste menetlemise eest kulupõhiseid ja proportsionaalseid tasusid.
10. Pädev asutus võib tootja registreerimisest keelduda või selle tühistada, kui lõikes 3 osutatud teave ja sellega seotud dokumentaalsed tõendid ei ole esitatud või kui need ei ole piisavad või kui tootja ei vasta enam VIII lisa punkti 1 alapunktis d sätestatud nõuetele.

Pädev asutus tühistab tootja registreeringu, kui tootja on tegevuse lõpetanud.

11. Tootja või asjakohasel juhul tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja või tootjavastutusorganisatsioon nende tootjate nimel, keda ta esindab, teavitab pädevat asutust põhjendamatult viivitusega kõigist muudatustest registreeringus sisalduvas teabes ning registreeringus osutatud sõidukite liikmesriigi territooriumil kättesaadavaks tegemise alalisest lõpetamisest.
12. Tootja või asjakohasel juhul tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja või tootjavastutusorganisatsioon esitab registri eest vastutavale pädevale asutusele aruande laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise kohta.

Artikkel 20

Tootja finantsvastutus

1. Tootja tehtavad maksed katavad järgmised kulud, mis on seotud tootja poolt turul kättesaadavaks tehtud sõidukitega:
 - a) artiklite 23–26 nõuete täitmiseks vajalikud romusõidukite kogumise ja nende kogumiskohast lammutustõendi välja andnud tegevusloaga lammutuskotta edasise transportimise kulud ning artiklite 27–31, 34 ja 36 nõuete täitmiseks vajalikud romusõidukite töötlemise kulud, tingimusel et nendes kuludes võetakse direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 4 punktide a–c kohaselt arvesse jäätmekäitlejate tulusid, mis on seotud kasutatud varuosade ja kasutatud osade, keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite või romusõidukitest ringlussevõetud teisese toorme müügiga;
 - b) kulud, mis on seotud teadlikkuse suurendamise kampaaniatega, mille eesmärk on parandada romusõidukite kogumist;
 - c) artiklis 25 osutatud teavitussüsteemi loomise kulud;

- d) andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamise kulud.

Direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite puhul, mis on turul kättesaadavaks tehtud enne käesoleva määruse jõustumist, ning erandina käesoleva artikli lõike 1 punktist a ja lõikest 1a, liikmesriikides, kus tootjad ei pidanud direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 4 teise lõigu kohaselt kandma kõiki kulusid, vaid ainult märkimisväärse osa kuludest, peavad nende sõidukite tootja tehtavad maksed vastama tasemele, mis moodustab märkimisväärse osa nendes osutatud kuludest.

- 1a. Sõiduki turule lasknud tootja tehtavad maksed peavad proportsionaalselt nende vastava turuosaga katma ka lõike 1 punktis a osutatud kulud, mis on seotud sõidukitega, mille tootjat ei ole võimalik tuvastada või mille tootjat enam ei eksisteeri liikmesriigis, kus sõiduk muutus romusõidukiks.
2. Pädev asutus jälgib tihedas koostöös tootjate, tootjavastutusorganisatsioonide ja jäätmekäitlejatega järgmist:
- a) kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmised kulud ning jäätmekäitlejate tulud;
 - b) nende maksete määr, mida tootjad teevad laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral määratud tootjavastutusorganisatsioonidele, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.
3. Eriotstarbelisi sõidukeid turul kättesaadavaks tegevate tootjate tehtavad maksed katavad ainult need lõike 1 punktis a osutatud kulud, mis on seotud selliste sõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmisega.
4. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral esitavad tootjad tagatise sõidukite kohta, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks. Tagatis kindlustab nende sõidukitega seotud ja lõikes 1 osutatud toimingute rahastamise.

Tagatise suuruse määravad kindlaks liikmesriigid, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, võttes arvesse artiklis 21 sätestatud kriteeriume.

Tagatiseks võib olla tootja osalemine romusõidukite käitlemise asjakohastes rahastamissüsteemides, [...] finantstagatis või sellega samaväärne kindlustus.

5. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist, võib riiklikult juhitava tootjavastutusorganisatsiooni puhul selline tagatis olla tootjatasudest rahastatava riikliku fondi kujul, mille eest vastutab solidaarselt organisatsiooni juhtiv liikmesriik.
6. Tootjana käsitatakse baassõiduki tootjat ja ta võib koguda proportsionaalseid makseid tüübikinnituse hilisemate etappide tootjatelt.

Artikkel 21

Tasude kohandamine

1. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral tagavad tootjavastutusorganisatsioonid, et tootjate poolt neile tehtavaid makseid kohandatakse, võttes arvesse vähemalt järgmist:
 - a) sõiduki mass;
 - b) ülekandeseade tüüp;
 - c) selle sõidukitüübi ringlussevõetavuse ja korduskasutatavuse määr, millesse sõiduk kuulub, tuginedes artikli 4 kohaselt tüübikinnitusasutusele esitatud teabele;

- d) aeg, mis on vajalik sõiduki demonteerimiseks tegevusloaga lammutuskojas, eriti nende tarvikute ja osade puhul, mis tuleb eemaldada enne artikli 30 kohast purustamist;
 - e) kvaliteetse ringlussevõtu protsessi takistavate materjalide ja ainete, näiteks liimide, komposiitplastide või süsinikuga tugevdatud materjalide osakaal;
 - f) sõidukis kasutatava ringlussevõetud materjali sisalduse protsent artiklites 6 ja 10 loetletud materjalide puhul;
 - g) artikli 5 lõikes 2 osutatud ainete olemasolu ja kogus.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas [...] artikli 51 lõikega 2 vastu [...] rakendusakt, et kehtestada [...] üksikasjalikud normid lõikes 1 sätestatud kriteeriumide kohaldamise kohta. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 22

Kulude jaotamise mehhanism sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis

1. Kui sõiduk muutub romusõidukiks teises liikmesriigis kui see, mille territooriumil sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, ja selle liikmesriigi territooriumil, kus see muutub romusõidukiks, ei ole võimalik tootjat tuvastada, tagab selle sõiduki turule lasknud tootja või käesoleva artikli lõikes 2 osutatud tootjavastutusorganisatsioon, kui see on määratud vastavalt artiklile [...] 17, et on kaetud artiklis 20 osutatud jäätmekäitlustoimingute [...] kulud, mida kannavad teiste liikmesriikide jäätmekäitlejad.
2. Sõiduki turule lasknud tootja või tootjavastutusorganisatsioon, kui see on määratud vastavalt artiklile [...] 17 liikmesriigis, kus tootja sõiduki turule laskis, teeb järgmist:

- a) määrab kirjaliku volitusega laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja igas liikmesriigis;
- b) loob piiriülese koostöö mehhanismid artiklis 20 osutatud jäätmekäitlustoiminguid tegevate jäätmekäitlejatega.

2a. Liikmesriigid võivad nõuda, et sõidukiomanikud maksaksid haldustasu kasutatud sõidukite või sõidukite eest, mille tootjat ei ole võimalik tuvastada ja mis on selles liikmesriigis esimest korda registreeritud, et katta artikli 20 lõikes 1 osutatud jäätmekäitlustoimingute kulud. Haldustasu ei tohi ületada artikli 20 lõike 1 kohast makset.

- 3. Liikmesriik, kus sõiduk muutus romusõidukiks, teeb järelevalvet selle üle, kas tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid täidavad lõigete 1 ja 2 nõudeid. Järelevalve põhineb tootjate või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonide poolt pädevatele asutustele esitatud ja kontrollitud teabel lõigete 1 ja 2 rakendamise kohta, eelkõige lõikes 1 osutatud romusõidukite käitlemise kulude arvutamise ja jaotamise kohta, võttes nõuetekohaselt arvesse ärisaladust ja muid konkurentsivõimega seotud küsimusi.
- 4. Kui see on vajalik käesoleva artikli järgimise tagamiseks ja ühtse turu moonutamise vältimiseks, ning võttes arvesse liikmesriikide poolt lõigetes 2 ja 3 osutatud koostöö- ja järelevalvetegevuse kohta esitatud teavet, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte, kehtestades üksikasjalikud normid tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning lõikes 1 osutatud mehhanismide omaduste kohta.

3. JAGU

ROMUSÕIDUKITE KOGUMINE

Artikkel 23

Romusõidukite kogumine

1. Tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid loovad kogumissüsteemid [...] või osalevad nende loomises kõigi selliste [...] sõidukite jaoks, [...] mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud ning mis on muutunud romusõidukiteks.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagatakse, et tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid loovad kogumissüsteemid kõikide romusõidukite jaoks.

2. Tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid tagavad, et lõikes 1 osutatud kogumissüsteemid:
 - a) hõlmavad kogu liikmesriigi territooriumi;
 - b) [...] tagavad tegevusloaga lammutuskodade või kogumiskohtade piisava kättesaadavuse, võttes arvesse elanikkonna suurust ja tihedust ning romusõidukite eeldatavat mahtu, mis ei piirdu piirkondadega, kus kogumine ja sellele järgnev käitlemine on kõige kasumlikum;
 - c) tagavad sõidukite remondi käigus tekkinud jäätmete hulka arvatud tarvikute kogumise;
 - d) võimaldavad igat marki romusõidukite kogumist, olenemata nende päritolust;
 - e) võimaldavad kõikide romusõidukite tasuta [...] vastuvõtmist kogumiskohas või tegevusloaga lammutuskojas, nagu on sätestatud artikli 24 lõikes 2.

3. Tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid avaldavad ja ajakohastavad korrapäraselt oma veebilehtedel kogumiskohtade ja tegevusloaga lammutuskodade nimekirju ja korraldavad teavituskampaaniaid, mille abil propageeritakse romusõidukite kogumissüsteeme ja suurendatakse teadlikkust romusõidukite ebaõige kogumise ja käitlemise keskkonnamõjudest. Liikmesriigid võivad nõuda, et teavituskampaaniaid koordineeritaks liikmesriigis koostöös tootjatega või, kui need on määratud vastavalt artiklile [...] 17, tootjavastutusorganisatsioonide ja pädevate asutustega.
4. Liikmesriigid võivad lubada romusõidukeid koguda [...] kogumiskohtadel, kes ei ole tegevusloaga lammutuskojad [...].
- [...]
- Kogumiskohad saavad pädevalt asutuselt loa vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklile 23 ja täidavad selles loas sätestatud tingimusi.
- Loa väljaandmiseks kontrollib pädev asutus, kas sellisel asutusel või ettevõtjal on suutlikkus, mis on vajalik järgmiste kohustuste täitmiseks:
- a) [...] romusõidukite kogumine ja ajutine ladustamine vastavalt [...] VII lisa A osale;
 - b) [...] kogutud romusõidukite tegevusloaga lammutuskodadesse viimiseks ettevalmistamine, vältides vedelike juhuslikku leket ja kogumiskohale loata juurdepääsu;
 - ba) tegevusloaga lammutuskotta veo korraldamine, kui kogumiskohas ladustatakse samal ajal kaheksat või enam romusõidukit; ning
 - c) selle tagamine, et kõik kogutud romusõidukid viiakse tegevusloaga lammutuskotta ühe [...] kuu jooksul pärast romusõiduki vastuvõtmist. [...]

[...] [...]

5. [...] Kogumiskohad annavad sõiduki omanikule romusõiduki vastuvõtmist kinnitava dokumendi elektroonilisel kujul ning esitavad selle artikli 25 lõike 2 kohaselt kehtestatud elektroonilise teatamise korra alusel liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele.

Artikkel 24

Romusõidukite [...] kohaletoimetamine

1. Romusõidukiks muutunud sõiduki omanik ja tema nimel tegutsev ettevõtja toimetavad selle põhjendamatu viivitusega tegevusloaga lammutuskohta või kogumiskohta. [...]
2. Romusõiduki, sealhulgas sõiduki remondi ja hoolduse tulemusel tekkinud varu- või asenduosade, kohaletoimetamine [...] on sõiduki viimasele omanikule tasuta, välja arvatud juhul, kui romusõidukil puudub sõiduki mis tahes põhitarvik või -osa, või see sisaldab jäätmeid, mis on romusõidukile lisatud.

Käesoleva artikli kohaldamisel käsitatakse põhitarvikutena järgmist:

- a) elektrilised veomootorid, sealhulgas nende korpused ja nendega seotud juhtseadised, juhtmed ja muud tarvikud, osad ja materjalid;
- b) määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 14 määratletud elektrisõidukiakud;
- c) mootorid;
- d) katalüüsmuundurid;
- e) käigukastid;
- f) kere.

Elektrisõidukiaku puudumise korral on romusõiduki kohaletoimetamine tasuta, kui sõiduki viimane omanik esitab dokumendid, mis tõendavad, et akut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542.

3. Lõikes 2 sätestatud nõudeid ei kohaldata sõidukite suhtes, mis on tunnistatud kindlustusseltside poolt tehnilistel alustel mahakandmisele kuuluvaks.

Artikkel 25

Lammutustõend

1. Tegevusloaga lammutuskoda annab [...] sõiduki viimasele omanikule romusõiduki tegevusloaga lammutuskotta toimetamisel lammutustõendi. Lammutustõend [...] väljastatakse vastavalt IX lisas esitatud vormile. Seda kohustust ei kohaldata L-kategooria sõidukite suhtes, mida asjaomases liikmesriigis ei pea registreerima.
2. Lammutustõend antakse välja elektroonilisel kujul ja esitatakse elektroonilise teatamise korra alusel liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele. Tegevusloaga lammutuskoda esitab elektroonilise teate koopia sõiduki viimasele omanikule ja kõigile sõiduki omaniku nimel tegutsevatele ettevõtjatele.
3. Kui romusõiduk, mille kohta on liikmesriigis välja antud lammutustõend, on registreeritud teises liikmesriigis, teatavad lammutustõendi väljastanud liikmesriigi poolt [...] määratud asjaomased asutused sõiduki registreerimise asukohaks oleva liikmesriigi poolt [...] määratud asjaomastele asutustele, et kõnealuse sõiduki kohta on välja antud lammutustõend.
4. [...] Asjaomased sõidukite registreerimisasutused kustutavad romusõiduki registrist alles pärast selle sõiduki lammutustõendi kättesaamist.
5. Ühes liikmesriigis välja antud lammutustõendeid tunnustatakse kõigis teistes liikmesriikides.

Artikkel 26

[.../ [...] [...] [...]

4. JAGU

ROMUSÕIDUKITE TÖÖTLEMINE

Artikkel 27

Tegevusloaga lammutuskoja kohustused

1. Tegevusloaga lammutuskoda tagab, et kõik romusõidukid, nende tarvikud, osad ja materjalid ning sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud tarvikud võetakse vastu ja neid töödeldakse vastavalt nende lubades sätestatud tingimustele ning kooskõlas käesoleva määrusega.
2. [...]
3. Tegevusloaga lammutuskoda teeb järgmist:
 - a) ladustab isegi ajutiselt kõiki romusõidukeid ning nende tarvikuid, osi ja materjale vastavalt VII lisa A osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - b) muudab kõik romusõidukid keskkonnaohutuks vastavalt artiklile 29 ja VII lisa B osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - c) eemaldab romusõidukilt VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad [...] kooskõlas artiklitega 30 ja 31;

- d) käitleb kõiki romusõidukeid ning nende tarvikuid, osi ja materjale vastavalt käesoleva määruse artiklitele 28, 29, 30, 31, 32, 35 ja 36 ning VII lisale, jäätmehierarhiale ja direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 sätestatud üldnõuetele [...];
- e) tagab, et igasuguse lõikes 2 osutatud romusõidukite töötlemise tulemusel saavutatakse artiklis 34 sätestatud eesmärgid, ning et vajaduse korral kohaldatakse parimat võimalikku tehnikat, nagu on määratletud direktiivi 2010/75/EL artikli 3 lõikes 10.

Lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 35 sätestatud nõuetele peab tegevusloaga lammutuskoda kolm aastat elektrooniliselt säilitama andmeid kõigi punktides a–e osutatud romusõidukite töötlemistoimingute kohta ja olema võimeline esitama selle teabe asjaomaste riiklike asutuste taotluse korral.

4.[...] [...]Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohandada romusõidukite töötlemise miinimumnõudeid teaduse ja tehnika arenguga töötlemistehnoloogia valdkonnas, kaasa arvatud:

- a) VII lisa C osas esitatud loetelusse tarvikute, osade ja materjalide lisamine, nende loetelust väljajätmine või muutmine selles loetelus;
- b) VII lisa G osa punktis 2 loetletud väljundfraktsioonide sihtväärtuste muutmine;
- c) VII lisa G osa punktis 2b loetletud alumiiniumisulamite liikide loetelu laiendamine;
- d) kvaliteedinõuete lisamine, et tõhustada ringlussevõetava plasti eraldamist ja kohandada VII lisa G osa punkti 2 suhtes kohaldatava järgneva ringlussevõtutehnoloogia sihtväärtusi.[...]

5. Liikmesriigid ergutavad tegevusloaga lammutuskodasid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemid vastavalt määrusele (EÜ) nr 1221/2009.

Purustamise üldnõuded

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...] 36 kuule] nõuavad purustamist tegevad tegevusloaga lammutuskojad ja muud jäätmekäitlejad, et neile purustamiseks toodud romusõidukid või neile purustamiseks või lõikamiseks toodud N2-, N3-, M2-, M3- ja O-kategooria romusõidukite šassiide või kerede suured konstruktsiooniosad ja osad [...]:
 - a) [...] on muudetud keskkonnaohutuks kooskõlas artikliga 29 ja nende tarvikud ja osad on kooskõlas artikliga 30 eemaldatud; ning
 - b) edastatakse koos asjaomase romusõiduki kohta välja antud lammutustõendi koopiaga.
2. Purustamist tegevad tegevusloaga lammutuskojad ja jäätmekäitlejad, kes võtavad vastu lõikes 1 sätestatud nõuetele mittevastavaid romusõidukeid, peavad:
 - a) teatama pädevale asutusele mittevastavusest, sealhulgas selle füüsilise või juriidilise isiku nime ja kontaktandmed, kes toimetab romusõiduki purustamiseks tegevusloaga lammutuskotta või muule jäätmekäitlejale;
 - b) hoiduma nende romusõidukite purustamisest, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud selleks loa või kuni on võetud vajalikud meetmed romusõiduki töötlemiseks vastavalt artiklitele 29 ja 30 ning lammutustõendi väljastamiseks vastavalt artiklile 25.
3. Romusõidukite purustamisega tegelevad tegevusloaga lammutuskojad ja jäätmekäitlejad võivad romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ja materjale purustada koos [...] muude jäätmetega üksnes juhul, kui VII lisa G osa punktides 1 ja 2 sätestatud kriteeriumid ja piirväärtused on täidetud.

Artikkel 29

Romusõidukite keskkonnaohutuks muutmine

1. [...] 30 päeva jooksul pärast romusõiduki viimist tegevusloaga lammutuskotta muudab kõnealune lammutuskoda need sõidukid keskkonnaohutuks enne nende edasist töötlemist VII lisa B osas sätestatud miinimumnõuete kohaselt.
2. VII lisa B osas loetletud voolavad ained ja vedelikud kogutakse ja ladustatakse eraldi vastavalt VII lisa A osas sätestatud nõuetele. Õlijäätmeid kogutakse ja ladustatakse muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning töödeldakse vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklile 21.
3. Artikli 5 lõikes 2 osutatud aineid sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid eemaldatakse romusõidukitest ning neid käideldakse kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 17.
4. Akud eemaldatakse romusõidukitest eraldi ja ladustatakse määratud alal edasiseks töötlemiseks määruse (EL) 2023/1542 [...] artikli 70 lõike 3 kohaselt.
5. Keskkonnaohutuks muudetud tarvikuid, osi ja materjale käideldakse ja märgistatakse vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklitele 18 ja 19.
6. Tegevusloaga lammutuskoda dokumenteerib romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise, registreerides VII lisa B osa punktis 3 loetletud teabe ja esitab selle teabe iga kalendriaasta kohta selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus romusõidukid koguti, tehes seda kuue kuu jooksul pärast kalendriaasta lõppu ja liikmesriigi pädeva asutuse määratud vormis.

Tarvikute ja osade kohustuslik eemaldamine enne purustamist nende korduskasutamiseks ja ringlussevõtuks

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] tagab tegevusloaga lammutuskoda, et pärast seda, kui artiklis 29 osutatud keskkonnaohutuks muutmise toimingud on lõpule viidud, eemaldatakse romusõidukilt enne purustamist või kokkupressimist VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad nii, et ei purustata tarvikuid ja osi, mida on artikli 31 kohaselt võimalik korduskasutada, taastada või uuendada.

Tegevusloaga lammutuskojad tagavad, et esimeses lõigus osutatud eemaldatud tarvikud ja osad, mida ei saa korduskasutada, taastada ega uuendada, saadetakse VII lisa F osas esitatud töötlemisnõuete kohaselt ringlussevõttu.

2. [...] Kui tarvikuid või osasid ei saa korduskasutada, taastada ega uuendada, ei ole nende eemaldamine enne purustamist kohustuslik, kui tegevusloaga lammutuskoda tõendab, et purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate abil [...] eraldatakse materjalid [...] VII lisa C osa [...] teises veerus määratletud tarvikutest ja osadest sama tõhusalt kui käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus ning VII lisa G osa punktides 1 ja 2 sätestatud kriteeriumid ja piirväärtused on täidetud.

Esimese lõigu kohaldamisel esitab tegevusloaga lammutuskoda VII lisa G osa punktis 3 loetletud teabe.

3. Lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 35 sätestatud kohustustele säilitab tegevusloaga lammutuskoda andmed nende romusõidukite kohta, mida töödeldakse lõike 2 kohaselt ilma tarvikuid, osi ja materjale eelnevalt eemaldamata, sealhulgas lammutuskoja nime ja aadressi ning asjaomaste romusõidukite valmistajatehase tähise.

Tegevusloaga lammutuskoda esitab esimeses lõigus osutatud andmetes sisalduva teabe pädevale asutusele vastavalt artikli 49 lõikele 6.

Artikkel 31

Eemaldatud tarvikuid ja osi käsitlevad nõuded

1. Tegevusloaga lammutuskojad hindavad kõiki romusõidukilt artikli 30 lõike 1 kohaselt eemaldatud tarvikuid ja osi [...], et teha kindlaks, kas need sobivad:
 - a) korduskasutamiseks vastavalt VII lisa D osa punkti 1 alapunktile a;
 - b) taastamiseks või uuendamiseks vastavalt VII lisa D osa punkti 1 alapunktile b;
 - c) ringlussevõtuks; või
 - d) muudeks töötlemistoiminguteks, võttes arvesse VII lisa F osas esitatud spetsiifilisi töötlemisnõudeid.

[...]

Hindamisel võetakse arvesse eelkõige esimeses lõigus osutatud protsesside tehnilist teostatavust ja sõiduki ohutusnõudeid.

[...]

2. Tegevusloaga lammutuskoda teeb järgmist:

[...] (a) märgistab [...] eemaldatud tarvikud ja osad, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks kooskõlas VII lisa D osa punktiga 2;

[...] [...]

b) tagab tarvikute ja osade transportimisel ning peale- ja mahalaadimisel nende asjakohase kaitse kahjustuste eest;

c) esitab koopia arvest või lepingust, mis on seotud tarvikute või osade üleandmisega korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks.

3. VII lisa E osas loetletud tarvikuid ja osi ei tohi taaskasutada, välja arvatud juhul, kui läbiviidud tehniline hindamine kinnitab, et nende tarvikute ja osade kasutamine vastab määruses (EL) 2018/858 sätestatud kohaldatavatele sõidukinõuetele. Neid asendusosi võib teisele ettevõtjale korduskasutamiseks üle anda üksnes juhul, kui need paigaldab kvalifitseeritud remondi- ja hooldusettevõtja.
4. Tarvikuid ja osi, mis hindamise tulemusel sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks, ei käsitata jäätmetena. Tegevusloaga lammutuskojad teevad taotluse korral hindamise läbiviimist kinnitavad dokumendid kättesaadavaks asjaomastele riigi ametiasutustele, sealhulgas juhul, kui tarvikuid ja osi transporditakse korduskasutamise, taastamise või uuendamise eesmärgil.
5. Lõike 4 sätteid ei kohaldata selliste romusõidukite akude suhtes, mille suhtes kohaldatakse määrust 2023/1542.

Artikkel 32

Kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemine

1. Alates [väljaannete talitus, *palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*] peab iga [...] ettevõtja, kes [...] müüb kasutatud, taastatud või uuendatud varuosi ja osi
- [...] tagama, et tarvikud ja osad [...] on märgistatud vastavalt artikli 31 lõike 2 punktile a.
- [...].

2. Kui kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikuid ja osi müüakse tarbijatele, tagavad ettevõtjad, et need tarvikud ja osad säilitavad oma nõutavad funktsioonid ja toimivuse tavapärase kasutamise korral ning vastavad muudele nõuetele, mida kohaldatakse direktiivi (EL) 2019/771 kohaselt müüdavate kaupade suhtes.
3. Neid nõudeid kohaldatakse olenemata kasutatavast kauplemisviisist, sealhulgas kauplemine määruse (EL) 2022/2065 artikli 3 punktis i määratletud digiplatvormide kaudu.

Artikkel 33

Tarvikute ja osade korduskasutamine, taastamine ja uuendamine

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] kehtestavad liikmesriigid vajalikud stiimulid, et edendada tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist, olenemata sellest, kas need on eemaldatud sõiduki kasutamise või olelusringi lõpu etapis.

Esimeses lõigus osutatud stiimulid [...]võivad hõlmata järgmist:

- a) hooldus- ja remondiettevõtjate kohustust pakkuda klientidele sõiduki remonti kasutatud, taastatud või uuendatud varuosade ja osade abil koos pakkumisega remontida sõidukit uute tarvikute ja osade abil, tingimusel et selline nõue on sõnastatud nii, et see ei tekita mikro- ja väikeettevõtjatele liigseid kulusid ega halduskoormust;
- b) majanduslike stiimulite kasutamist [...].

Komisjon hõlbustab selliste stiimulitega seotud teabe ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel.

2. Komisjon jälgib liikmesriikide pakutavate stiimulite tulemuslikkust.

Artikkel 34

Korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kalendriaasta esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] [...] võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, tagamaks et tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid saavutavad järgmised eesmärgid, [...] mida peavad täitma jäätmekäitlejad:
 - a) korduskasutamine ja taaskasutamine koos arvatuna (v.a akud) on sõiduki keskmise massi ja aasta kohta vähemalt 95 %;
 - b) korduskasutamine ja ringlussevõtt koos arvatuna (v.a akud) on sõiduki keskmise massi ja aasta kohta vähemalt 85 %.
2. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kalendriaasta esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et tootjad või artikli [...] 17 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid saaks tagada, et jäätmekäitlejad saavutavad eesmärgi võtta aastas ringlusse plasti vähemalt 30 % ulatuses romusõidukites sisalduva plasti keskmisest kogumassist [...].

[...]Ringlussevõetud plasti mass ja esimeses lõigus osutatud plasti kogumass ei hõlma elastomeere ega muid termoplaste kui istmepolstri valmistamiseks kasutatavaid polüuretaanvahtusid ning plaste, mis sisaldavad mõnda määruse (EL) 2019/1021 artiklis 7 [...]osutatud ainet või on nendega saastunud, kui ületatakse kõnealuse määruse IV lisas sätestatud piirmäärasid.[...]

Artikkel 35

Mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise keeld

Alates [väljaannete talitus, *palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*] ei võeta prügilasse selliseid [...] romusõidukite purustusjärgseid raskeid ja kergeid fraktsioone, mis säilivad peale töötlemist ja sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid, kui need ületavad VII lisa G osa punktides 2c ja 2d sätestatud piirväärtusi.

Artikkel 36

Romusõidukeid sisaldavad jäätmesaadetised

1. Romusõidukeid võib töödelda väljaspool asjaomast liikmesriiki või liitu, tingimusel et romusõidukeid või nende töötlemisel tekkinud jäätmeid sisaldavad jäätmesaadetised on kooskõlas määrusega (EL) nr 2024/1157.
 - 1a. Selleks et teha vahet kasutatud sõidukite ning romusõidukite vahel, võivad liikmesriikide pädevad asutused kontrollida selliste kasutatud sõidukite saadetisi, mille puhul kahtlustatakse, et tegemist on romusõidukitega, et teha kindlaks, kas need vastavad artiklis 37 ja I lisas sätestatud nõuetele, ning selliste saadetiste üle vastavalt järelevalvet teostada.

Kui liikmesriigi pädevad asutused teevad kindlaks, et kavandatud kasutatud sõidukite saadeti sisaldab üht või mitut romusõidukit, võib romusõidukite kahtlusega sõidukite asjakohase analüüsi, kontrollimise ja ladustamise kulud sisse nõuda saadetist korraldavatel isikutelt.
2. Lõike 1 kohased romusõidukeid sisaldavaid jäätmesaadetisi liidust kolmandasse riiki võetakse artiklis 34 sätestatud kohustuste ja eesmärkide täitmisel arvesse üksnes juhul, kui romusõidukite eksportija esitab sihtkoha pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid selle kohta, et töötlemine toimus tingimustes, mis on üldjoontes samaväärsed käesolevas määruses sätestatud nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega.

V PEATÜKK

KASUTATUD SÕIDUKI JA ROMUSÕIDUKI ERISTAMINE

1. JAGU

Artikkel 37

Kasutatud sõiduki ja romusõiduki eristamine

1. Kasutatud sõiduki omandiõiguse üleandmise eesmärgil peab sõidukiomanik [...] esitama füüsilisele või juriidilisele isikule, kes on huvitatud asjaomase sõiduki omandiõiguse omandamisest, [...] dokumendid mis tõendavad, et sõiduk ei ole romusõiduk. [...] Nende dokumentide hulka kuuluvad I lisa kohane hinnang või kehtiv tehnoulevaatuse kontrollkaart.

Esimest lõiku ei kohaldata, kui sõidukorras sõiduki omandiõiguse annavad üle füüsilised isikud, kes ei ole ettevõtjad, ja müük ei toimu kauglepingute ega digiplatvormide kaudu.

Kui sõiduki omandiõiguse annab üle ettevõtja, säilitab see ettevõtja esimeses lõigus nimetatud dokumente vähemalt kaks aastat alates omandiõiguse ülemineku kuupäevast.

2. Sellise sõiduki, mis on tunnistatud majanduslikel alustel mahakandmisele kuuluvaks, omandiõiguse üleminekuks esitab sõidukiomanik lisaks lõikes 1 sätestatud dokumentidele järgmised dokumendid:
- a) kindlustusseltsi hinnangul põhineva varasema kahjuajaloo koopia;
 - b) remonditööde hinnangulised kulud, mis on vajalikud, et parandada sõiduki tehnilist seisukorda nii, et see läbiks direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoülevaatuse.
3. Ilma et see piiraks lõike 1 teise lõigu kohaldamist, kohaldatakse lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõudeid olenemata kasutatavast kauplemisviisist, sealhulgas ettevõtjatele mõeldud sihtotstarbeliste enampakkumiste, kauglepingute või digiplatvormide kaudu.
4. Õnnetuses kannatanud sõiduki kahju hindamisel hindab kindlustusselts või tema nimel hindamist teostav muu sõidukiekspert ka seda, kas sõiduk on vastavalt I lisale romusõiduk või mitte.
- Kindlustusseltsid tagavad, et pädevatele asutustele esitatakse vähemalt kord aastas loetelu järgmisest:
- a) kõigi majanduslikel alustel mahakandmisele kuuluvaks tunnistatud sõidukite valmistajatehase tähised, sealhulgas I lisa kohaselt romusõidukitena käsitatavate sõidukite spetsifikatsioonid;
 - b) kõigi selliste sõidukite valmistajatehase tähised, mis on tehnilistel alustel mahakandmisele kuuluvaks tunnistatud.
5. Kui tekib kahtlus, et kasutatud sõiduk võib olla romusõiduk, võivad pädevad asutused nõuda, et sõidukiomanik esitaks dokumendid selle kohta, et asjaomane sõiduk ei ole romusõiduk. Nende dokumentide hulka kuuluvad I lisa kohane hinnang või uus kehtiv tehnoülevaatuse kontrollkaart.
- 5a. I lisa kohase hinnanguga seotud haldus- ja menetlusnõudeid sätestavate meetmete vastuvõtmisel võivad liikmesriigid täpsustada ka remondikulude hindamise kriteeriume.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa A osas, B osas ja C osa 1. jao punktis 1 loetletud kriteeriume, et teha kindlaks, kas kasutatud sõiduk on romusõiduk, tingimusel et tehnoloogia areng jälgitavuse, parandatavuse ja ohutuse valdkonnas õigustab nende juhtude piiramist, kus sõidukit käsitatakse romusõidukina.

2. JAGU

[...]

[...] VA PEATÜKK

KASUTATUD SÕIDUKITE EKSPORT KOLMANDATESSE RIIKIDESSE

Artikkel 37a

Pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad käesoleva peatüki kohaste kohustuste eest vastutava pädeva asutuse või mitu pädevat asutust.
2. Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 12 kuule], teatavad liikmesriigid komisjonile lõike 1 kohaselt määratud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Liikmesriigid teatavad komisjonile põhjendamatu viivitusega nende pädevate asutuste nimede või aadresside mis tahes muudatustest.

Artikkel 38

Kasutatud sõidukite ekspordikontroll ja -nõuded

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] kohaldatakse eksporditavate kasutatud sõidukite suhtes käesolevas [...] peatükis sätestatud kontrolle ja nõudeid.

2. Käesolev [...] peatükk ei piira käesoleva määruse muude sätete ega muude liidu õigusaktide, mis reguleerivad kaupade ekspordiks vabastamist, eelkõige määruse (EL) nr 952/2013 ega selle artiklite 46, 47, 267 ja 269 kohaldamist.
3. Kasutatud sõidukeid võib eksportida ainult juhul, kui
 - a) need ei ole romusõidukid [...]; ning
 - b) [...] need on ekspordideklaratsiooni esitamise päeval sõidukorras, välja arvatud kui nad on käesoleva määruse I lisa C osa kohaselt tunnistatud erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks [...] [...].
4. Iga eksporditava kasutatud sõiduki kohta esitatakse või tehakse tollile kättesaadavaks järgmine teave:
 - a) kasutatud sõiduki valmistajatehase tähis ja selle liikmesriigi identifitseerimistähis, kus sõiduk viimasena registreeriti;
 - b) kinnitus selle kohta, et kasutatud sõiduk vastab lõikes 3 sätestatud nõuetele, või I lisa C osa punkti 1 viimases lõigus osutatud tunnistus.

5. Selleks et kontrollida, kas kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamine vastab käesolevale [...] peatükile, tehakse järgmist:
- a) kuni artikli 45 lõikes 4 osutatud ühenduse kasutuselevõtmiseni [...] võivad tolliasutused vahetada teavet ja teha koostööd pädevate asutustega vastavalt artiklile 44 ning võtavad vajaduse korral sellist teabevahetust ja koostööd arvesse, et võimaldada kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist;
 - b) kui artikli 45 lõikes 4 osutatud ühendus on kasutusele võetud, kohaldatakse artiklit 39, artikli 40 lõikeid 2 ja 3 ning artikli 42 lõiget 3, ning artiklite 41–43 kohaseid teateid ja muud teavet vahetatakse kõnealuste elektrooniliste süsteemide kaudu.
6. Eksporditava kasutatud sõiduki suhtes ei tohi kohaldada järgmist:
- [...] [...]
- b) deklarandi arvestuskande tegemist vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklile 182;
 - c) määruse (EL) nr 952/2013 artikli 185 kohast enesehindamist.
7. [...]

Artikkel 39

Sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatne kontrollimine

1. Enne kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist kontrollib toll artikli 45 lõikes 4 osutatud elektrooniliste süsteemide kaudu elektrooniliselt ja automaatselt, et sõiduki valmistajatehase tähise ja viimase registreeringu liikmesriigi teabe põhjal [...] on sõiduk sõidukorras [...]. **Seda kohustust ei kohaldata sõidukite suhtes, mis on käesoleva määruse I lisa C osa kohaselt tunnistatud erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks.**

2. Kui tollile esitatud või kättesaadavaks tehtud teave ei vasta lõike 1 kohaselt riiklikes sõidukiregistrites ja riiklikes elektroonilistes tehnöülevaatuse süsteemides sisalduvale teabele, ei vabasta toll kõnealust sõidukit ekspordiks ja teatab sellest asjaomasele [...] juriidilisele või füüsilisele isikule [...] oma süsteemide kaudu.

Artikkel 40

Riskijuhtimine ja tollikontroll

1. Artikli 38 sätete täitmise tagamiseks kontrollib toll kasutatud sõidukeid, mida eksporditakse vastavalt määruses (EL) nr 952/2013 [...] sätestatud riskijuhtimise ja tollikontrolli sätetele. Ilma et see piiraks artikli 39 kohaldamist, põhinevad sellised kontrollid peamiselt riskianalüüsil, nagu on sätestatud määruses (EL) nr 952/2013 [...].
2. Lisaks lõikes 1 osutatud riskijuhtimisele ja pärast artiklis 45 osutatud ühenduse kasutuselevõtmist, [...] sisaldavad artikli 45 lõikes 1 osutatud elektroonilised süsteemid teavet ning toll kontrollib artikli 45 lõikes 4 osutatud ühenduse kaudu automaatselt ja elektrooniliselt, [...] kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab keskkonnakaitse või liiklusohutusega seotud eritingimustele vastavalt käesoleva artikli lõikele 3.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades lõikes 2 osutatud vastavustingimused, sealhulgas keskkonnakaitse ja liiklusohutusega seotud eritingimused, mida importiv kolmas riik kohaldab kasutatud sõidukite impordi suhtes, kui kõnealune kolmas riik on sellistest tingimustest komisjonile teatanud. Kõnealused tingimused peavad olema kontrollitavad artikli 45 lõikes 1 osutatud elektroonilistes süsteemides kättesaadava teabe põhjal.

Artikkel 41

Peatamine

1. Kui põhjendatult on alust arvata, et eksporditav kasutatud sõiduk ei pruugi vastata käesoleva [...] peatüki nõuetele, peatab toll kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamise [...] ning teatab viivitamata peatamisest artikli 37a alusel määratud pädevatele asutustele ja edastab kogu asjakohase teabe, mida pädevad asutused vajavad, et teha kindlaks, kas kasutatud sõiduk vastab käesoleva määruse nõuetele ja kas seda võib ekspordiks vabastada.
2. Selleks et teha kindlaks, kas kasutatud sõiduk, mille suhtes kohaldatakse lõikes 1 osutatud peatamist, vastab käesolevale määrusele, võivad pädevad asutused nõuda igalt kõnealuse kasutatud sõiduki ekspordiga seotud isikult lisateavet, sealhulgas teavet müügi või sõiduki omandiõiguse üleandmise kohta, näiteks arve või lepingu koopiat, ning dokumentaalseid tõendeid selle kohta, et kasutatud sõiduk on ette nähtud edasiseks kasutamiseks.

Artikkel 42

Ekspordiks vabastamine

1. Kui kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamine on artikli 41 kohaselt peatatud, siis vabastatakse kasutatud sõiduk ekspordiks juhul, kui kõik muud vabastamisega seotud nõuded ja formaalsused on täidetud ja kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:
 - a) artikli 37a alusel määratud pädevad asutused ei ole nelja tööpäeva jooksul alates peatamise algusest taotlenud tollilt peatamise jätkumist või
 - b) artikli 37a alusel määratud pädevad asutused on teatanud tollile, et kiidavad heaks käesoleva [...] peatüki kohase ekspordiks vabastamise.
2. Ekspordiks vabastamist ei saa käsitada tõendina liidu õiguse, eeskätt käesoleva määruse või määruse (EL) nr 952/2013 järgimise kohta.

3. Toll edastab viimase registreeringu liikmesriigi sõidukite registreerimisasutusele automaatse teate sõiduki lahkumise kohta liidu territooriumilt, kasutades artikli 45 lõikes 4 osutatud ühendust. Sõidukite registreerimisasutus kannab oma riiklikku sõidukiregistrisse teabe selle kohta, et sõiduk eksporditi kolmandasse riiki.

Artikkel 43

Ekspordiks vabastamisest keeldumine

1. Kui pädev asutus järelgab, et kasutatud sõiduk, mille peatamisest on artikli 41 kohaselt teatatud, ei vasta käesoleva [...] peatüki nõuetele, nõuab ta viivitamata, et toll ei vabastaks seda ekspordiks, ja teatab sellest tollile.
2. Kui pädev asutus on esitanud lõike 1 kohase teate, ei vabasta toll kasutatud sõidukit ekspordiks.
3. Kui pädev asutus jõuab järeldusele, et kinnipeetud kasutatud sõiduk on romusõiduk, kohaldatakse määrust (EL) 2024/1157.

Artikkel 44

Asutustevaheline koostöö ja teabevahetus

1. Liikmesriikide pädevad asutused abistavad üksteist vastastikku käesoleva [...] peatüki rakendamisel, vahetades kahepoolset teavet, eelkõige selleks, et kontrollida sõiduki seisukorda, sealhulgas sõiduki registreerimisstaatust liikmesriigis, kus see oli varem registreeritud.
2. Vajaduse korral teevad liikmesriikide pädevad asutused koostööd ka kolmandate riikide haldusasutustega. Selline koostöö võib hõlmata asjakohase teabe jagamist, ühiskontrollide läbiviimist ja muul kujul vastastikust abi, mida peetakse vajalikuks, et tagada vastavus kasutatud sõidukite ekspordi reguleerivatele kehtivatele õigusnormidele.

3. Toll ja liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikega 2 ja vahetavad teavet, mis on vajalik nende ülesannete täitmiseks käesoleva määruse kohaselt, sealhulgas elektrooniliste vahendite kaudu. Toll võib anda kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 12 lõikega 1 ja artikli 16 lõikega 1 konfidentsiaalset teavet, mille tolliasutused on saanud oma ülesannete täitmise käigus või mis on tolliasutustele esitatud konfidentsiaalselt, selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus ettevõtja või kaupleja asub.
4. Kui pädevad asutused on saanud teavet kooskõlas käesoleva artikli lõigetega 1–3, võivad kõnealused pädevad asutused anda nimetatud teavet teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.
5. Teavet riskide kohta vahetatakse järgmiselt:
 - a) tolliasutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 46 lõikele 5;
 - b) tolli ja komisjoni vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2;
 - c) tolli ja pädevate asutuste, sealhulgas teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2.

Artikkel 45

Elektroonilised süsteemid

1. Komisjoni välja töötatud elektroonilist süsteemi MOVE-HUB kasutatakse teabe vahetamiseks valmistajatehase tähise ning sõidukite registreerimisstaatus ja tehnilise seisukorra kohta riiklike sõidukiregistrite ning liikmesriikide tehnoloogilise elektrooniliste süsteemide vahel, samuti ühenduse loomiseks Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga, kui see on vajalik käesolevas [...] peatükis sätestatud kontrollide tegemiseks ja nõuete täitmiseks.

2. Lõikes 1 osutatud elektroonilisel süsteemil MOVE-HUB peavad olema vähemalt järgmised funktsioonid:
- a) andmete vahetamise võimalus reaajas riiklike sõidukiregistrite ja nendega ühendatud liikmesriikide tehnöülevaatuse elektrooniliste süsteemidega;
 - b) direktiivi 2014/45/EL II lisas osutatud tehnöülevaatuse kontrollkaardil esitatud andmete automaatse elektroonilise kontrollimise võimalus sõiduki esmase registreerimise kuupäeva seisuga ning selle liikmesriigi andmete automaatse elektroonilise kontrollimise võimalus, kus sõiduk viimasena registreeriti, nagu on osutatud direktiivis 1999/37/EÜ, et teha kindlaks, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab artikli 38, artikli 39 lõike 1 ja artikli 40 nõuetele;
 - c) ühendamise võimalus ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt määrusele (EL) 2022/2399, et vahetada andmeid ja toetada artikli 39 lõikes 1 ja artikli 40 lõikes 2 osutatud teabevahetuse protsessi ning artiklites 41–43 osutatud teavituste saatmist;
 - d) artikli 44 lõike 2 kohase koostöö eesmärgil võimalus lubada elektroonilist teabevahetust kolmandate riikide pädevate asutustega, kes on artikli 40 lõike 2 kohaselt teatanud komisjonile nende kohaldatavatest kasutatud sõidukite importimise eritingimustest.
3. Liikmesriigid ühendavad oma riiklikud sõidukiregistrid ja riiklikud elektroonilised tehnöülevaatuse süsteemid lõikes 1 osutatud elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB. Ühendus tuleb kasutusele võtta kahe aasta jooksul pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.
4. Komisjon ühendab lõikes 1 osutatud süsteemi MOVE-HUB määruse (EL) 2022/2399 artikliga 4 loodud Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna sertifikaate käsitleva teabe vahetamise süsteemiga, nii et oleks võimalik teha artiklis 39 ja artikli 40 lõikes 2 osutatud automaatseid kontrolle ning saata artiklites 41, 42 ja 43 osutatud teateid. Ühendus tuleb kasutusele võtta nelja aasta jooksul pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.

5. Komisjon võtab hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnenud 24 kuule] vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse vajalik kord lõikes 2 osutatud MOVE-HUBi funktsioonide rakendamiseks, sealhulgas tehnilised aspektid, mis on vajalikud riiklike elektrooniliste süsteemide ühendamiseks MOVE-HUBiga, MOVE-HUBiga ühendamise tingimused, riiklike süsteemide edastatavad andmed ja omavahel ühendatud riiklike süsteemide kaudu kõnealuste andmete edastamise vorm.

Rakendusakt[...] võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

VI PEATÜKK

JÕUSTAMINE JA NÕUETE TÄITMINE

Artikkel 45a

Teatavate veebiplatvormide kohustused

13. Määruse (EL) 2022/2065 artikli 30 lõike 1 punktide d ja e järgimise eesmärgil saavad määruse (EL) 2022/2065 III peatüki 4. jao kohaldamisalasse kuuluvad digiplatvormide pakkujad, kes võimaldavad tarbijatel sõlmida tootjatega kauglepinguid, tootjatelt, kes pakuvad sõidukeid liidus asuvatele tarbijatele, enne neile oma teenuste kasutamise lubamist järgmise teabe:
- (a) teave artikli 19 kohaselt teostatud tootjate registreerimise kohta liikmesriigis, kus tarbija asub, ja tootja registreerimisnumber (-numbrid) kõnealuses registris;
 - (b) tootja enesesertifitseerimise kinnitus, millega ta kohustub pakkuma ainult selliseid tooteid või teenuseid, mis vastavad kohaldatavatele liidu õigusnormidele, sealhulgas tootja enesesertifitseerimise kinnitus selle kohta, et ta pakub ainult sõidukeid, mille puhul on käesoleva määruse artiklis 16 osutatud laiendatud tootjavastutuse nõuded täidetud liikmesriigis, kus tarbija asub.

Artikkel 46

Kontrollimine

0. Käesoleva määruse jõustamiseks kehtestavad liikmesriigid kontrollistrateegiad, mille eesmärk on avastada ebaseaduslik tegevus romusõidukite ning nende tarvikute ja osade kogumise, töötlemise ja ekspordi valdkonnas. Nendes strateegiates nähakse ette käesoleva artikli lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud meetmed.
1. Käesoleva määruse täitmise tagamiseks kontrollivad liikmesriigid:
 - a) tegevusloaga lammutuskodasid;
 - b) [...]/kogumiskohti;
 - c) muid rajatisi ja ettevõtjaid, kes [...] võivad osaleda romusõidukite kogumises, töötlemises ja ekspordis või kasutatud varuosade ja osade müügis.
2. [...] Kahtlustatavate ebaseaduslike tegevuste koguarvu ja igal kalendriaastal kontrollitavate seaduslikult tegutsevate üksuste arvu määramisel kaasatakse valimisse vähemalt 10 % lõike 1 punktides a ja [...] b loetletud ettevõtjatest.
3. Liikmesriigid kontrollivad ka kasutatud sõidukite ekspordi, et kontrollida artiklite 36 ja 38 nõuete täitmist.

Artikkel 47

Täitmise tagamiseks tehtav koostöö riiklikul tasandil ja liikmesriikide vahel

1. Liikmesriigid kehtestavad kõigi käesoleva määruse täitmise tagamises osalevate asjaomaste pädevate asutuste jaoks tõhusad mehhanismid, mis võimaldavad kõnealustel asutustel teha koostööd ja koordineerida riigisisest täitmispoliitika ja -meetmete väljatöötamist ning rakendamist, et teha järelevalvet sõidukite registreerimise, registrist kustutamise, registreeringu peatamise ja tühistamise üle ning ennetada romusõidukite ebaseaduslikku töötlemist.

2. Liikmesriigid teevad kahe- või mitmepoolset koostööd eesmärgiga hõlbustada romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ennetamist ja avastamist. Nad vahetavad artiklis 45 osutatud elektroonilise andmevahetussüsteemi kaudu asjaomast teavet sõidukite registreerimise, registrist kustutamise ning registreeringu peatamise ja tühistamise kohta. Samuti vahetavad nad asjaomast teavet selliste tegevusloaga lammutuskodade ning remondi- ja hooldusettevõtjate kohta, kes ei ole saanud lammutuskoja tegevusluba, ning muude rajatiste ja ettevõtjate kohta, kes võivad teha romusõidukite töötlemisega seotud toiminguid. Nad jagavad väljakujunenud struktuuride raames kogemusi ja teadmisi täitmismeetmete kohta.

Sõidukite registreerimisandmete vahetamine hõlmab juurdepääsu andmetele, mis käsitlevad tehtud kontrole ning nende laadi ja tulemusi, ning kõnealuste andmete vahetamist teiste liikmesriikide pädevate asutustega, et hõlbustada käesoleva määruse täitmise tagamist.

3. Liikmesriigid teatavad komisjonile, kes nende alaliste töötajate hulgast vastutavad käesoleva artikli lõikes 2 ja artiklis 44 osutatud koostöö eest.

Artikkel 48

Karistused

Hiljemalt [väljaannete talitus, *palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*] kehtestavad liikmesriigid normid karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse artikli 15 lõike 1, artikli 16, artikli 18 lõike 1, artikli 22 lõigete 1 ja 2, artiklite 23 ja 24, artikli 25 lõigete 1 ja 2, artiklite [...]27–32 ning artiklite 34, 35, 37 ja 38 rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata nimetatud normidest ja meetmetest ning nende hilisematest muudatustest.

Artikkel 49

Aruandlus komisjonile

1. Alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] teevad liikmesriigid iga kalendriaasta kohta ja vormis, mille komisjon on kehtestanud lõike 5 kohaselt, üldsusele kättesaadavaks järgmised tootjatelt, tootjavastutusorganisatsioonidelt ja jäätmekäitlejatelt saadud tabel ja andmetel põhinevad koondandmed:
 - a) liikmesriigis registreeritud sõidukite arv;
 - b) liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks tehtud sõidukite arv;
 - c) liikmesriigis kogutud ja keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite arv ja mass;
 - d) liikmesriigi territooriumil ringlussevõetud romusõidukite arv ja mass;
 - e) teise liikmesriiki või kolmandasse riiki edasiseks töötlemiseks eksporditud või veetud romusõidukite arv ja mass;
 - f) välja antud lammutustõendite arv;
 - g) romusõidukitelt eemaldatud selliste tarvikute, osade ja materjalide [...] kogumass ja asjakohasel juhul kogus, mis on ette nähtud
 - i) korduskasutamiseks;
 - ii) taastamiseks või uuendamiseks;
 - iii) ringlussevõtuks;
 - iv) taaskasutamiseks, sealhulgas energia taaskasutamiseks;
 - v) kõrvaldamiseks;

- h) nende romusõidukite kogus ja mass, mida on töödeldud muul viisil, kui on märgitud punktis d;
- i) tagasitäiteks kasutatud romusõidukite kogus ja mass;
- j) artiklis 34 sätestatud eesmärkide määrad, mille on saavutanud kõik liikmesriigis tegutsevad jäätmekäitlejad;
- k) artikli 30 lõikes 2 sätestatud erandi kasutamine ja viis, kuidas aruandev liikmesriik selle üle järelevalvet tegi;
- l) andmed tootjavastutusorganisatsioonide kohta, sealhulgas nende juriidiliste isikute nimed, keda nad esindavad;
- m) andmed artikli 21 rakendamise kohta.

Liikmesriigid teevad lõikes 1 osutatud andmed üldsusele kättesaadavaks 18 kuu jooksul pärast selle aruandeperioodi lõppu, mille kohta neid andmeid kogutakse. Andmed peavad olema masinloetavad, sorteeritavad ja otsitavad ning järgima kolmandatele isikutele kasutamiseks avatud standardeid. Liikmesriigid teavitavad komisjoni, kui esimeses lõigus osutatud andmed kättesaadavaks tehakse.

Esimene aruandlusperiood on esimene kalendriaasta pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.

2. Andmetele, mille liikmesriigid lõike 1 kohaselt kättesaadavaks teevad, lisatakse kvaliteedikontrolli aruanne. Teave esitatakse vormis, mille komisjon on kehtestanud vastavalt lõikele 5.
3. Liikmesriigid koostavad iga viie aasta järel aruande, milles võetakse kokku:
 - n) stiimulid, mis on kehtestatud tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ja uuendamise edendamiseks vastavalt artiklile 33;
 - a) nende siseriiklikus õiguses ette nähtud karistuste ja muude piiravate meetmete kohaldamine käesoleva määruse rikkumiste eest kooskõlas artikliga 48, sealhulgas teatatud rikkumiste liikide ja võetud meetmete loetelu;
 - b) artikli 46 kohaselt tehtud kontrollide tulemused;

- c) mõistete „romusõiduk“ ja „kasutatud sõiduk“ kohaldamise viis, sealhulgas sellega seotud praktilised raskused.

Liikmesriigid esitavad komisjonile aruande kuue kuu jooksul pärast selles hõlmatava viieaastase ajavahemiku lõppu. Esimene aruanne esitatakse komisjonile hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 6 aastale]*.

Komisjon vaatab liikmesriikide esitatud aruanded läbi ja koostab vajaduse korral saadud teabe kohta aruanded, et hõlbustada teabevahetust liikmesriikides kohaldatavate parimate tavade kohta.

4. Käesoleva määruse rakendamise järelevalve eesmärgil kogub komisjon käesoleva artikli kohaselt kättesaadavaks tehtud teavet ja vaatab selle läbi.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse:
- a) lõike 1 kohaste andmete arvutamise, kontrollimise ja esitamise metoodika ning kord, sealhulgas:
- i) lõike 1 punktides g, h ja i osutatud eesmärkidel eemaldatud tarvikute, osade ja materjalide koguse ning massi määramise metoodika;
- ii) metoodika ringlussevõetud jäätmete massi määramiseks, sealhulgas arvutus- ja mõõtepunktide kindlaksmääramiseks, ning vajaduse korral keskmiste kaomäärade kohaldamise võimalused;
- iii) metoodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse artiklis 34 osutatud korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärkide saavutamist, sealhulgas romusõidukite ja muude jäätmete kombineeritud purustamise korral, millele on osutatud artiklis 28 ja VII lisa G osa punktis 1.
- b) lõikes 1 osutatud komisjonile esitatava aruande vorm ja kvaliteedikontrolli aruande vorm.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 30 kuule] kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Tootjad, tootjavastutusorganisatsioonid, jäätmekäitlejad ja muud asjaomased ettevõtjad esitavad pädevatele asutustele täpsed ja usaldusväärsed andmed, mis võimaldavad liikmesriikidel täita käesolevast artiklist tulenevaid aruandluskohustusi.

VII PEATÜKK

DELEGEERITUD VOLITUSED JA KOMITEEMENETLUS

Artikkel 50

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 2b, artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõigetes 2b, 3 ja 4, artikli 7 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 11 lõikes 3, artikli 12 lõikes 3, artikli 22 lõikes 4, artikli 27 lõikes [...]4[...], [artikli 37 lõikes 6], [...]2, [...] artikli 40 lõikes 3 ja artikli 55 lõikes 2a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus: *palun lisada kuupäev – käesoleva määruse jõustumiskuupäev*]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 5 lõikes 2b, artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõigetes 2b, 3 ja 4, artikli 7 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 11 lõikes 3, artikli 12 lõikes 3, artikli 22 lõikes 4, artikli 27 lõikes [...]4[...], [artikli 37 lõikes 6] [...], [...] artikli 40 lõikes 3 ja artikli 55 lõikes 2a osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 5 lõike 2b, artikli 5 lõike 4, artikli 6 lõigete 2b, 3 ja 4, artikli 7 lõike 3, artikli 9 lõike 7, artikli 11 lõike 3, artikli 12 lõike 3, artikli 22 lõike 4, artikli 27 lõike [...]4[...], [artikli 37 lõike 6] [...], [...] artikli 40 lõike 3 ja artikli 55 lõike 2a alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 51

Komiteemenetus

1. Komisjoni abistavad
 - a) komitee, mis on loodud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 39 alusel[...];
 - b) mootorsõidukite tehniline komitee, kui rakendusakt käsitleb tootjat;
 - c) tehnöülevaatuse komitee, kui rakendusakt käsitleb riiklike sõidukiregistrite ja riiklike tehnöülevaatusregistrite ühendamist.

[...]Nimetatud komiteed on komiteed määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee oma arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

VIII PEATÜKK

MUUDATUSED

Artikkel 52

Määruse (EL) 2023/1542 muutmine

Määruse (EL) 2023/1542 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse XII lisale. Direktiivi 2000/53/EÜ II lisa kandeid 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) ja 16 ei kohaldata.

Artikkel 53

Määruse (EL) 2019/1020 ja määruse (EL) 2024/1252 muutmine

1. Määruse (EL) 2019/1020 II lisa punktid 10 ja 11 jäetakse välja.
2. Määrust (EL) 2024/1252 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 2 punkt 43 jäetakse välja.
- (2) Artiklit 2 punkti 44 muudetakse järgmiselt:

„kerghet transpordivahend“ – kerge ratassõiduk, mis töötab kas üksnes elektrimootori jõul või mootori jõul ja inimjõul, sealhulgas elektritõukerattad, elektrijalgrattad ja määruse (EL) nr 168/2013 kohased [...] L_{1e}- ja L_{2e}-kategooria tüübikinnitusega sõidukid, välja arvatud määruse (EL) nr 168/2013 kohased L_{3e} – L_{7e}-kategooria tüübikinnitusega sõidukid;“

- (3) Artiklit 28 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

“1. Alates kaks aastat pärast lõikes 2 osutatud rakendusakti jõustumise kuupäeva peab iga füüsiline või juriidiline isik, kes laseb turule magnetresonantstomograafia seadmeid, tuuleturbiine, tööstusroboteid, [...] kergtranspordivahendeid, külmageneraatoreid, soojuspumpasid, elektrimootoreid, sealhulgas juhul, kui elektrimootorid on integreeritud muudesse toodetesse, automaatpesumasinaid, trummelkuivateid, mikrolaineahjusid, tolmuimejaid või nõudepesumasinaid, tagama, et neil toodetel on nähtav, loetav ja kustumatu märkis, mis näitab:“

- (4) Artiklit 28 lõiget 10 muudetakse järgmiselt:

“10. Alates 24. maist 2029 kohaldatakse käesoleva artikli nõudeid magnetresonantstomograafia seadmete [...] ja kergtranspordivahendite, [...] sealhulgas määruse (EL) nr 168/2013 kohaste L_{1e}- ja L_{2e}- kategooria tüübikinnitusega sõidukite suhtes.“

- (5) Artiklit 28 lõiget 11 muudetakse järgmiselt:

„Käesolevat artiklit ei kohaldata sõidukikategooriate suhtes, mis on loetletud [väljaannete talitus: *palun sisestada kasutuselt kõrvaldatud sõidukite määruse viide*]:

[...][...][...]”

- (6) Artiklit 29 lõiget 6 muudetakse järgmiselt:

„Magnetresonantstomograafia seadmete [...] ja kergtranspordivahendite, [...] sealhulgas määruse (EL) nr 168/2013 kohaste L_{1e}- ja L_{2e}- kategooria tüübikinnitusega sõidukite suhtes, kohaldatakse lõigetes 1 ja 5 sätestatud nõudeid viie aasta möödumisel lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusakti jõustumise kuupäevast.“

- (7) Artiklit 29 lõiget 7 muudetakse järgmiselt:

„Käesolevat artiklit ei kohaldata sõidukikategooriate suhtes, mis on loetletud [väljaannete talitus: *palun sisestada kasutuselt kõrvaldatud sõidukite määruse viide*]:

[...][...][...]”

- (8) Artiklid 40 ja 41 ja artikli 49 lõige 2 jäetakse välja.

Artikkel 54

Määruse (EL) 2018/858 ja määruse (EL) 168/2013 muutmine

Määruse (EL) 2018/858 II lisa ja määruse (EL) 168/2013 II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse X lisale.

IX PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 55

Läbivaatamine

1. 31. detsembriks 203* [väljaannete talitus, *palun lisada kuupäev – selle aasta viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 95 kuule*] vaatab komisjon läbi ja koostab aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta keskkonnale, inimeste tervisele ja ühtse turu toimimisele ning esitab selle Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
2. Võttes arvesse tehnika arengut ja liikmesriikides saadud praktilisi kogemusi ning määruse (EÜ) nr 1907/2006 läbivaatamist, lisab komisjon oma aruandesse hinnangu käesoleva määruse järgmiste aspektide kohta:
 - a) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala, eelkõige II ja III peatüki [...] sätteid, M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukitele, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1, L₁e-, L₂e-, L₃e-, L₄e-, L₅e-, L₆e- ja L₇e-kategooria sõidukitele, nagu on määratletud määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g ning M₂-, M₃-, N₂-, ja N₃-kategooria eriotstarbelistele sõidukitele, [...] nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli [...] 3 punktis 31;

- a1) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala, eelkõige Va peatüki sätteid, L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-kategooria sõidukitele, nagu on määratletud määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g.
- b) meetmed, mis käsitlevad teabe esitamist sõidukites sisalduvate probleemsete ainete kohta ja vajadust kehtestada täiendavad sätted probleemsete ainete kohta, mis võivad mõjutada sõidukite kvaliteetset ringlussevõttu nende olelusringi lõpus;
- c) IV peatükis sätestatud romusõidukite käitlemisega seotud meetmed, sealhulgas artiklis 34 sätestatud sihtmäärade tasemed ja nende läbivaatamise vajadus;
- c1) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala seoses artiklis 34 sätestatud ringlussevõtu sihttasemetega sõidukikategooriatele, mille suhtes ei kohaldata käesoleva määruse alusel artiklit 34;
- d) artiklis 48 sätestatud rikkumised ning karistuste tõhusus, proportsionaalsus ja hoiatavus;
- e) vajadus muuta käesoleva määruse artiklit 5;
- f) kaduma läinud sõidukite probleemi lahendamise ulatus ja vajadus lisada täiendavaid meetmeid sõidukite jälgitavuse probleemi lahendamiseks;
- g) ringlussevõetud plasti sisaldust käsitlevad nõuded, sealhulgas artikli 6 lõigetes 1c ja 2 sätestatud **eesmärgid ja** kohustused ringlussevõtukäitistele liidus ja väljaspool seda, [...] ning vajadus need selle alusel läbi vaadata. Hindamisel võetakse arvesse ka terase ja alumiiniumiga seotud arenguid, nagu on sätestatud artikli 6 lõikes 3 ja muudes asjakohastes ELi õigusaktides, nagu määrus (EL) 2025/40 või määrus (EL) 2024/1781, et tagada sidusus ja kooskõla;
- h) artiklis 22 sätestatud meede, mis käsitleb kulude jaotamise mehhanismi sõidukite puhul, mis muutuvad romusõidukiteks teises liikmesriigis, ja vajadus see läbi vaadata.

- 2a. 31. detsembriks 203* [väljaannete talitus, palun sisestada kuupäev – selle aasta viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumise kuupäevale järgnenud 95 kuule] vaatab komisjon läbi olukorra seoses biopõhise plasti tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoimega, võttes arvesse direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriume.
- 2b. Kui see on asjakohane ja lähtudes sellest läbivaatamisest, esitab komisjon seadusandliku ettepaneku, et:
- i) kehtestada sõidukites kasutatavas plastis sisalduvale biopõhisele lähteainele kestlikkusnõuded;
 - ii) kehtestada eesmärgid, et suurendada sõidukites kasutatavas plastis biopõhiste lähteainete kasutamist;
 - iii) hinnata, mil määral võib seda kombineerida artikli 6 lõikes 1 sätestatud eesmärkidega või selle neile lisada;
 - iv) muuta artikli 3 lõike 1 punktis 43 määratletud mõistet „biopõhine plast“.
- See ei piira määruse (EL) 2019/631 artikli 7a kohaldamist.

Artikkel 56

Kehtetuks tunnistamine ja üleminekusätted

1. Direktiiv 2000/53/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...]] 24 kuule].

Siiski jätkatakse direktiivi 2000/53/EÜ järgmiste sätete kohaldamist:

- a) olenemata käesoleva määruse artiklist 52, artikli 4 lõige 2 kuni [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 71 kuule];

- b) artikli 5 lõike 4 teine lõik, artikli 6 lõike 3 teine lõik, artikli 7 lõige 1, artikli 8 lõiked 3 ja 4 kuni [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- b1) artikli 6 lõike 3 esimene lõik ja I lisa kuni [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...]35 kuule];
- c) artikli 7 lõike 2 punkt b kuni 31. detsembrini 20** [väljaannete talitus, palun lisada aasta – selle aasta viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- d) artikli 9 lõike 1a esimene ja kolmas lõik, lõiked 1b ja 1d kuni [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – *selle kuu viimane päev, mis järgneb* käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- e) artikli 9 lõike 1a teine lõik kuni [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 59 kuule].

2. Direktiiv 2005/64/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 71 kuule].

Selle direktiivi artikli 6 lõige 3 tunnistatakse siiski kehtetuks alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – *selle kuu viimane päev, mis järgneb* käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule].

3. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt XI lisas esitatud vastavustabelitele.
4. Erandina artikli 8 lõikest 2 käsitatakse kuni [72 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] kõnealuses sättes tehtud viiteid artiklile 4 viitena direktiivi 2005/64 artiklile 5.

Erandina artikli 8 lõikest 2 käsitatakse kuni [72 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] kõnealuses sättes tehtud viiteid artiklile 5 viitena direktiivi 2005/64 artikli 6 lõikele 2.

Artikkel 56a

Kohaldatavus Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga

1. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga ei kohaldata artikleid 15–30, 33–35 ja artikli 36 lõiget 2.
2. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga kohaldatakse artiklit 14 üksnes seoses artiklitega 31–32 ja artikli 36 lõikega 1.
3. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga ei kohaldata artikli 46 lõike 1 punkti a ja artikli 46 lõiget 2.
4. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga ei kohaldata artikli 47 lõikeid 1 ja 2 seoses romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ennetamisega.
5. Ühendkuningriigis ja Ühendkuningriigi suhtes seoses Põhja-Iirimaaga ei kohaldata artikli 47 lõiget 2 seoses asjakohase tegevusloaga lammutuskodasid käsitleva teabe vahetamisega.
6. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga seoses ei kohaldata artiklit 48 seoses artikli 15 lõikega 1, artikliga 16, artikli 19 lõikega 1, artikli 22 lõigetega 1 ja 2, artiklitega 23 ja 24, artikli 25 lõigetega 1 ja 2, artiklitega 26–30, 34 ja 35.
7. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-Iirimaaga ei kohaldata artikli 49 lõike 1 punkte c, d ja f, punkti g alapunkte iii, iv ja v, punkte h, i, j, k, l ja m ning artikli 49 lõike 3 punkti n.

Artikkel 57

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...]] 24 kuule].

Artiklit 54 kohaldatakse siiski alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale [...]] 36 kuule].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISAD

järgmise ettepaneku juurde:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ

I LISA[...] SÕIDUKI ROMUSÕIDUKIKS LIIGITAMISE KRITEERIUMID

Käesolevas lisas kehtestatakse kriteeriumid, mille alusel tehakse kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk, ja neid kohaldatakse järgmiselt:

1. A osas on sätestatud sõiduki parandamatuse hindamise kriteeriumid. Kui üks või mitu nendest kriteeriumidest on täidetud, loetakse sõiduk romusõidukiks.

Selleks et teha kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk või mitte, hindab sõltumatu sõidukiekspert, kas sõiduk vastab I lisa A osa kriteeriumidele. Liikmesriigid võivad koostada täieliku loetelu sõltumatutest sõidukiekspertidest, kes selliseid hindamisi teevad.

2. Kui sõiduk ei vasta ühelegi A osa kriteeriumidest, hinnatakse sõidukit ka B osa kriteeriumide alusel. Kui sõiduk vastab ühele või mitmele B osa kriteeriumile, on vaja täiendavat analüüsi, et teha kindlaks, kas sõidukit on võimalik kahe aasta jooksul pärast hindamist piisavalt remontida, et saada liikmesriigis, kus sõiduk on enne remonti registreeritud, direktiivi 2014/45/EL kohane tehnoülevaatuse kontrollkaart.

Kui hindamise käigus tehakse kindlaks, et sõidukit ei ole võimalik selle aja jooksul remontida, käsitatakse seda romusõidukina. Kui hindamise käigus tehakse kindlaks, et sõidukit on võimalik selle aja jooksul remontida, ei käsitata seda romusõidukina. Kui sõidukiomanik ei esita kahe aasta jooksul pärast kõnealust tehnilist hindamist pädevale asutusele direktiivi 2014/45/EL kohast tehnoülevaatuse kontrollkaarti, käsitatakse sõidukit romusõidukina.

Selleks et teha kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk või mitte, hindab sõltumatu sõidukiekspert sõidukit vastavalt lõike 2 esimesele lõigule. Liikmesriigid võivad koostada loetelu sõltumatutest sõidukiekspertidest, kes selliseid hindamisi teevad.

3. Sõiduk, mis vastab A või B osa kriteeriumidele, ei ole romusõiduk, kui see vastab C osa kriteeriumidele.

A OSA

ROMUSÕIDUKITE [...] HINDAMISE KRITEERIUMID

1. Sõiduk on [...] romusõiduk, kui see vastab ühele või mitmele järgmistest kriteeriumidest:
- a) see on lõigatud tükkideks [...];
 - b) [...] sellel on üks või mitu avaust, mis on kokku keevitatud või suletud isolatsioonivahuga;
 - c) see on [...] põlenud sellisel määral, et mootoriruum või sõitjateruum on täielikult hävinud;
 - d) see on olnud sukeldatud vette nii, et veetase on armatuurilauast kõrgemal;
 - e) üks või mitu sõiduki järgmist osa ei ole tehniliselt parandatavad või asendatavad [...]:
 - i) maapinnaga haarduvad osad (nagu rehvid ja veljed), vedrustus-, rooli-, pidurisüsteem ja nende juhtseadised;

ii) istme kinnitusdetailid ja liigendid;

iii) turvapadjad, eelpingutid, turvavööd ja nende perifeersed tööosad;

iv) sõiduki kere või raam;

f) selle konstruktsiooni- ja ohutusosadel on pöördumatud tehnilised defektid, mis muudavad nende asendamise võimatuks, näiteks metalli vananemine, mitu mõra kruntkihis või ulatuslik läbiv korrosioon;

g) selle parandamine nõuab [...] kere või raami väljavahetamist, mille tulemusena ei saa seda enam pidada originaalsõidukiks;

h) see on töötlemiseks üle antud tegevusloaga kogumiskohale või tegevusloaga lammutuskojale või selle kohta on välja antud lammutustõend;

i) kindlustusselts on selle tehnilistel alustel maha kandnud, tuginedes sõidukieksperti tehtud tehnilisele hindamisele;

j) puuduvad vahendid selle identifitseerimiseks, eelkõige valmistajatehase tähis.

2. [...]

3. [...]

B OSA

SOOVITUSLIKE ROMUSÕIDUKI KRITEERIUMIDE [...] LOETELU

Hinnatakse järgmisi kriteeriume [...]:

(b) sõidukiomanik ei ole teada või sõiduk on maha jäetud;

(c) sõidukile ei ole tehtud nõutavat riiklikku tehnöölevaatust rohkem kui kahe aasta jooksul pärast viimast ettenähtud kuupäeva või see ei ole olnud kindlustatud vähemalt kahe aasta jooksul;

(d) sõiduk ei ole nõuetekohaselt kaitstud kahjustuste eest ladustamisel, transportimisel või peale- ja mahalaadimisel; [...]

- (e) [...] kindlustusselts on selle majanduslikel alustel maha kandnud;
- (f) sõiduki remondikulud, mis on vajalikud, et parandada sõiduki tehnilist seisukorda nii, et see oleks piisav direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoölevaatuse kontrollkaardi saamiseks, ning sõiduki praegune väärtus ületavad sõiduki hinnangulist remondijärgset turuväärtust;
- (g) see on olnud sukeldatud vette nii, et veetase on armatuurilauast madalamal ja mootor või elektrisüsteem on kahjustunud;
- (h) üks või mitu ust ei ole sõiduki külge kinnitatud;
- (i) selle lekkinud kütus või kütuseaur põhjustab tule- või plahvatusohu;
- (j) selle vedelgaasisüsteemist lekkinud gaas põhjustab tule- või plahvatusohu;
- (k) selle lekkinud töövedelik (kütus, piduriõli, külmumisvastane vedelik, akuhappe elektrolüüdilahus, jahutusvedelik) põhjustab veereostuse ohu;
- (l) selle piduri- või roolisüsteemi osad on ülemäära kulunud; [...]
- (m) selle remont eeldab mootori või käigukasti väljavahetamist või
- (n) see on demonteeritud.

C OSA

ROMUSÕIDUKITE ERANDITE KRITEERIUMID

1. JAGU

ERILISE KULTUURILISE VÄÄRTUSEGA SÕIDUKID

1. Sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus või üks selle määratud lube andvatest asutustest võib tunnistada sõiduki erilise kultuurilise väärtusega sõidukiks, kui see vastab kõigile järgmistele kriteeriumidele:

- a) omanik või selle liikmesriigi pädevad asutused, kus sõiduk on registreeritud, on sõiduki ainulaadse ajaloolise või kultuurilise väärtuse või seisundi dokumenteerinud või see on ainus muudetud või kohandatud sõiduk, millele on antud üksiksõiduki tüübikinnitus kooskõlas määrusega (EL) 2018/858 või riigisisese õigusega;
- b) sõidukiomanik on teada ja teda on võimalik tuvastada;
- c) sõiduki osi saab identifitseerida seerianumbri või muu tootja antud või pädeva asutuse määratud identifitseerimistähise abil;
- d) sõidukit saab identifitseerida sõiduki valmistajatehase tähise (VIN-kood) või seerianumbri või muu tootja esitatud või pädeva asutuse määratud identifitseerimistähise abil.

Sõidukiomaniku taotlusel ja enne eksporti annavad sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevad asutused välja tunnistuse, millega sõiduk tunnistatakse erilise kultuurilise väärtusega sõidukiks, kui eespool nimetatud kriteeriumid on täidetud.

2. Sõidukiomanik tagab, et:

- a) sõiduk on ladustamisel, transportimisel, peale- ja mahalaadimisel kahjustuste eest nõuetekohaselt kaitstud;
- b) sõidukit hoitakse ja käideldakse asjakohasel keskkonnahoidlikul viisil vastavalt liidu või riigisisesele õigusele;
- c) lõikes 1 osutatud tunnistus esitatakse tollile või tehakse tollile kättesaadavaks taotluse korral.

3. Sõiduki vastavust lõigetes 1 ja 2 sätestatud kriteeriumidele kontrollitakse vähemalt iga viie aasta järel või omanikuvahetuse korral.

2. JAGU
MUUD ERANDID

1. Sõidukiomaniku taotluse korral võib sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus või üks selle määratud lube andvatest asutustest teha erandi sõiduki suhtes, mida käsitatakse romusõidukina vastavalt A või B osale, kui asjaomane sõiduk taastatakse.

Sõidukiomanik esitab pädevatele asutustele taastamiskava, sealhulgas vajaliku tehnilise ja finantssuutlikkuse kirjelduse, millega saavutatakse sõidukit remontides tehniline seisund, mis on piisav direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoülevaatuse kontrollkaardi saamiseks. Taastamiskava kiidab heaks sõltumatu sõidukiekspert.

Pädevad asutused võivad teha erandi, kui sõiduki saab viie aasta jooksul taastada nii, et selle tehniline seisund on piisav direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoülevaatuse läbimiseks. Kui pädevad asutused leiavad, et taastamiskava ei sisalda piisavalt teavet, mis tõendaks, et sõiduki saab taastada nii, et saavutatakse nõutav seisund, võivad pädevad asutused nõuda sõidukiomanikult taastamiskava läbivaatamist.

2. Sõidukiomanik tagab, et:
- a) sõiduk on ladustamisel, transportimisel, peale- ja mahalaadimisel kahjustuste eest nõuetekohaselt kaitstud;
 - b) sõidukit hoitakse ja käideldakse asjakohasel keskkonnahoidlikul viisil vastavalt liidu või riigisisesele õigusele;
3. Kui sõidukiomanik ei esita viie aasta jooksul pärast taastamiskava esitamist pädevale asutusele direktiivi 2014/45/EL kohast tehnoülevaatuse kontrollkaarti, tunnistab pädev asutus kõnealuse sõiduki romusõidukiks ja nõuab, et sõidukiomanik viiks selle põhjendamatult viivitusega tegevusloaga lammutuskotta või kogumiskohta. Pädevad asutused võivad taastamisperioodi pikendada viieaastaste ajavahemike võrra. Iga pikendamine põhineb ajakohastatud taastamiskaval, mille kiidab heaks sõltumatu sõidukiekspert.
4. Taastamise ja sõltumatute sõidukiekspertide tehtud hindamistega seotud kulud kannab sõidukiomanik.

II LISA

KORDUSKASUTATAVUSE, RINGLUSSEVÕETAVUSE JA TAASKASUTATAVUSE MÄÄRA ARVUTAMINE

Käesolevas lisas tähendab „võrdlussõiduk“ sõidukitüübi versiooni, mille kohta tüübikinnitusasutus on tootjaga konsulteerimise ja II lisa A osas kindlaks määratud kriteeriumide alusel otsustanud, et see on korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse seisukohast kõige probleemsem.

A OSA

1. Võetakse arvesse sõidukis olevad materjalid, nende osakaalud ja asukohad ning kogu asjakohane teave, mis on vajalik ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määra nõuetekohaseks arvutamiseks.
2. Massid tuleb esitada kilogrammides ühe kümnendkoha täpsusega. Määrad tuleb arvutada protsentides ühe kümnendkoha täpsusega ning ümardada järgmiselt:
 - a) kui kümnendkomale järgnev number on 0 kuni 4, ümardatakse kogusumma allapoole;
 - b) kui kümnendkomale järgnev number on 5 kuni 9, ümardatakse kogusumma ülespoole.
3. Võrdlussõiduki valimisel tuleb arvesse võtta järgmisi kriteeriumeid:
 - a) keretüüp;
 - b) võimalik viimistlustase;
 - c) võimalikud lisaseadmed, mida saab paigaldada tootja vastutusel.

4. Kui tüübikinnitusasutus ja tootja ei suuda ühiselt kindlaks määrata korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse osas kõige probleemsemat sõidukitüübi versiooni, valitakse võrdlussõiduk järgmiselt:
 - d) M₁-kategooria sõidukite puhul – üks igast keretüübist, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 I lisa C osa punktis 2;
 - e) N₁-kategooria sõidukite puhul – üks igast keretüübist, st kaubik, raamsõiduk, pikap jne.
5. Koostisosade materjalide ja masside kontrollimiseks teeb tootja kättesaadavaks sõidukid ja osad, kui tüübikinnitusasutus peab seda vajalikuks.

B OSA

1. Selleks et osa või tarvikut saaks lugeda korduskasutatavaks, peab seda olema võimalik eemaldada kergesti ja mittepurustaval viisil.
2. Korduskasutatavate tarvikute, osade ja materjalide kogumass loetakse 100 % korduskasutatavaks, ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks.
3. VII lisa B osa punktides 1 ja 2 loetletud tarvikud ja osad loetakse 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks. VII lisa E osas loetletud tarvikud ja osad loetakse 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks. Metoodika peab tagama, et kui VII lisa muutmise tulemusena laiendatakse kõnealuse lisa E osas loetletud tarvikute ja osade loetelu, loetakse need uued lisatud tarvikud ja osad 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks.
4. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määra arvutamine peab olema kooskõlas ringmajanduse strateegiaga, kajastades olulusringi lõpus toimuva töötlemise tehnoloogiate arengutaset.

III LISA

PLII, ELAVHÕBEDA, KAADMIUMI JA KUUEVALENTSE KROOMI ESINEMISE TINGIMUSED JA MAKSIMUMKONTSENTRATSIOONID MATERJALIDES, TARVIKUTES JA OSADES

Homogeenses materjalis tohib plii, kuuevalentse kroomi ja elavhõbeda maksimumkontsentratsioon olla kuni 0,1 massiprotsenti ja kaadmiumi maksimumkontsentratsioon kuni 0,01 massiprotsenti.

Käesoleva määruse artikli 5 lõiget 2 ei kohaldata selliste pärast 1. juulit 2003 turule lastud varuosade suhtes, mida kasutatakse enne 1. juulit 2003 turule lastud sõidukites, välja arvatud velgede tasakaalustusvihid, elektrimootorite süsiharjad ja pidurite hõõrdkatted.

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
<i>Plii legeeriva elemendina</i>		
1(a). Masinaehitusterasest ja kuumsukelgalvaanitud terasest osad pliisisaldusega kuni 0,35 massiprotsenti		
1(b). Pidevrežiimil galvaanitud lehtteras pliisisaldusega kuni 0,35 massiprotsenti	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
2(a). Masinaehitusalumiinium pliisisaldusega kuni 2 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2005	
2(b). Alumiinium pliisisaldusega kuni 1,5 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	
2(c)(i). Masinaehituses kasutatavad alumiiniumisulamid pliisisaldusega kuni 0,4 massiprotsenti	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2028 ja selliste sõidukite varuosad	
2(c)(ii). Alumiiniumisulamid, mis ei ole hõlmatud kirjega 2(c)(i) ja mille pliisisaldus on kuni 0,4 massiprotsenti (2)	<u>Sõidukid</u> <u>tüübikinnituse</u> <u>kuupäevaga enne</u> <u>1. jaanuari 2027 ja</u> <u>selliste sõidukite</u> <u>varuosad</u> [...]	

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
<u>2(c)(iii). Plii alumiiniumivalusulamites, mille pliisisaldus on kuni 0,3 massiprotsenti, tingimusel et plii pärineb pliidi sisaldava vanaalumiiniumi ringlussevõtust</u>	<u>Sõidukid</u> <u>tüübikinnituse</u> <u>kuupäevaga pärast</u> <u>31. detsembrit 2026</u> <u>ja nende sõidukite</u> <u>varuosad</u>	
3. Vasesulamid pliisisaldusega kuni 4 massiprotsenti	(/.../1)	
4(a). Laagriliuad ja puksid	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	
4(b). Laagriliuad ja puksid mootorites, jõuülekannetes ja õhukonditsioneeride kompressorites	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2011	
<i>Plii ja pliiühendid osades</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
6. Vibratsioonisummutid	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X
7(a). Pidurivoolikutes, kütusevoolikutes, tuulutusvoolikutes, raami elastomeer-/metalltarvikutes ning mootori kinnitusdetailides sisalduvaid elastomeere vulkaniseerivad ja stabiliseerivad ained	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2005	
7(b). Pidurivoolikutes, kütusevoolikutes, tuulutusvoolikutes, raami elastomeer-/metalltarvikutes ning mootori kinnitusdetailides sisalduvaid elastomeere vulkaniseerivad ja stabiliseerivad ained, mis sisaldavad kuni 0,5 massiprotsenti pliidi	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2006	
7(c). Ülekandeseadmetes sisalduvaid elastomeere siduvad vahendid pliisisaldusega kuni 0,5 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2009	
<u>Plii järgmistes alamkirjetes täpsustatud elektriliste ja elektrooniliste rakenduste joodistes või pinnetes</u>		

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
8(a). Plii elektriliste ja elektrooniliste osade trükkplaatidele kinnitamise joodistes ning plii selliste osade (välja arvatud alumiinium-elektrolüüt-kondensaatorid) viikude pindes, kontakt-tikkudel ja trükkplaatidel	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(b). Plii elektriseadmete joodistes, välja arvatud joodis trükkplaatidel või klaasil	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2011 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(c). Plii alumiinium-elektrolüüt-kondensaatorite viikude pindes	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2013 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(d). Plii joodises klaasil õhu massivooluhulga andurites	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2015 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(e). Plii kõrge sulamistemperatuuriga joodises (näiteks pliisulamid, mille pliisisaldus on vähemalt 85 massiprotsenti)	(1)	X([.../ 3)

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
8(f)(i). Plii elastsete kontakt-tikkudega süsteemides	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2017 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(f)(ii). Plii elastsete kontakt-tikkudega süsteemides, välja arvatud sõiduki juhtmekimbu liitmike kontaktpinnal	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2024 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(g)(i). Plii joodises, millega luuakse stabiilne elektriühendus pooljuhtkiibi ja aluse vahel pöördkiibiga kiibipakettides	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. oktoobrit 2022 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
8(g)(ii). Plii joodises, millega luuakse stabiilne elektriühendus pooljuhtkiibi ja aluse vahel pöördkiibiga kiibipakettides, kui elektriline ühendus sisaldab vähemalt üht järgmistest: 1) pooljuhttehnoloogiline sõlm suurusega vähemalt 90 nm; 2) pooljuhttehnoloogiline sõlm, milles on üksik pooljuhtplaat pindalaga vähemalt 300 mm²; 3) ühendatud pooljuhtkiipide pakett pooljuhtkiipide pindalaga vähemalt 300 mm² või ränist ühendusdetailid pindalaga vähemalt 300 mm²	[.../Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga [.../enne 1. [.../ jaanuari 2030 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(h). Plii joodises, millega kinnitatakse soojuse hajutid jahutusradiaatorile jõupooljuhtseadistes, mille kiibi projektsioonipindala suurus on vähemalt 1 cm² ja nimivoolutihedus vähemalt 1 A ränikiibi pindala 1 mm² kohta	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)
8(i). Plii klaasil paiknevate elektrirakenduste joodises (välja arvatud joodis lamineeritud klaasil)	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X([.../ 3)

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
8(j). Plii lamineeritud klaasi jootmise joodises	sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2020 ja selliste sõidukite varuosad	X(../ 3)
8(k). Kütteseadmete joodised, juhul kui kuumutusvool lamineeritud klaasi kuni 2,1 mm paksuse üksikkihi iga jooteõmbluse kohta on vähemalt 0,5 A; see erand ei hõlma polümeersesse vahekihti paigutatud kontaktide joodiseid	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2024 ja selliste sõidukite varuosad	X(../ 3)
9. Klapipesad	Varuosad mootoritüüpide jaoks, mis on välja töötatud enne 1. juulit 2003	

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
10(a). Elektrilised ja elektroonilised osad, mis sisaldavad pliid keraamilises või klaasmaterjalis, keraamilises või klaaskomposiitmaatriksis, klaaskeraamilises materjalis või klaaskeraamilises komposiitmaatriksis; see erand ei hõlma plii kasutamist järgmistel juhtudel: (i) süüteküünalde glasuuri ja lampide klaas; (ii) punktides 10(b), 10(c) ja 10(d) loetletud dielektrilised keraamilised materjalid		X([.../ 4) (välja arvatud mootorite piezoelektrilised osad)
10(b). Plii kondensaatorite PZT-põhistes dielektrilistes keraamilistes materjalides, mis on osa kiipidest või eraldi pooljuhtidest		
10(c). Plii kondensaatorite dielektrilistes keraamilistes materjalides, mille nimipinge on väiksem kui 125 V vahelduvvoolu või 250 V alalisvoolu puhul	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	
10(d). Plii kondensaatorite dielektrilistes keraamilistes materjalides, mis kompenseerivad ultrahelisonarites sensorite temperatuurikõikumisi	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2017 ja selliste sõidukite varuosad	

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
11. Pürotehnilised süttikud	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2006 ja selliste sõidukite varuosad	
12. Pliid sisaldavad termoelektrilised materjalid sõidukite elektrilistes seadmetes, mis heitsoojuse tagastuse abil vähendavad CO ₂ heidet	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2019 ja selliste sõidukite varuosad	X
<i>Kuuevalentne kroom</i>		
13(a). Korrosioonivastased pinded	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2007	
13(b). Raamirakenduste polt-mutter-ühenduste korrosioonivastased pinded	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
14. Kuuevalentne kroom korrosioonitõrjevahendina absorptsioonkülmuti süsinikterasest jahutussüsteemi jahutuslahuses, sisaldusega kuni 0,75 massiprotsenti: (a) kui absorptsioonkülmuti on ette nähtud töötamiseks täielikult või osaliselt elekterküttekehaga, mille keskmine elektriline võimsustarve püsivatel töötingimustel on $< 75 \text{ W}$; (b) kui absorptsioonkülmuti on ette nähtud töötamiseks täielikult või osaliselt elekterküttekehaga, mille keskmine elektriline võimsustarve püsivatel töötingimustel on $\geq 75 \text{ W}$; (c) kui absorptsioonkülmuti on projekteeritud täielikult töötama mitteelektrilise kütteseadmega	Punkti a puhul: sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2020 ja selliste sõidukite varuosad; punkti b puhul: sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2026 ja selliste sõidukite varuosad	X
<i>Elavhõbe</i>		
15(a). Lahenduslambid esilaternates	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2012 ja selliste sõidukite varuosad	X
15(b). Fluorestsentslambid näidikuploki näidikutes	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2012 ja selliste sõidukite varuosad	X

Homogeensed materjalid, tarvikud ja osad	Erandi ulatus ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 4 punkti d kohaselt
[...]		
[...]	[...]	

Märkused tabeli kohta

1. See erand vaadatakse läbi 2030. aastal kooskõlas artikli 54 lõikega 2.
2. Kehtib selliste alumiiniumisulamite kohta, millesse ei ole tahtlikult pliidi lisatud, vaid mille pliiisisaldus tuleneb ringlussevõetud alumiiniumi kasutamisest.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Demonteerida, kui koostoimes kirje 10(a) tingimustega ületatakse keskmine piirnorm 60 grammi sõiduki kohta. Käesoleva märkuse kohaldamisel ei võeta arvesse elektroonilisi seadmeid, mida tootja ei ole paigaldanud tootmisliinil.

[...]/4. Demonteerida, kui koostoimes kirje 8(a) kuni 8(k) tingimustega ületatakse keskmine piirnorm 60 grammi sõiduki kohta. Käesoleva märkuse kohaldamisel ei võeta arvesse elektroonilisi seadmeid, mida tootja ei ole paigaldanud tootmisliinil.

IV LISA

RINGMAJANDUSE STRATEEGIA

A OSA

RINGMAJANDUSE STRATEEGIA OSAD

1. Mittetehniline kirjeldus kavandatud meetmetest, millega tagatakse, et teatavasse sõidukikategooriasse kuuluvad sõidukid vastavad kogu nende tootmise vältel artiklites 4–7 osutatud õigusnormidele.
2. Mittetehniline kirjeldus menetlustest, mida tootja on rakendanud, et:
 - a. koguda asjakohast teavet kogu tarneahela ulatuses;
 - b. kontrollida ja kinnitada tarnijatelt saadud teavet;
 - c. reageerida asjakohaselt, kui tarnijatelt saadud andmed osutavad, et ei täideta artikli 4, 5 või 6 nõudeid.
3. Tüübikinnitustaotluse esitamise seisuga teave eelduste kohta, mis käsitlevad romusõidukite töötlemiseks kasutusel olevaid tehnoloogiaid, tarvikute ja osade demonteerimist ja korduskasutust, selliste romusõidukite töötlemise tehnoloogiate asjakohast arengut ja neisse tehtavate investeeringute mahtu, mida tootja kasutas sõidukitüübi korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse arvutamiseks vastavalt artiklile 4.
4. Teave sõidukites sisalduva ringlussevõetud materjali osakaalu kohta, nagu on osutatud artiklites 6 ja 10.
5. Loetelu meetmetest, mida tootja kohustub võtma, tagamaks et asjaomase [...] kategooria romusõidukite töötlemine toimub kooskõlas käesoleva määrusega, pöörates erilist tähelepanu järgmisele:
 - a) meetmed, mille eesmärk on lihtsustada VII lisa C osas nimetatud tarvikute eemaldamist;
 - b) meetmed, mis aitavad arendada ringlussevõtutehnoloogiaid selliste sõidukites kasutatavate materjalide jaoks, mille jaoks need tehnoloogiad ei ole tüübikinnitustaotluse esitamise ajal kaubanduslikul tasandil laialdaselt kättesaadavad;

- a) asjaomasesse sõiduki/[...]/kategooriasse kuuluvate sõidukite tarvikute, osade ja materjalide tegeliku korduskasutuse, ringlussevõtu ja taaskasutuse jälgimine;
 - b) meetmed selliste materjalide ja meetodite kasutamisest tulenevate probleemide lahendamiseks, mis takistavad lihtsat demonteerimist või muudavad ringlussevõtu väga keeruliseks, näiteks liimid või kiuga tugevdatud materjalid;
 - c) meetmed tarvikute ja osade korduskasutamise edendamiseks.
6. Punktis 5 osutatud meetmete olemuse ja vormi kirjeldus, näiteks investeeringud teadus- ja arendustegevusse, investeeringud ringlussevõtutehnoloogiate või taristu arendamisse, ja kirjeldus koostööst jäätmekäitlusettevõtjatega, kes on seotud sõidukite korduskasutuse, ringlussevõtu ja taaskasutusega ning sõidukitest tarvikute eemaldamisega.
7. Punktis 6 osutatud meetmete tõhususe hindamismeetodi kirjeldus.

Enne artiklite 4 kuni 7 kohaldamist selgitatakse ringmajanduse strateegias, kuidas tootja täidab direktiivis 2005/64/EÜ, eelkõige selle direktiivi artiklis 5, kindlaks määratud ringluspõhisuse nõudeid, mida on kontrollitud tüübikinnitusprotsessi käigus, ja direktiivis 2000/53/EÜ, eelkõige selle artikli 4 lõikes 2, kindlaks määratud nõudeid.

B OSA

RINGMAJANDUSE STRATEEGIA JÄRELMEETMED JA AJAKOHASTAMINE

1. Tootja esitab ringmajanduse strateegia ajakohastatud versiooni vähemalt iga viie aasta järel.
2. Ringmajanduse ajakohastatud strateegia sisaldab järgmist:
 - a) kirjeldus selle kohta, kuidas on võetud A osa punktis 6 osutatud meetmeid, ja juhul, kui ühte või mitut strateegias nimetatud meetet ei ole rakendatud, selgitus selle põhjuste kohta;
 - b) A osa punktis 6 osutatud meetmete tõhususe hinnang;
 - c) kirjeldus selle kohta, kuidas A osa punktis 6 osutatud meetmeid on uute sõidukitüüpide konstruktsioonis arvesse võetud või võetakse arvesse.

3. Kui sõidukitüübi konstruktsioonis ja tootmisprotsessis tehakse olulisi muudatusi, keskendutakse ajakohastatud ringmajanduse strateegias eelkõige järgmisele:
- a) muudatused uutes sõidukites sisalduvate selliste tarvikute ja osade kasutamises, mida on lihtne korduskasutamiseks või kvaliteetseks ringlussevõtuks lammutada;
 - b) muudatused uutes sõidukites sisalduvate selliste materjalide kasutamises, mida on lihtne ringlusse võtta;
 - c) konstruktsiooniomaduste kasutuselevõtmine, et lahendada probleeme, mis tulenevad selliste materjalide ja meetodite kasutamisest, mis takistavad lihtsat eemaldamist või muudavad ringlussevõtu väga keeruliseks, näiteks liimid, komposiitplastid või kiuga tugevdatud materjalid;
 - d) muudatused ringlussevõetud materjalide kasutamises uutes sõidukites, sõidukite taastatud või uuendatud tarvikutes ja osades ning muudatused muud tüüpi sõidukite tarvikute ja osade kokkusobivuses ning
 - e) muudatused artiklis 5 osutatud ainete kasutamises uutes sõidukites.

V LISA

NÕUDED EEMALDAMISE JA ASENDAMISE TEABELE

1. Sõidukisse paigaldatud elektrisõidukiakud ja kergtranspordivahendi akud:
 - a) kogus;
 - b) asukoht;
 - c) kaal;
 - d) aku keemiline tüüp;
 - e) aku ohutu tühjakslaadimise juhised;
 - f) eemaldamise ja väljavahetamise tehnilised juhised, sealhulgas ühendamise, kinnitamise ja tihendamise kõikide etappide järjestus ja tüübid;
 - g) elektrisõidukiakudele ligipääsemise, nende eemaldamise ja väljavahetamise tööriistad ja meetodid.
2. Sõidukisse paigaldatud elektrilised veomootorid:
 - a) kogus;
 - b) asukoht;
 - c) kaal;
 - d) elektriliste veomootorite püsिमagnetite tüübid, kui kuuluvad mõnda järgmistest tüüpidest:
 - i) neodüümi, raua ja boori sulam;
 - ii) samaariumi ja koobalti sulam;
 - iii) alumiiniumi, nikli ja koobalti sulam;
 - iv) ferriit.
 - e) eemaldamise ja väljavahetamise tehnilised juhised, sealhulgas ühendamise, kinnitamise ja tihendamise kõikide etappide järjestus ja tüübid;

- f) elektrilistele veomootoritele ligipääsemise, nende eemaldamise ja väljavahetamise tööriistad ja meetodid.

3. VII lisa B osas loetletud osad, tarvikud ja materjalid:

- a) artikli 5 lõikes 2 loetletud ained, mis tuleb sõidukis märgistada III lisa kohaselt;
- b) kogus;
- c) asukoht;
- d) kaal;
- e) eemaldamise tehnilised juhised, sealhulgas kõikide etappide järjestus;
- f) parimate töötlemismeetodite kättesaadavus.

4. VII lisa C osas loetletud osad, tarvikud ja materjalid:

- a) kogus;
- b) asukoht;
- c) eemaldamise ja väljavahetamise tehnilised juhised, sealhulgas kõikide etappide järjestus.

5. Sõiduki digitaalselt kodeeritud osad ja tarvikud:

- a) kogus;
- b) asukoht;
- c) ligipääsemise, eemaldamise ja väljavahetamise tehnilised juhised, sealhulgas tarvikute ja varuosade muus sõidukis kasutamiseks sisselülitamise koodid ja tarkvara;
- d) kirjeldus funktsioonide, vahetatavuse ja kokkusobivuse kohta muude markide ja mudelite konkreetsete tarvikute ja osadega;
- e) tootja tehnilise toe kontaktpunkti andmed.

VI LISA

MÄRGISTAMISNÕUDED

1. Sõiduki plasttarvikud, -osad ja -materjalid, mille kaal on üle 100 grammi:
 - a) ISO 1043-1 Plastid. Tähised ja terminilühendid. Osa 1: Põhipolümeerid ja nende eritunnused;
 - b) ISO 1043-2 Plastid. Tähised ja terminilühendid. Osa 2: Täiteained ja armeerivad materjalid;
 - c) ISO 11469 Plastid. Plasttoodete üldine identifitseerimine ja markeerimine.
2. Sõiduki elastomeertarvikud, -osad ja -materjalid, mille kaal on üle 200 grammi, välja arvatud rehvid: ISO 1629 Kautšukid ja lateksid. Nomenklatuur.
3. ISO standardites kasutatavad tähised „<“ ja „>“ võib asendada sulgudega.

Püsimagnetmaterjale sisaldavate [...] sõiduki tarvikute ja osade märgisel esitatakse teave vastavalt määruse (EL) 2024/1252 artiklile 28.

[...]

VII LISA

TÖÖTLEMISNÕUDED

A OSA

LADUSTAMISKOHTADE JA TÖÖTLEMISKOHTADE MIINIMUMNÕUDED

1. Romusõidukite, nende osade, tarvikute ja materjalide töötlemisele eelneva ladustamise kohas, sealhulgas kogumiskohas paiknevas ladustamiskohas, peab olema:
 - a) läbilaskmatu pind ning mahavoolanud vedelike kokkukogumis-, setitus-, puhastus- ja rasvaeemaldusvarustus;
 - b) vee, sealhulgas vihmavee, käitlemise varustus vastavalt tervise- ja keskkonnakaitse nõuetele;
 - c) romusõidukite asjakohane ladustamiskoht, kus ladustatakse asjakohase kõrgusega virnas ainult keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid, välja arvatud juhul, kui kasutatakse virnastusvahendeid;
 - d) tagatud lekkivate romusõidukite voolavate ainete ja vedelike viivitamatu eemaldamine absorbeeriva materjaliga.
2. Ladustamine peab olema korraldatud nii, et ei kahjustu:
 - a) VII lisa B osa punktides 1 ja 2 loetletud voolavaid aineid ja vedelikke sisaldavad osad ja tarvikud;
 - b) VII lisa C osas loetletud osad, tarvikud ja materjalid.
3. Romusõidukite, nende osade, tarvikute ja materjalide töötlemise kohas peab olema:
 - a) läbilaskmatu pind mahavoolanud vedelike kokkukogumis-, setitus-, puhastus- ja rasvaeemaldusvarustuse asukohas;
 - b) romusõidukist eemaldatud tarvikute, osade ja materjalide asjakohane ladustamiskoht, sealhulgas läbilaskmatu pinnaga ladustamiskoht õliga saastunud tarvikute, osade ja materjalide jaoks;

- c) asjakohased mahutid akude (elektrolüütide kahjutuks tegemisega kohapeal või mujal), filtrite ja polüklooritud bifenüüle või polüklooritud terfenüüle sisaldavate kondensaatorite ladustamiseks;
 - d) asjakohased eraldi mahutid romusõidukitest eemaldatud vedelike eraldi ladustamiseks: [...] kütused, õlid (mootoriõli, käigukastiõli, roolivõimendiõli, transmissiooniõli, hüdroõli), õlifiltrid, jahutusvedelikud, antifriis, pidurivedelikud, [...] külmaained, diiselmootori heitgaasivähendusvedelik ja mis tahes muud romusõidukis sisalduvad [...] vedelikud või gaasid;
 - e) vee, sealhulgas vihmavee, käitlemise varustus vastavalt tervise- ja keskkonnakaitse nõuetele;
 - f) vanarehvide asjakohane ladustamiskoht, võttes arvesse vajadust vältida tuleohtu ja ülemäärast kogust.
4. Tegevusloaga lammutuskojad, millel on lubatud töödelda elektrisõidukeid, peavad vastama määruse (EL) 2023/1542 [...] XII lisas sätestatud nõuetele. Tegevusloaga lammutuskojad, mis võtavad vastu elektrisõidukiaku arvatava kahjustusega elektrisõidukeid, hindavad kõnealuseid akusid 24 tunni jooksul pärast sõiduki kohaletoimetamist. Selliseid sõidukeid ja akusid ladustatakse eraldi lõikes 1 osutatud karantiinialal. Karantiiniala varustatakse asjakohaste seadmetega, et vältida, avastada ja piirata elektrisõidukiakude põlengute levimist muudele aladele, muudele elektrisõidukitele ja muudele akudele.

B OSA

KESKKONNAOHUTUKS MUUTMISE MIINIMUMNÕUDED

1. Romusõidukist eemaldatakse järgmised voolavad ained ja vedelikud, välja arvatud juhul, kui need on vajalikud asjakohaste tarvikute korduskasutamiseks:
- a) kütus;
 - b) mootoriõli;
 - c) transmissiooniõli;
 - d) käigukastiõli;

da) roolivõimendiõli;

e) hüdroõli;

f) jahutusvedelik;

g) antifriis;

h) pidurivedelik;

i) [...] külmaained; [...]

ia) diiselmootori heitgaasivähendusvedelikud; ning

j) mis tahes muud romusõidukis sisalduvad voolavad ained või gaasid.

Pärast voolavate ainete ja vedelike eemaldamist kasutatakse ülejäägi lekkimise vältimiseks äravoolukorke. Kogumismahutitel peab olema neis sisalduva vedeliku tüüpi näitav märgistus ja neid tuleb ladustada üksteisest eraldi käesoleva lisa A osa nõuetele vastavas ohutus kohas nii, et on välditud juhuslik mahaloksumine, leke ja volitamata ligipääs.

1a. Järgmised osad, tarvikud ja materjalid tehakse kahjutuks:

- a) eCall-süsteem;
- b) turvapatjade pürotehnilised tarvikud;
- c) turvavööde pürotehnilised tarvikud;
- d) kõik muud pürotehnilised tarvikud.

2. Romusõidukitest eemaldatakse järgmised osad, tarvikud ja materjalid:

- a) turvapadjad, vedelgaasimahutid, surumaagaasimahutid, vesinikumahutid ning muud plahvatusohtlikud tarvikud ja osad tehakse kahjutuks;
- a1) õlifiltrid;
- b) [...] külmaaineid töödeldakse määruse (EL) nr [...] 2024/573 nõuete kohaselt;
- c) osad, milles on tuvastatud elavhõbedasisaldus, [...] eraldatakse töötlemise käigus identifitseeritavaks jäätmevooks, mis kogutakse laialivalgumist kindlalt tõkestaval viisil ja kõrvaldatakse direktiivi 2008/98/EÜ artikli 17 nõuete kohaselt;
- d) materjalid, mis sisaldavad artikli 5 lõikes 2 osutatud aineid, mis tuleb märgistada III lisa nõuete kohaselt, eraldatakse töötlemise käigus identifitseeritavaks jäätmevooks, mis kogutakse laialivalgumist kindlalt tõkestaval viisil ja kõrvaldatakse direktiivi 2008/98/EÜ artikli 17 nõuete kohaselt.

Kõik keskkonnaohutuks muutmise ajal kogutud tarvikud, osad ja materjalid ladustatakse selleks ettenähtud mahutites. Kogumismahutitel peab olema neis sisalduvate osade, tarvikute või materjalide tüüpi näitav märgistus ja neid tuleb ladustada käesoleva lisa A osa nõuetele vastavas ohutus kohas nii, et on välditud juhuslik mahaloksumine, leke ja volitamata ligipääs.

3. Romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise kohta registreeritakse järgmine teave:
- e) [...] töödeldud romusõidukite koguarv;
 - f) [...] romusõidukite keskmine mass enne ja pärast keskkonnaohutuks muutmist ja eemaldamist;
 - g) igat liiki keskkonnaohutuks muudetud [...] voolavate ainete, tarvikute, osade või materjalide üldkogus [...];
 - h) vajaduse korral jäätmevedaja nimi ja kontaktandmed;
 - i) keskkonnaohutuks muutmise käigus kogutud voolavate ainete, tarvikute, osade või materjalide lõpliku [...] töötlemiskoha nimi, kontaktandmed ja korduskasutamise, taaskasutamise, ringlussevõtu, energia tootmise, põletamise või kõrvaldamise puhul saavutatud protsendimäär.

C OSA

TARVIKUD JA OSAD, MILLE EEMALDAMINE ROMUSÕIDUKIST ON KOHUSTUSLIK

	<u>Vabastatud artikli 30 punkti 2 alusel, kui kohaldatakse VII lisa G osa tingimusi</u>
1.a Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 14 määratletud elektrisõidukiakud, sealhulgas nende akuhaldussüsteemid, integreeritud akulaadijad, [...] korpused või kestad, kui need on olemas	
1.b Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 11 määratletud kergtranspordivahendi akud, sealhulgas nende akuhaldussüsteemid, elektrisõidukite integreeritud akulaadijad, korpused või kestad, kui need on olemas	
[...]/2. Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 12 määratletud mootorsõidukiakud [...]	
2a. Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 9 määratletud kantavad patareid või akud	
[...]/3. Elektrilised veomootorid, sealhulgas nende korpused, generaatorid, vahelduvvoolugeneraatorid ja jahutusventilaatori mootorid, kui need on olemas [...] [...]	
4. Sisepõlemis[...]mootorite mootoriplokid [...]	X
5. Katalüüsmuundurid	
6. Käigukastid, kaasa arvatud juhtimisseadmed	X <u>Erandi korral kohaldatakse juhtimisseadme suhtes punkti 20</u>
7. Vähemalt 70 % klaasist esi-, taga- ja külgklaaside, sealhulgas klaasist katuseluukide puhul	
8. [...] Veljed	
9. Kummirehvid	
10.[...];	

11. Info- ja meelelahutussüsteemi vahetult juurdepääsetavad tarvikud, sealhulgas heliseadmed, navigeerimisseadmed, sealhulgas radari või lidari juhtseadmed ning andurid, kui need on olemas, samuti multimeediumisüsteemi juhtseadmed, sealhulgas ekraanid, mille pindala on suurem kui 100 cm ²	
12. Esi- ja tagalaternad ja nende ajamid	
13. <u>Peamised</u> juhtmekimbud, <u>sealhulgas sisemised ja välised laadimiskaablid</u> , kui need on olemas	X
14. <u>Kokkupõrkeohjeldussüsteem</u> , <u>sealhulgas kaitseraua[...]</u> <u>katted</u> , <u>kokkupõrkevööndi talad ja kokkupõrkealad</u>	X
[...] <u>Plastist kütusepaagid</u>	
16. Soojusvahetid	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Süsinikkiuga tugevdatud plastist osad</u>	
[.../ 20. Elektrilised ja elektroonilised osad: a) elektrisõidukite vaheldid ja alalisvoolumuundurid, mille elektripinge [...] on vähemalt 24 V või mille kaal on üle 1 kg; b) trükkplaadid, mis sisaldavad eriti suure väärismetallisisaldusega plaate; c) päikesepaneelid, mille pindala[...] on suurem kui 0,2 [...] m ² ; d) automaatkäigukastide juhtmoodulid ja ventiiliplokid[...]; e) liigõhu-, radar- ja lidari andurid, kui need on olemas	X
21. <u>eCall-süsteem</u>	
22. <u>Kütuseelementide patareid</u>	

D OSA

TARVIKUTE JA OSADE KORDUSKASUTAMINE, TAASTAMINE JA UUENDAMINE

1. Eemaldatud tarvikute ja osade tehniline hindamine.
 - a) Korduskasutamiseks:
 - i) tarvik või osa on töökorras;
 - ii) seda on lihtne kasutusele võtta esmasel ettenähtud eesmärgil.
 - b) Taastamiseks või uuendamiseks:
 - i) tarvik või osa on komplektne;
 - ii) hinnang funktsioonide või tööomaduste vähenemise, kahjustuste ja remondi kohta, mis on vajalik, et taastada tarviku või osa seisukord, milles see on valmis kasutamiseks;
 - iii) puudub tugev korrosioon.
2. Tarvikute ja osade märgistusel esitatav miinimumteave:
 - c) osa või tarviku nimetus;
 - d) viide selle sõiduki valmistajatehase tähisele, millelt osa või tarvik on eemaldatud, ning
 - e) osa või tarviku eemaldanud [...] tegevusloaga lammutuskoda identifitseeriv nimi, postiaadress, ühtne kontaktpunkt, e-posti aadress ja vajaduse korral veebiaadress.

E OSA

OSAD JA TARVIKUD, MIDA EI TOHI TAASKASUTADA

1. Kõik turvapadjad, sealhulgas padjaosa, pürotehnilised ajamid, elektroonilised juhtplokid ja andurid.
2. [...]
3. [...]
4. Automaatsete ja mitteautomaatsete turvavööde koostud, sealhulgas rihmad, lukustid, pingutid, pürotehnilised ajamid.
5. Istmed, kui turvavöö kinnituskohad ja/või turvapadjad on nendega integreeritud.
6. Roolisambale rakenduvad rooliluku koostud.
7. Käivitustõkestid, sealhulgas transpondrid ja elektroonilised juhtseadmed.

F OSA

EEMALDATUD TARVIKUTE, OSADE JA MATERJALIDE TÖÖTLEMISE ERINÕUDED

1. Mootorsõidukiakusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt [...].
2. Elektrisõidukiakusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt [...].
- 2a. Kergtranspordivahendite akusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.
- 2b. Kantavaid patareisid ja akusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.

3. Püsimagnetmaterjalid, mis sisaldavad neodüümi, düsproosiumi või praseodüümi (neodüümi, raua ja boori sulam, nagu on määratletud määruse (EL) 2024/1252 [...] artiklis 28 [...] ning elektrilistes veomootorites sisalduv vask, mis ei sobi korduskasutamiseks, taastamiseks ega uuendamiseks, eemaldatakse, kui eemaldamine on võimalik teha tegevusloaga lammutuskojas ilma liigsete kuludeta. Kui neodüümi, raua ja boori sulamit sisaldavate püsimagnetmaterjalide ringlussevõtu valdkonnas ei toimu tehnilist arengut, tuleb elektrilised veomootorid või nende püsimagnetmaterjale sisaldavad tarvikud varuda ja märgistada määruse (EL) 2024/1252 [...] artikli 27 lõike 1 punkti b kohaselt. Tulevase ringlussevõtu suhtes ei kohaldata direktiivi 1999/31/EÜ nõudeid seoses vaheladustamisega.
4. Käitlejad töötlevad eemaldatud elektroonilisi osi ja tarvikuid, mida ei kasutata korduskasutamise, taastamise ega uuendamise jaoks, ning mitteraudmetallide fraktsioone, sealhulgas purustatud trükkplaate, nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/19/EL artikli 8 lõikes 3.
5. Romusõidukist eemaldatud klaas tuleb ringlusse võtta vähemalt taaraklaasi, klaaskiudklaasi või samaväärse materjalina.
6. Eemaldatud külmaained võetakse ringlusse, taasväärtustatakse või hävitatakse kooskõlas määruse (EL) 2024/573 artikliga 8.
7. Plasti ja jääkfraktsioone käideldakse kooskõlas määruse (EL) nr 2019/1021 artiklis 7 ja IV lisa sätestatud korraga.
8. Kummirehve töödeldakse kooskõlas jäätmehierarhiaga ja direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 sätestatud üldnõuetega, et seada esikohale jäätmetekke vältimise võimalused, millel on parim üldine keskkonnanalane tulemus, [sealhulgas protekteerimine].
9. VII lisa C osa punktis 12 kirjeldatud soojusvahetitest pärit alumiiniummaterjale ladustatakse ja võetakse ringlusse VII lisa G osa punkti 2 alapunktis b määratletud valu- ja survetöödeldud sulami fraktsioonidest eraldi.

[...]KOMBINEERITUD PURUSTAMISE JA PURUSTUSJÄÄTMETE JÄRELTOOTLEMISE
TEHNOLOOGIA RAKENDAMISE KRITERIUMID

1. Kriteeriumid, mille alusel lubada romusõidukite, nende tarvikute, osade ja materjalide purustamist koos muude jäätmetega:
 - a) elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmed on enne, kui need koos romusõidukiga purustatakse, kooskõlas direktiivi 2012/19/EL VII lisaga selektiivselt töödeldud;
 - b) igat liiki jäätmetelt on enne, kui need koos romusõidukiga purustatakse, eemaldatud kõik patareid ja akud, nagu on sätestatud määruses (EL) 2023/1542;
 - c) pakendijäätmetest on eemaldatud plastpakendid ja määruses (EL) 2025/40[...] määratletud metallpakendijäätmeid ei ole enne, kui need koos romusõidukiga purustatakse, veel konkreetsetesse sulamirühmadesse sorditud;
 - d) eri jäätmete fraktsioonide koos töötlemine ei too kaasa töötlemisel tekkivate jäätmevoogude kvaliteedi halvenemist võrreldes jäätmefraktsioonide eraldi töötlemisega;
 - e) on võimalik teha kindlaks segajäätmevoogude osakaal väljundfraktsioonides, et täita asjakohaseid aruandlusnõudeid romusõidukite töötlemise tulemuslikkuse kohta ja muid nõudeid muude jäätmevoogude kohta, näiteks määrus (EL) 2023/1542, määrus (EL) 2025/40[...], direktiiv 2012/19/EL ja direktiiv 2008/58/EÜ.
2. Väljundfraktsioonide kvaliteedinõuded:
 - a. vase kogusisaldus peamises terasefraktsioonis ei ületa 0,25 massiprotsenti; alates [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnenud 60 kuule] ei ületa vase kogusisaldus peamises terasefraktsioonis 0,15 massiprotsenti;

- b. alumiinium sorditakse vähemalt valusulami- (nagu on määratletud standardis EN 1706:2020) ja survetöödeldud sulami fraktsiooniks (nagu on määratletud standardis EN 573–3:2019);
- c. purustamisel saadud rasket fraktsiooni, mis on saadud pärast õhu ja raua eraldamist, töödeldakse edasi, et eraldada ringlussevõtuks või taaskasutamiseks raud, mitteraudmetallid, plast ja muud orgaanilised materjalid. Nende protsesside jäägid sisaldavad vähem kui 1 massiprotsent metalle ja kooskõlas nõukogu otsusega 2003/33/EÜ vähem kui 5 massiprotsenti orgaanilist ainet; piirväärtust, mille kohaselt orgaanilise aine kogusisaldus peab olema vähem kui 5 massiprotsenti, ei kohaldata, kui nõuetekohaselt välja valitud ja uuendatud, purustamisel saadud raske fraktsioon on kehtiva õiguse kohaselt bioloogiliselt stabiilne;
- d. purustamisel saadud kerget fraktsiooni töödeldakse edasi, et eraldada ringlussevõtuks või taaskasutamiseks raud- ja mitteraudmetallid, plast ja muud orgaanilised materjalid. Nende protsesside jäägid sisaldavad vähem kui 1 massiprotsent metalle ja kooskõlas nõukogu otsusega 2003/33/EÜ vähem kui 5 massiprotsenti orgaanilist ainet; orgaanilise aine kogusisaldust vähem kui 5 massiprotsenti ei kohaldata, kui nõuetekohaselt välja valitud ja uuendatud, purustamisel saadud kerge fraktsioon on kehtiva õiguse kohaselt bioloogiliselt stabiilne.

3. Tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise kohustusest tehtud erandi kohta esitatav teave:

- a) [...] Tegevusloaga lammutuskoja ning purustamist tegeva ja purustusjäätmete töötlemise tehnoloogiaid kasutava või nende kasutamiseks alltöövõtjaid kasutava rajatise kirjaliku lepingu koopia, sealhulgas ringlussevõtuks valmis oleva teisese toorme kvaliteedi kirjeldused ja romusõidukitest saadud fraktsioonide töötlemise tehniline spetsifikatsioon.
- b) Sõltumatu asutuse esitatud dokumendid, mis tõendavad ringlussevõtuks valmis olevate, töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti ja kogust, et määrata kindlaks tüüpiline töötlemiskonfiguratsioon [...].

- c) [...] Muud dokumendid, mis tõendavad, et romusõiduki materjalide kvaliteet ja kogus [...] ei ole madalam kui C osas kindlaks määratud nõuete kohaselt romusõidukist enne purustamist eraldi eemaldatud osade ja tarvikute kvaliteet ja kogus.

VIII LISA

TOOTJATE REGISTRISSE KANDMISE TEAVE

1. Teave, mille esitab tootja või tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja:
 - a) nimi, liikmesriigis kasutatavad tootja kaubamärgid (kui on), tootja aadress, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav, majanumber, riik, telefoninumber (kui on), veebiaadress, e-posti aadress, ühtne kontaktpunkt;
 - b) tootja riiklik tunnuscode, sealhulgas äriregistri number või samaväärne ametlik registreerimisnumber ja Euroopa või riiklik maksukohustuslasena registreerimise number;
 - c) sõidukikategooriad, mida tootja kavatseb liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teha;
 - d) teave selle kohta, kuidas tootja täidab artiklis 16 kindlaks määratud kohustusi, sealhulgas kirjalik teave järgmise kohta:
 - i) meetmed, mille tootja on kehtestanud artiklites 16 ja 20 kindlaks määratud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks;
 - ii) meetmed, mis on kehtestatud artiklis 23 kindlaks määratud kogumiskohustuse täitmiseks seoses nende sõidukite kogusega, mille tootja teeb liikmesriigi turul kättesaadavaks, ning
 - iii) pädevatele asutustele esitatud andmete usaldusväärsuse tagamise süsteem;
 - e) tootja või asjakohasel juhul tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja või tootjavastutusorganisatsiooni kinnitus, et esitatud teave on tõene.

2. Teave, mis tuleb lisaks punktis 1 loetletud teabele esitada juhul, kui laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks on määratud tootjavastutusorganisatsioon:
- a) tootjavastutusorganisatsiooni nimi ja kontaktandmed, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav, majanumber, riik, telefoninumber, veebiaadress ja e-posti aadress ning riigisisene tunnuscode;
 - b) tootjavastutusorganisatsiooni äriregistri number või samaväärne ametlik registreerimisnumber ja Euroopa või riigisisese maksukohustuslasena registreerimise number ning
 - c) esindatava tootja volitus.
3. Teave, mille tootjavastutusorganisatsioon peab esitama lisaks punktis 1 loetletud teabele artikli [../] 17 lõike 1 kohase loa andmise korral:
- a) esindatavate tootjate nimed ja kontaktandmed, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav, majanumber, riik, telefoninumber, veebiaadress ja e-posti aadress;
 - b) vajaduse korral kõigi esindatavate tootjate volitused;
 - c) kui tootjavastutusorganisatsioon esindab rohkem kui üht tootjat, näitab ta eraldi, kuidas iga esindatav tootja täidab artiklis 16 kindlaks määratud kohustusi.
4. Kui tootja nimel täidab artikli 16 kohaseid kohustusi laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja, kes esindab rohkem kui ühte tootjat, esitab kõnealune esindaja lisaks punktis 1 loetletud teabele eraldi iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed.

IX LISA

[...] LAMMUTUSTÕEND

Antakse välja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [...] (milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist) artikli 25 alusel.

1.	Käesoleva sertifikaadi välja andnud asutus või ettevõtja	
1.1	Nimetus	
1.2	Aadress	
1.3	Telefon	
1.4	E-posti aadress [kui on olemas]	
1.5	Registreerimis- või identifitseerimisnumber*	
2.	Pädev asutus, kes andis välja loa punktis 1 nimetatud asutusele või ettevõtjale	
2.1	Liikmesriik	
2.2	Nimetus	
2.3	Aadress	
3.	Lammutustõend	
3.1	Väljaandmise kuupäev	
3.2	Number	
4.	Teave sõiduki kohta, mille jaoks käesolev lammutustõend on välja antud	
4.1	Registreerinud riigi tunnus	
4.2	(A) Registreerimisnumber**	
4.3	(J) Kategooria**	
4.4	(D.1) Mark**	
4.5	(D.3) Äriline käibenimi**	
4.6	(E) Valmistajatehase tähis**	
4.7	Registreerimistunnistuse number	
5.	Teave sõiduki omaniku kohta	
5.1	(C.2.1) Perekonnanimi või ärinimi**	
5.2	(C.2.2) Muu nimi (muud nimed)**	

5.3	(C.2.3) Aadress**	
5.4	Telefon	
5.5	E-posti aadress [kui on olemas]	
6.	Märkused	
* Kui registreerimisdokumenti ei ole olemas paberkujul, kuna kasutatakse elektroonilist registreerimissüsteemi, võib sellest nõudest loobuda. <u>** Direktiivis 1999/37/EÜ osutatud ühenduse ühtlustatud koodid.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

X LISA

MÄÄRUSE (EL) 2018/858 JA MÄÄRUSE (EL) 168/2013 MUUTMINE

1. Määruse (EL) 2018/858 II lisa muudetakse järgmiselt.

(2)

1) I osa kanne G13 asendatakse järgmisega:

(3) „

G13	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	-------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

“.

1. liidet muudetakse järgmiselt:

a) tabeli 1 kanne G13 asendatakse järgmisega: „

G13	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]		ei kohaldata Kuid kohaldatakse VII lisa E osa, kus on kindlaks määratud koostisosad, mida ei ole lubatud korduskasutada.
-----	-------------------	--	--	---

b) tabeli 2 kanne G13 asendatakse järgmisega: „

G13	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]		ei kohaldata Kuid kohaldatakse VII lisa E osa, kus on kindlaks määratud koostisosad, mida ei ole lubatud korduskasutada.
-----	-------------------	--	--	---

“.

2. liite punkti 4 muudetakse järgmiselt:

a) tabeli „I osa. M1-kategooria sõidukid“ kanne 59 asendatakse järgmisega: „

59	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada määruse number] (Ringlussevõetavus)	Nimetatud määruses sätestatud nõudeid ei kohaldata.
----	--	--

“;

b) tabeli „II osa. N1-kategooria sõidukid“ kanne 59 asendatakse järgmisega:

f „

59	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number] (Ringlussevõetavus)	Nimetatud määruses sätestatud nõudeid ei kohaldata.
----	---	---

III osa muudetakse järgmiselt:

a) 1. liite kanne 59 asendatakse järgmisega: „

59	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]	ei kohaldata	ei kohaldata		
----	-------------------	---	--------------	--------------	--	--

b) 2. liite kanne 59 asendatakse järgmisega:

59	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]	ei kohaldata			ei kohaldata					
----	-------------------	---	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

c) 3. liite kanne 59 asendatakse järgmisega:

59	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]	ei kohaldata
----	-------------------	---	--------------

d) 4. liite kanne 59 asendatakse järgmisega:

59	Ringlussevõetavus	Määrus [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse number]	ei kohaldata			ei kohaldata					
----	-------------------	---	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

2. Määruse (EL) 168/2013 II lisa muudetakse järgmiselt.

Määruse (EL) 168/2013 II lisa tabeli C1 osa kanne 15a asendatakse järgmisega:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Ringluspõhisuse nõuded	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15b	18	Ringluspõhisuse nõuded	[väljaannete talitus, palun lisada käesolev romusõidukeid käsitlev määrus (EL) 2025/XXXX]				x	x	x	x	x	x	x	x

XI LISA

VASTAVUSTABEL

3. Direktiiv 2000/53/EÜ

<i>Direktiiv 2000/53/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 punkt 1	Artikli 3 lõike 1 punkt 1
Artikli 2 punkt 2	Artikli 3 lõike 1 punkt 2
Artikli 2 punkt 3	Artikli 3 lõike 1 punkt 22
Artikli 2 punkt 4	Artikli 3 lõike 2 punkt a
Artikli 2 punkt 5	Artikli 3 lõike 1 punkt 16
Artikli 2 punkt 6	Artikli 3 lõike 1 punkt 5
Artikli 2 punkt 7	Artikli 3 lõike 2 punkt a
Artikli 2 punkt 8	Artikli 3 lõike 2 punkt a
Artikli 2 punkt 9	Artikli 3 lõike 2 punkt a
Artikli 2 punkt 10	Artikli 3 lõike 1 punkt 35
Artikli 2 punkt 11	-
Artikli 2 punkti 11 alapunkt a	-
Artikli 2 punkti 11 alapunkt b	-
Artikli 2 punkti 11 alapunkt c	-
Artikli 2 punkti 11 alapunkt d	-
Artikli 2 punkt 12	-

<i>Direktiiv 2000/53/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikli 2 punkt 13	-
Artikli 3 lõige 1	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 3 lõige 2	-
Artikli 3 lõige 3	-
Artikli 3 lõige 4	Artikli 2 lõike 2 punkt a ja lõige 5
Artikli 3 lõige 5	Artikli 2 lõike 1 punkt c ning lõiked 5 ja 6
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 5 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 7 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt c	Artikkel 6
Artikli 4 lõike 2 punkt a	Artikli 5 lõiked 2 ja 3
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt i	Artikli 5 lõike 4 punkt a
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt ii	Artikli 5 lõike 4 punkt b
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt iii	Artikli 5 lõike 4 punkt c
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt iv	Artikli 5 lõike 4 punkt d
Artikli 4 lõike 2 punkt c	--
Artikli 5 lõike 1 esimene taane	Artikli 23 lõige 1 ja lõike 2 punkt c
Artikli 5 lõike 1 teine taane	Artikli 23 lõike 2 punkt b
Artikli 5 lõige 2	Artikli 23 lõike 4 esimene lõik ja teise lõigu punkt c
Artikli 5 lõike 3 esimene lõik	Artikkel 25

<i>Direktiiv 2000/53/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikli 5 lõike 3 teine lõik	--
Artikli 5 lõike 3 kolmas lõik	--
Artikli 5 lõike 4 esimene lõik	Artikli 24 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 teine lõik	Artikkel 16 ja artikli 20 lõike 1 punkt a
Artikli 5 lõike 4 kolmas lõik	Artikli 24 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 neljas lõik	--
Artikli 5 lõike 5 esimene lõik	Artikli 25 lõige 1 ja IX lisa
Artikli 5 lõike 5 teine lõik	Artikli 25 lõige 5
Artikli 6 lõige 1	Artikli 27 lõiked 1 ja 3
Artikli 6 lõike 2 esimene lõik	Artikli 15 lõige 1
Artikli 6 lõike 2 teine lõik	--
Artikli 6 lõike 3 esimene lõik	Artikli 30 lõige 1 ja VII lisa C osa
Artikli 6 lõike 3 teine lõik	Artikli 29 lõige 1
Artikli 6 lõige 4	Artikli 15 lõige 2
Artikli 6 lõige 5	Artikli 27 lõige 5
Artikli 6 lõige 6	Artikli 27 lõige 4
Artikli 7 lõige 1	Artikli 33 lõige 1
Artikli 7 lõike 2 punkt a	--
Artikli 7 lõike 2 punkt b	Artikli 34 lõike 1 punktid a ja b
Artikli 7 lõike 2 teine lõik	--
Artikli 7 lõike 2 kolmas lõik	Artikli 49 lõige 5

<i>Direktiiv 2000/53/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikli 7 lõige 3	--
Artikli 7 lõige 4	--
Artikli 7 lõige 5	--
Artikli 8 lõige 1	Artikli 12 lõige 1
Artikli 8 lõige 2	Artikli 12 lõige 3
Artikli 8 lõige 3	Artikli 11 lõige 1
Artikli 8 lõige 4	Artikli 11 lõiked 1 ja 2
Artikli 9 lõike 1a esimene lõik	Artikli 49 lõike 1 punkt j
Artikli 9 lõike 1a teine lõik	Artikli 49 lõike 1 teine lõik
Artikli 9 lõike 1a kolmas lõik	Artikli 49 lõike 1 kolmas lõik
Artikli 9 lõige 1b	Artikli 49 lõige 2
Artikli 9 lõige 1c	--
Artikli 9 lõige 1d	Artikli 49 lõige 5
Artikli 9 lõige 2	Artikkel 9
Artikli 9a lõige 1	Artikli 50 lõige 1
Artikli 9a lõige 2	Artikli 50 lõige 2
Artikli 9a lõige 3	Artikli 50 lõige 3
Artikli 9a lõige 4	Artikli 50 lõige 4
Artikli 9a lõige 5	Artikli 50 lõige 5
Artikli 9a lõige 6	Artikli 50 lõige 6

<i>Direktiiv 2000/53/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikli 10 lõige 1	--
Artikli 10 lõige 2	--
Artikli 10 lõige 3	--
Artikkel 10a	Artikkel 55
Artikli 11 lõige 1	Artikli 51 lõige 1
Artikli 11 lõige 2	Artikli 51 lõige 2
Artikli 12 lõige 1	Artikli 57 lõige 1
Artikli 12 lõige 2	Artikli 57 lõige 2
Artikli 12 lõige 3	--
Artikkel 13	--
I lisa	VII lisa
II lisa	III lisa

4. Direktiiv 2005/64/EÜ

<i>Direktiiv 2005/64/EÜ</i>	<i>Käesolev määrus</i>
Artikli 1 esimene lõik	Artikkel 1
Artikli 1 teine lõik	--
Artikkel 2	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 3 punkt a	Artikli 2 lõike 2 punkt a
Artikli 3 punkt b	Artikli 2 lõike 2 punkt b
Artikli 3 punkt c	Artikli 2 lõike 2 punkt c
Artikli 4 punkt 1	Artikli 3 lõike 1 punkt 1
Artikli 4 punkt 2	Artikli 3 lõike 2 punkt b
Artikli 4 punkt 3	Artikli 3 lõike 1 punkt 3
Artikli 4 punkt 4	Artikli 3 lõike 1 punkt 2
Artikli 4 punkt 5	II lisa
Artikli 4 punkt 6	Artikli 3 lõike 2 punkt b koostoimes artikli 3 lõike 1 punktiga 1
Artikli 4 punkt 7	Artikli 3 lõike 2 punkt b
Artikli 4 punkt 8	Artikli 3 lõike 2 punkt b
Artikli 4 punkt 9	Artikli 3 lõike 1 punkt 5
Artikli 4 punkt 10	Artikli 3 lõike 2 punkt a
Artikli 4 punkt 11	--
Artikli 4 punkt 12	Artikli 3 lõike 2 punkt a

Artikli 4 punkt 13	Artikli 3 lõike 1 punkt 4
Artikli 4 punkt 14	Artikli 3 lõike 1 punkt 6
Artikli 4 punkt 15	Artikli 3 lõike 1 punkt 7
Artikli 4 punkt 16	--
Artikli 4 punkt 17	--
Artikli 4 punkt 18	Artikkel 9
Artikli 4 punkt 19	--
Artikli 4 punkt 20	--
Artikli 5 lõige 1	--
Artikli 5 lõige 2	Artikli 8 lõike 1 teine lause
Artikli 5 lõige 3	Artikli 8 lõige 4
Artikli 5 lõige 4	Artikkel 24
Artikli 6 lõige 1	Artikli 4 lõige 2
Artikli 6 lõike 2 teine lõik	Artikli 5 lõige 8
Artikli 6 lõige 3	Artikkel 11
Artikli 6 lõige 4	--
Artikli 6 lõige 5	--
Artikli 6 lõige 6	--
Artikli 6 lõige 7	--
Artikli 6 lõige 8	--
Artikli 7 punkt a	VII lisa E osa

Artikli 7 punkt b	VII lisa E osa
Artikkel 8	--
Artikkel 9	--
Artikli 10 lõige 1	--
Artikli 10 lõige 2	--
Artikli 10 lõige 3	--
Artikli 10 lõige 3	--
Artikli 10 lõige 4	--
Artikli 11 lõige 1	--
Artikli 11 lõige 2	--
Artikkel 12	--
Artikkel 13	--
I lisa	Artikli 4 lõige 1
II lisa	--
III lisa	--
VII lisa	--
V lisa	VII lisa E osa
VI lisa	--

XII LISA

MÄÄRUSE (EL) 2023/1542 MUUDATUSED

Määruse (EL) 2023/1542 I lisa muudetakse järgmiselt.

Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
Elavhõbe CASi nr 7439-97-6 EÜ nr 231-106-7 ja selle ühendid	Patareid ja akud, olenemata sellest, kas need on seadmetesse, kergtranspordivahenditesse või muudesse sõidukitesse paigaldatud või mitte, ei tohi sisaldada elavhõbedat (väljendatuna metallilise elavhõbedana) üle 0,0005 % massist.
2. Kaadmium CASi nr 7440-43-9 EÜ nr 231-152-8 ja selle ühendid	1. Kantavad patareid ja akud, olenemata sellest, kas need on seadmetesse, kergtranspordivahenditesse või muudesse sõidukitesse paigaldatud või mitte, ei tohi sisaldada kaadmiumi (väljendatuna metallilise kaadmiumina) üle 0,002 % massist. 2. <u>Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud elektrisõiduki- ja mootorsõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis üle 0,01 massiprotsendi kaadmiumi (väljendatuna metallilise kaadmiumina).</u> 3. <u>Punkti 2 ei kohaldata määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria elektrisõidukite, sealhulgas eriotstarbeliste sõidukite varuosadena kasutatavate elektrisõidukiakude suhtes, mis on turule lastud enne 31. detsembrit 2008.</u>

Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
3. Plii CASi nr 7439-92-1 EÜ nr 231-100-4 ja selle ühendid	1. Alates 18. augustist 2024 ei tohi kantavad patareid ja akud, olenemata sellest, kas need on paigaldatud seadmetesse või mitte, sisaldada pliidi (väljendatuna pliimetallina) üle 0,01 % massist. 2. Punktis 1 sätestatud piirangut ei kohaldata kantavate tsink-õhk-nööpelementide suhtes kuni 18. augustini 2028. <u>3. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud kantavad patareid või akud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis üle 0,1 massiprotsendi pliidi (väljendatuna pliimetallina).</u> <u>4. Punkti 3 ei kohaldata määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud või nende varuosadena kasutatavate kantavate patareide või akude suhtes, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2024.</u> <u>5. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud elektrisõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis üle 0,1 massiprotsendi pliidi (väljendatuna pliimetallina).</u> <u>6. Punkti 5 ei kohaldata järgmise suhtes.</u> <u>Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse paigaldatud või nende</u>

Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
	<u>varuosana kasutatavad elektrisõidukiakud, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2019.</u> <u>Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud või nende varuosana kasutatavad elektrisõidukiakud, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2024.</u> <u>7. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud mootorsõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis üle 0,1 massiprotsendi pliidi (väljendatuna pliimetallina).</u> <u>8. Punkti 7 ei kohaldata järgmise suhtes.</u> <u>i) Mootorsõidukiakud, mida kasutatakse määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukite, sealhulgas eriotstarbeliste sõidukite 12 V rakendustes.¹</u> <u>ii) Mootorsõidukiakud, mida kasutatakse määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria eriotstarbeliste sõidukite 24 V rakendustes.²</u> <u>(iii) Mootorsõidukiakud, mida kasutatakse muude kui punkti 8 alapunktidega i ja ii hõlmatud rakenduste puhul määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukites.</u>

¹ See erand vaadatakse läbi 2030. aastal.

² See erand vaadatakse läbi 2030. aastal.

Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
	<u>sealhulgas eriotstarbelistes sõidukites, millele on antud tüübikinnitus enne 1. jaanuari 2024.</u>
4. Kuuevalentne kroom CASi nr 18540-29-9 EÜ nr 606-053-1 ja selle ühendid	<u>Määruses (EL) 2018/858 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud patareid ja akud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis üle 0,1 massiprotsendi kuuevalentset kroomi (väljendatuna kuuevalentse kroomina).</u>

XIII LISA

NÕUDED SERTIFITSEERIJATELE JA AUDIITORITELE NING KRITEERIUMID, MILLELE PEAVAD VASTAMA RINGLUSSEVÕETUD MATERJALI TOOTVAD KÄITISED

A OSA

Üksikasjalikud nõuded auditeid tegevatele kolmandatele isikutele

1. Artikli 6 lõike 2 kohaselt auditeid tegev kolmas isik peab olema sõltumatu tarnijast, tootjast või isikust, kes osaleb ringlussevõetud materjali tootmises, ja kontrollitavast käitisest. Selleks peaks kõnealune isik suutma dokumenteerida, et:

- a. ta ei ole nende üksuste osa ega nende kontrolli all;
- b. ta on kehtestanud menetlused ja rakendab menetlusi, mis tagavad tema erapooletuse, sealhulgas: i) tema erapooletust ohustavate riskide pidev hindamine; ii) finants-, kaubandus- ja muud liiki survest tulenevate erapooletust ohustavate riskide kindlakstegemine, kõrvaldamine ja leevendamine; iii) tema töötajate suhetest tulenevate erapooletust ohustavate riskide hindamine;
- c. tal on struktuur ja juhtimine, mis tagavad tema sõltumatuse ja erapooletuse, sealhulgas: i) juriidilise isiku sees on selgelt tuvastatav, kui juriidiline isik tegeleb ka tegevusega, mis ei ole seotud kontrollidega; ii) ta on kehtestanud auditeerimistegevuse aruandlusreeglid; iii) tema töötajatel on auditite tegemisega seoses selgelt tuvastatavad kohustused.

2. Artikli 6 lõike 2 kohaselt auditeid tegeval kolmandal isikul loetakse olevat asjakohane kvalifikatsioon auditite ja jäätmetöötluste valdkonnas, kui tal on kas otse või alltöövõtu kaudu piisav arv kvalifitseeritud töötajaid, keda on korrapäraselt koolitatud, ja kui nende auditite tegemisega seotud töötajatel on dokumenteeritud erialane töökogemus kõigis järgmistes valdkondades: a) jäätmetöötluste auditeerimine; b) jäätmetööstustoimingud; c) keskkonna- ning töötervishoiu ja tööohutuse juhtimissüsteemid; d) ringlussevõetud materjali tootmine.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud kriteeriumidele vastavuse tõendamiseks viitab auditite või sertifitseerimisega tegelev vastavushindamisasutus oma sertifitseerimisele liidu või samaväärsete rahvusvaheliselt tunnustatud standardite alusel, mis on asjakohased auditite tegemisel, näiteks ISO 19011:2018 või ISO/IEC 17020:2012.

B OSA

KRITEERIUMID, MILLE ABIL TÕENDATAKSE, ET RINGLUSSEVÕETUD MATERJAL ON TOODETUD KÄITISES, MIS VASTAB LIIDU ÕIGUSES SÄTESTATUD INIMESTE TERVISE, KLIIMA JA KESKKONNA KAITSE NÕUETELE VÕI SAMAVÄÄRSETELE NÕUETELE (KOOSKÕLAS ARTIKLI 6 LÕIKEGA 1c)

1. Artikli 6 lõikes 2 osutatud auditiga kontrollitakse, kas ringlussevõetud materjali tootmisega tegelev käitis vastab oma tegelikus tegevuses järgmistele tingimustele.
- a. See vastab jäätmete ringlussevõtu nõuetele ja tegutseb kooskõlas kohaldatavate riiklike keskkonnakaitsealaste õigusaktidega.
 - b. See on konstrueeritud, ehitatud ja seda käitatakse ohutul ja keskkonnahoidlikul viisil ning eelkõige on käitisel olemas vajalikud protsessid, asjakohane jäätmekäitlustehnoloogia, töökorraldus ja taristu kõnealuste jäätmete ringlussevõtuks.
 - ba. Käitis hangib plastijäätmeid riigist, mis vastab keskkonnakaitse ja töötajate ohutuse osas Euroopa Liidu riikidega samaväärsetele standarditele, ning tegutseb sellises riigis vastavalt käesoleva osa punktis 4 kindlaks määratud kriteeriumidele.
 - c. Käitises kehtestatakse ja rakendatakse juhtimis- ja seiresüsteemid, menetlused ja meetodid, mille eesmärk on vältida, vähendada, minimeerida ja nii palju kui võimalik kõrvaldada: i) asjaomaste töötajate ja käitluskoha lähiümbruskonna elanike tervise- ja ohutusriske ning ii) tema tegevusest tingitud kahjulikku mõju keskkonnale (eelkõige võttes asjakohaseid meetmeid saaste seireks ja vähendamiseks).

- d. Käitises tagatakse kõigi sinna saabunud ja seal töödeldud jäätmete jälgitavus, sealhulgas see, et kõik käitise tegevusest tekkinud jäätmed dokumenteeritakse ja viiakse üksnes jäätmekäitluskohtadesse, millel on luba selliste sekundaarsete jäätmete edasiseks töötlemiseks.
 - e. Käitises on võetud meetmeid energia säästmiseks ja oma tegevusega seotud kasvuhoonegaaside heite piiramiseks.
 - f. Käitises säilitatakse ja suudetakse esitada andmeid jäätmekäitlustegevuse kohta viimase viie aasta jooksul; kui käitis on tegutsenud vähem kui viis aastat, kogub ja suudab ta esitada andmeid oma tegutsetud aja kohta seoses jäätmekäitluse alase tegevusega.
 - g. Käitist ei ole viimase viie aasta jooksul süüdi mõistetud jäätmekäitlusega seotud ebaseadusliku tegevuse eest.
2. Kontrollides käitise vastavust eespool nimetatud kriteeriumidele ja artikli 6 lõike 1b nõuetele, võtab auditeeriv või sertifitseeriv kolmas isik võrdlusalusena ja asjakohasel juhul arvesse eelkõige järgmist:
- a. erinõuded teatavate jäätmete töötlemise ja töödeldud jäätmete koguse arvutamise kohta, mis on liidu õigusaktide kohaselt kohustuslikud, ning toodetud ringlussevõetud materjalide koguste arvestuse kohta;
 - b. parima võimaliku tehnika alased järeldused, mis on vastu võetud teatavate tegevuste jaoks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiivi 2010/75/EL (tööstusheidete kohta) alusel.
3. Auditaruannetes on selgelt märgitud auditi teinud isikute nimed ja kontaktandmed.

4. Audiitorid kontrollivad, et plastijäätmeid töödeldakse ELi standarditega samaväärsel viisil, ning kontrollivad, et need on pärit riigist, millel on kogu riigi territooriumi hõlmav terviklik jäätmekäitlusraamistik ning mis tõendab oma suutlikkust ja valmisolekut tagada keskkonnahoidlik jäätmekäitus, võttes eelkõige arvesse järgmisi kriteeriume:
- a. meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse keskkonnahoidliku jäätmekäitluse tagamiseks riigi territooriumil, näiteks laiendatud tootjavastutuse süsteemi või põhimõtet „saastaja maksab“ rakendava samaväärse süsteemi kasutuselevõtt;
 - b. meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse, et suurendada sõidukitest ringlusse võetud tarbimisjärgsete plastijäätmete osakaalu, ning nende meetmete järelevalveks kasutatavad näitajad;
 - c. meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse, et suurendada ringlusse võetud tarbimisjärgsete plastijäätmete osakaalu, mida kasutatakse riigisisesele turule lastud sõidukites, ning nende meetmete järelevalveks kasutatavad näitajad.

C OSA

KRITEERIUMID, MILLE ABIL TÕENDATAKSE, ET RINGLUSSEVÕETUD MATERJAL ON TOODETUD VASTAVALT ARTIKLI 6 LÕIGETELE 1, 1a JA 1b

Artikli 6 lõikes 2 osutatud auditiga kontrollitakse, kas ringlussevõetud materjali tootmisega tegelev käitis vastab oma tegelikus tegevuses järgmistele tingimustele.

1. Käitis suudab tõendada, et seal toodetakse tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud materjale. Kui käitis toodetakse samuti materjale, mis on saadud tarbimiseelsetest jäätmetest või toormest, suudab ta tõendada, et seal eristatakse selgelt eri liiki materjale. Käitis tagab, et ta tarnib ainult tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjale, mis on tingimus, et seda materjali saaks arvesse võtta osana artiklis 6 sätestatud eesmärkidest.

2. Käitis, mis toodab ringlussevõetud materjale tarbimisjärgsetest jäätmetest, mis on saadud romusõidukitest või remonditud sõidukitest, suudab tõendada, et sellised jäätmed on kogutud eraldi ja neid ei ole segatud muu päritoluga materjalidega enne nende saabumist käitisesse ning kogu ringlussevõtuprotsessi jooksul.
