



Bryssel, 11. kesäkuuta 2025
(OR. en)

10092/25

Toimielinten välinen asia:
2023/0284(COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

ILMOITUS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Asia: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta
– Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Euroopan komissio julkaisi 13. heinäkuuta 2023 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta, jäljempänä 'ehdotus'.
2. Komissio esitteli lainsäädäntöehdotuksensa ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin ympäristötyöryhmässä 3. lokakuuta 2023 Espanjan puheenjohtajakaudella, ja niistä käytiin alustava keskustelu.

3. Ehdotuksessa asetetaan vaatimuksia sen varmistamiseksi, että uudet ajoneuvot suunnitellaan tavalla, joka edistää osien ja komponenttien kierrätystä, uudelleenkäyttöä ja uudelleenvalmistusta. Siinä ehdotetaan myös, että asetetaan kierrätettyjen muovien käyttöä koskeva pakollinen tavoite ja siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa asetetaan tulevaisuudessa kierrätettyä terästä, kriittisiä raaka-aineita ja alumiinia koskevat tavoitteet. Ehdotuksella pyritään vahvistamaan laajennettua tuottajan vastuuta, ja siihen sisältyy tehokkaampia jäljitettävyyttä ja valvontaa koskevia toimenpiteitä, joilla lisätään romuajoneuvojen keräämistä ja puututaan ”kadonneiden ajoneuvojen” jatkuvaan ongelmaan. Lisäksi siinä ehdotetaan, että kielletään sellaisten käytettyjen ajoneuvojen vienti, jotka eivät enää ole liikennekelpoisia, jotta unioni voisi noudattaa sitoumuksiaan olla edistämättä saastumista kolmansissa maissa ja säilyttää arvokkaita materiaaleja EU:ssa. Ehdotuksella pyritään myös parantamaan romuajoneuvojen käsittelyä asettamalla muovien kierrätystavoite ja edellyttämällä osien ja komponenttien pakollista poistamista ennen murskaamista, jotta voidaan edistää kiertotaloutta.
4. Euroopan parlamentissa asia siirrettiin yhteisesti ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaan (ENVI) ja sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokuntaan (IMCO), jotka nimesivät esittelijöiksi Jens GIESEKEN (EPP, DE) ja Paulius SAUDARGASin (EPP, LT).
5. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 13. joulukuuta 2023.
6. Työryhmätasolla ehdotuksesta on keskusteltu 17 kokouksessa Espanjan, Belgian, Unkarin ja Puolan puheenjohtajakausilla. Ensimmäinen kompromissiteksti¹ laadittiin ja julkaistiin Belgian puheenjohtajakaudella. Unkarin puheenjohtajakaudella on laadittu toinen kompromissiehdotus². Nykyinen puheenjohtajavaltio Puola on laatinut kaksi muuta kompromissitekstiä³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 ja 8543/25.

7. Puheenjohtajavaltio Belgia tiedotti valtuuskunnille tilanteesta 17. kesäkuuta 2024 pidetyn ympäristöneuvoston istunnon esityslistan Muut asiat -kohtana, ja ehdotuksesta käytiin periaatekeskustelu ympäristöneuvoston istunnossa 17. joulukuuta 2024 Unkarin puheenjohtajakaudella. Pysyvien edustajien komitea antoi 30. huhtikuuta 2025 jatkotyöskentelyä varten ohjeistusta koskien kulutusjätettä, joka voidaan ottaa huomioon kierrätysmateriaalia koskevissa vähimmäistavoitteissa.
8. Pysyvien edustajien komitea keskusteli ehdotuksesta 4. kesäkuuta 2025 valmistellakseen ympäristöneuvoston istuntoa ja totesi, että ehdotus voidaan toimittaa neuvostolle, jotta se voisi muodostaa yleisnäkemyksen istunnossaan 17. kesäkuuta 2025, edellyttäen, että ehdotukseen tehdään joitakin mukautuksia, jotka esitetään tämän ilmoituksen liitteessä.

II PUHEENJOHTAJAVALTION KOMPROMISSITEKSTIN KESKEISET OSAT

a) Oikeusperusta

Komissio ehdotti, että SEUT 114 artikla olisi koko ehdotuksen oikeusperusta. Työryhmätasolla käydyt keskustelut huomioon ottaen puheenjohtajavaltio lisäsi SEUT 192 artiklan 1 kohdan oikeusperustaksi ehdotuksen IV ja V luvulle, jotka koskevat romuajoneuvojen jätehuoltoa ja käytettyjä ajoneuvoja ja niiden vientiä, kun taas asetuksen muut säännökset, erityisesti sen II ja III luku, jotka koskevat ensisijaisesti uusien ajoneuvojen tuotantoa, perustuvat edelleen SEUT 114 artiklaan.

b) Soveltamisalan laajentaminen (2 artikla)

Useat valtuuskunnat kannattivat niin kutsuttuja raskaita hyötyajoneuvoja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja ja nelipyöriä koskevan tavoitetason nostamista. Tähän sisältyy uusia velvoitteita, jotka alun perin suunniteltiin vain henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille, kuten suunnittelu, joka mahdollistaa tiettyjen osien poistamisen, kiertotalousstrategian laatiminen tai osien merkinnät. Samaan aikaan raskaiden hyötyajoneuvojen ja moottoripyörien laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän ei olisi katettava pelkästään niiden keräystä ja puhdistamista, kuten komissio on ehdottanut, vaan myös koko käsittelyketjun kustannukset, kuten on jo tehty henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta. Useimpia näistä uusista velvoitteista sovelletaan myös luokkien L1e ja L2e moottoripyöriin, jotka eivät sisältyneet komission alkuperäiseen ehdotukseen.

Jotta voidaan lisätä edelleen kierto- ja käsittelyhyötyjä, asetuksen soveltamisalaan on lisäksi lisätty tietyt erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot. Matkailuperävaunut, pienen valmistajan valmistamat erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot ja osat pienen valmistajan valmistamissa ajoneuvoissa, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, lukuun ottamatta perusajoneuvoa, on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle.

Vastaavasti myös osat sellaisissa ajoneuvoissa, joihin sovelletaan perusajoneuvon verrattuna monivaiheisen tyyppihyväksynnän myöhempiä vaiheita, kuuluvat nyt myös asetuksen soveltamisalaan (ellei niihin sovelleta edellä mainittua pieniä sarjoja koskevaa poikkeusta).

c) Käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon erottaminen toisistaan (37 artikla)

Tarkistetun lähestymistavan mukaan jokaisen omistajanvaihdoksen osalta on esitettävä asiakirjoin, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Tämä asiakirja-aineisto voi olla liitteen I mukainen arviointi (ks. jäljempänä) tai voimassa oleva katsastustodistus. Tästä vaatimuksesta poiketaan, kun liikennekelpoisten ajoneuvojen omistusoikeuden luovuttavat luonnolliset henkilöt, jotka eivät ole taloudellisia toimijoita. Tätä poikkeusta ei kuitenkaan sovelleta verkossa tapahtuvaan myyntiin, koska se muodostaa suuremman riskin. Edellä mainittuihin muutoksiin liittyy muutettu romuajoneuvon määritelmä ja merkittävästi muutettu liite I, jossa vahvistetaan sitovat ja suuntaa-antavat arvioitavat kriteerit sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Liitteessä I olevaan C osaan sisältyy poikkeuksia, jotka koskevat kulttuurisesti erityisen merkittäviä ajoneuvoja ja tapauksia, joissa ajoneuvon omistaja päättää kunnostaa ajoneuvon liikennekelpoiseksi.

d) Kierrätysmateriaalia koskevat vähimmäistavoitteet (6 artikla)

Jotta voidaan luoda pohja merkittävälle kiertotaloushyödyille ja säilyttää samalla realistinen lähestymistapa, kompromissiteksti perustuu kierrätetyn muovin vähimmäisosuutta koskevien tavoitteiden osalta kolmivaiheiseen lähestymistapaan. Tavoitteita nostetaan asteittain vähintään 15 prosentista 72 kuukauden kohdalla 20 prosenttiin 96 kuukauden kuluttua ja 25 prosenttiin 120 kuukauden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Suojamekanismina komissiolle siirretään valta säätää väliaikaisia poikkeuksia näistä tavoitteista, jos kierrätetyn muovin puutteellinen saatavuus tai sen liian korkeat hinnat tekevät vaatimusten noudattamisesta kohtuuttoman vaikeaa. Muiden kierrätysmateriaalien vähimmäisosuuksia koskevien tavoitteiden osalta komissiolle siirretään valta asettaa toteuttamansa toteutettavuustutkimuksen perusteella kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus. Vastaava valtuutus koskee muita materiaaleja, erityisesti alumiinia, magnesiumia ja niiden seoksia, mutta myös neodyymia, dysprosiumia, praseodyymia, terbiumia, samariumia, nikkeliä, kobolttia ja booria.

e) Sellaisen kulutusjätteen määritelmä, joka otetaan huomioon kierrätetyn muovin vähimmäisosuutta koskevien tavoitteiden saavuttamisessa ja kolmansien osapuolten tarkastukset (3 artiklan 11 kohta ja 6 artikla, liite XIII)

Kulutusjätteen määritelmää mukautettiin WTO:n sääntöjen mukaisesti, jotta sekä EU:sta että kolmansista maista peräisin olevaa kierrätysmateriaalia voitaisiin käyttää. Tähän muutokseen liittyy järjestelmä, jossa kolmannet osapuolet tarkastavat tällaista kierrätysmateriaalia tuottavat laitokset riippumatta siitä, sijaitsevatko laitokset EU:ssa vai kolmannessa maassa. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksilla on oltava unionin tai vastaava kansainvälisesti tunnustettu sertifiointi tarkastusten suorittamista varten, kuten ISO 19011:2018 tai ISO/IEC 17020:2012.

Näissä tarkastuksissa on todistettava, että laitokset täyttävät unionin lainsäädännössä asetetut ihmisten terveyden, ilmaston ja ympäristön suojelua koskevat vaatimukset tai vastaavat kyseisiä vaatimuksia ja että tällaisissa laitoksissa käsitelty muovijäte on peräisin maista, joilla on kattava jätehuoltostrategia.

Ottaen huomioon yhteys globaaleihin kauppasuhteisiin ja toimitusketjuihin sekä tarve löytää oikea tasapaino ympäristöhyötyjen ja EU:n kierrätys- ja autoteollisuuden kilpailukyvyn välillä olisi kolmansissa maissa kierrätettyjä materiaaleja koskevia vastaavia ehtoja ja tarkastuksia sovellettava vasta 48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Näiden vaatimusten odotettuja vaikutuksia olisi arvioitava kattavammin 24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Lisäksi 55 artiklaan on lisätty uudelleentarkastelulauseke.

f) Valmistajien velvollisuudet (kiertotalousstrategia, ajoneuvon kiertotalouspassi – 9 ja 13 artikla)

Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille aiheutuvaa rasitetta, kompromissitekstissä säädetään, että kiertotalouden osalta on tehtävä määritykset ajoneuvoluokittain (eli esimerkiksi kaikki valmistajan tuottamat luokan N1 ajoneuvot) eikä kunkin tyyppihyväksytyn mallin osalta, kuten komission alkuperäisessä ehdotuksessa esitettiin. Tämä ei koske tiettyjä käsittelytekniikoiden kehitykseen liittyviä tietoja eikä kierrätetyn sisällön osuutta koskevia tietoja, joiden on pysyttävä tyyppikohtaisina.

Ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin osalta on tehty useita lisäyksiä sen varmistamiseksi, että se yhdistetään unionin lainsäädännössä, esimerkiksi kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskevassa asetuksessa, vahvistettuihin muihin passeihin. Passissa on oltava tiedot lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia sisältävistä osista sekä ilmoitus kierrätetyn sisällön osuudesta, kiertotalousstrategia ja viittaus luetteloon varaosista, mukaan lukien niiden sijainti kyseessä olevassa ajoneuvotyyppissä.

g) Laajennettu tuottajan vastuu (16–22 artikla)

Laajennettua tuottajan vastuuta koskevaa järjestelmää muutettiin, jotta jäsenvaltiot voisivat ottaa joustavammin huomioon erityistilanteensa tai jo voimassa olevan lainsäädäntönsä. Tuottajien velvoitteita voidaan sen vuoksi mukauttaa syrjäisimmillä alueilla, ja jäsenvaltiot voivat edellyttää, että tuottajat täyttävät laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa tuottajavastuujärjestön kautta.

Laajennettua tuottajan vastuuta koskevan maksun laskemisen osalta on selvennetty, että sen on katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat kuljetuksesta keräyspisteestä käsittelylaitokseen, ja että tuottajien on katettava sellaisiin ajoneuvoihin liittyvät kustannukset, joiden valmistajaa ei voida tunnistaa (tai jotka eivät ole enää olemassa), niiden markkinaosuuteen suhteutettuna.

Lisäksi on laadittava erityinen rajatylittävä järjestelmä sellaista poikkeuksellista tilannetta varten, jossa asetuksen määritelmän mukaista tuottajaa ei voida tunnistaa sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Tällöin kustannuksista vastaa ajoneuvon (unionin) markkinoille saattanut valmistaja, jolla on oltava valtuutettu edustaja kussakin jäsenvaltiossa laajennetun tuottajan vastuun edellyttämällä tavalla. Jäsenvaltiot voivat myös edellyttää, että käsittelykustannusten kattamiseksi peritään vastaava maksu, kun rekisteröidään ensi kertaa käytetty ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka valmistajaa ei voida tunnistaa. Asetuksen noudattamisen varmistamiseksi on suunniteltu yhteistyö- ja seurantatoimia.

h) Keräys (23 ja 24 artikla)

Puheenjohtajavaltion tekstissä selvennetään, että romuajoneuvoja voidaan toimittaa joko suoraan valtuutettuun käsittelylaitokseen tai, jos jäsenvaltio on antanut siihen luvan, keräyspisteeseen, joka kuuluu sen alueen keräysjärjestelmään ja jolla on tämän jälkeen velvollisuus toimittaa romuajoneuvot valtuutetulle käsittelylaitokselle kuukauden kuluessa, jotta voidaan vähentää riskiä laittomasta toiminnasta. Mahdollisuutta keräyspisteiden valtuuttamiseen pidetään tarpeellisena, jotta voidaan puuttua hyvin pienten jäsenvaltioiden tai syrjäisten alueiden tilanteeseen, jossa ei ole saatavilla valtuutettua käsittelylaitosta. Johdanto-osan 46 kappaleessa selvennetään myös, että toimenpiteet sen määrittämiseksi, onko romuajoneuvojen toimittaminen maksutonta, voivat perustua taloudellisiin kannustimiin.

i) Käsittely (27–36 artikla)

Puheenjohtajavaltion tekstissä tehdään useita selvennyksiä artikloihin liittyen valtuutettujen käsittelylaitosten velvoitteisiin, jotka koskevat murskausta, varastointia, nesteiden poistoa ja puhdistusta koskevaa määräaikaista sekä komission valtuutusta mukauttaa käsittelyvaatimuksia, joka on nyt rajattu nimenomaisesti koskemaan käsittelyteknologioiden tieteellistä kehitystä. Puheenjohtajavaltion tekstissä muotoiltiin myönteisesti kielto, joka koskee romuajoneuvojen ja muiden jätteiden sekamurskausta, ja sallitaan nyt tämä toimi, jos tietyt laatukriteerit ja raja-arvot täyttyvät murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävän teknologian avulla. Näitä uusia raja-arvoja sovelletaan myös romuajoneuvojen murskauksesta syntyvän pysyvän jätteen kaatopaikalle sijoittamisen edellytyksenä. Tekstissä sallitaan useampia poikkeuksia poistettavien osien ja komponenttien osalta liitteessä VII olevassa C osassa, kun murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävän teknologian raja-arvot voidaan saavuttaa, jotta teksti on tulevaisuuden vaatimukset paremmin huomioon ottava, innovaatioystävällisempi ja teknologianeutraalimpi, sillä murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävät teknologiat kehittyvät edelleen lähitulevaisuudessa. Romuajoneuvoista poistettuja osia ei pitäisi katsoa jätteeksi, jos tekninen arviointi osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen 31 artiklan mukaisesti.

j) Käytettyjen ajoneuvojen vienti (37 a – 45 artikla)

On selvennetty, että tullitarkastukset sen todentamiseksi, että unionista viedään ainoastaan liikennekelpoisia ajoneuvoja, ovat täysin automatisoituja ja perustuvat edelleen olemassa oleviin riskinhallintaperiaatteisiin, ja että yksittäisten ajoneuvojen tilan fyysisiä tarkastuksia ei vaadita. Lisäksi on selvennetty, että jäsenvaltiot voivat edelleen käyttää olemassa olevia sovelluksia, kuten eurooppalaista ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmää (EUCARIS), luodakseen yhteyden MOVE-HUBiin, joka on uusi viestienvaihtopalusta jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien ja kansallisten tullijärjestelmien yhteenliittämiseksi EU:n tullialan yhdenmätyn palveluympäristön kautta.

III LOPUKSI

9. Yleisnäkemyistä koskeva puheenjohtajavaltion kompromissiteksti on tämän ilmoituksen liitteessä⁴.
10. Edellä esitetty huomioon ottaen neuvostoa pyydetään
 - tarkastelemaan liitteessä olevaa tekstiä ja
 - vahvistamaan yleisnäkemys istunnossaan 17. kesäkuuta 2025.

⁴ Komission ehdotukseen tehdyt lisäykset on alleviivattu ja poistot merkitty hakasulkein [...]. Viimeisimmät asiakirjaan 9440/1/25 REV 1 verrattuna tehdyt muutokset, joista keskusteltiin pysyvien edustajien komiteassa 4. kesäkuuta 2025, on lihavoitu ja alleviivattu lisäysten osalta ja poistot merkitty hakasulkein [...].

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan ja 192 artiklan 1 kohdan suhteessa tämän asetuksen 14–45 artiklaan, 46 artiklaan ja 48 artiklaan, ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen, sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille, ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹, ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon², noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma³, jäljempänä 'Euroopan vihreän kehityksen ohjelma', esittelee Euroopan kasvustrategia. Strategian tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen, jossa kasvihuonekaasujen nettopäästöistä on päästy eroon vuoteen 2050 mennessä ja jossa kasvu on erotettu luonnonvarojen käytöstä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöiän päättyessä kestäväällä tavalla.
- (2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliressurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjäistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevaisuudessa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoon koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta⁴ kanssa, jossa kehoitetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto⁵ ja parlamentti⁶ korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY⁷ vahvistetaan romuajoneuvojen yhdenmukaistetut käsittelyvaatimukset sekä ajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet. Siinä säädetään romuajoneuvojen keräystä koskevista velvoitteista sekä talouden toimijoille asetettavista velvoitteista, joilla rajoitetaan erityisesti raskasmetallien käyttöä ajoneuvoissa. Siinä vahvistetaan myös laajennettua tuottajan vastuuta koskevat perussäännöt, joiden mukaan ajoneuvojen tuottajien on katettava osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista.
- (4) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa komission arvioinnissa⁸ korostettiin, että direktiivi on ollut tehokas monien sen alkuperäisten tavoitteiden saavuttamisessa. Näitä ovat erityisesti kadmiumin, lyijyn, elohopean ja kuusiarvoisen kromin poistaminen ajoneuvoista, romuajoneuvojen keräyspisteiden lisääminen sekä hyödyntämis- ja kierrätystavoitteiden saavuttaminen. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, että direktiivissä ei kuitenkaan käsitellä

⁴ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

⁵ Neuvoston päätelmät, annettu 17 päivänä joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

⁶ Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista (EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34).

⁸ Romuajoneuvoista 18. syyskuuta 2000 annetun direktiivin 2000/53/EY arviointi, SWD(2021) 61 final.

riittävästi romuajoneuvojen keräykseen liittyviä tärkeitä kysymyksiä eikä sitä ollut mukautettu näiden ajoneuvojen korkeatasoisen käsittelyn varmistamiseksi.

- (5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/64/EY⁹ säännellään ajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, jotta ajoneuvot voisivat saavuttaa direktiivissä 2000/53/EY asetetut tavoitteet käyttöikänsä lopussa. Mainittu direktiivi ei ole parantanut merkittävästi uusien ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä, eikä sitä ole mukautettu uusien ajoneuvojen ominaisuuksiin, jotka ovat muuttuneet huomattavasti direktiivin voimaantulon jälkeen.
- (6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858¹⁰ otettiin käyttöön kattava tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä moottoriajoneuvoille, perävaunuille sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitetuille järjestelmille, komponenteille ja erillisille teknisille yksiköille, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja tarjota korkeatasoinen ympäristön suoja. Asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä II säädettyä EU-tyyppihyväksyntämenettelyä varten tarvitaan erillinen säädös. On tarpeen vahvistaa säännökset ja vaatimukset, jotka koskevat EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä olevien ajoneuvojen kiertoa. Jotta voidaan varmistaa, että ajoneuvot ovat näiden vaatimusten mukaisia, on tarpeen varmistaa, että vaatimusten noudattaminen todennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä. Tämän asetuksen mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntiin sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien markkinavalvontaa, korjaavia toimenpiteitä ja seuraamuksia koskevat säännökset. Tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntiin sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien markkinavalvontaa, korjaavia toimenpiteitä ja seuraamuksia koskevat säännökset.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/64/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta (EUVL L 310, 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (7¹¹) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta. Ympäristön laadun säilyttämistä, suojelua ja parantamista, ihmisten terveyden suojelua sekä luonnonvarojen harkittua ja järkevää käyttöä koskevien tavoitteiden edistämiseksi on olennaisen tärkeää vahvistaa säännöt, jotka koskevat romuajoneuvojen jätehuollon edellytyksiä sekä käytettyjen ajoneuvojen vientiä. [...] Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. [...] Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi [...] direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan ja 192 artiklan 1 kohtaan perustuvalla asetuksella.
- (7 a) SEUT 349 artiklassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla jäsenvaltioiden olisi voitava mukauttaa tuottajien velvoitteita palvelun takaamiseksi ja romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi näiden alueiden ominaispiirteet huomioon ottaen.

¹¹ Johdanto-osan kappaleeseen tehdään vielä lisämuutoksia.

- (8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M₁) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N₁), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvojen lisäksi osittain myös [...] luokan L ajoneuvoihin ([...] L_{1e}–L_{7e}), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M₂, M₃, N₂, N₃, O) sekä erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotta voidaan varmistaa kiertotalouspiteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin. Kuitenkin vaatimuksia, jotka koskevat romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin käsittelyä varten sekä niiden puhdistamista ja osien ja komponenttien pakollista poistamista uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskaamista [...], sekä murskaamisesta syntyvän muun kuin pysyvän jätteen kaatopaikalle sijoittamista koskevia ehtoja olisi sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_{1e}–L_{7e}) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M₂, M₃, N₂, N₃ ja O) viiden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä. Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä, [...] puhdistamisesta ja käsittelystä niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

- (9) Käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvät ongelmat eivät koske ainoastaan henkilöautoja (M₁) ja kevyitä hyötyajoneuvoja (N₁), vaan myös suurempia ajoneuvoja, kuten tutkimukset¹² osoittavat. Sen vuoksi näitä säännöksiä olisi sovellettava myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M₂, M₃, N₂, N₃ ja O).
- (10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. [...] Tämä hankaloittaa [...] uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskentaa [...]. Tuottajien olisi katettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa M₁- ja N₁-perusteisten [...] erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen [...] osalta [...] keräyksestä, puhdistamisesta, osien ja komponenttien pakollisesta poistamisesta ja käsittelystä [...] aiheutuvat kustannukset. Kiertotalousstrategiaa ja käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia sääntöjä ei sovelleta luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Myös ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava M₁- ja N₁-perusteisiin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteita. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän asetuksen mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta.

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

- (11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita¹³, tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä. On kuitenkin tarpeen säätää myös poikkeuksista, jotta jäsenvaltioilla säilyy mahdollisuus määrittää tilanteet, joissa yksittäisiä ajoneuvoja ei olisi pidettävä romuajoneuvoina, vaikka ne täyttävätkin asiaankuuluvat kriteerit, koska ne ovat kulttuurisesti erityisen merkittäviä. Nämä tilanteet voivat kattaa esimerkiksi keräilijöiden tai museoiden hallussa olevat ajoneuvot, tilaustyönä valmistetut ajoneuvot tai kilpa-ajoneuvot edellyttäen, että toimivaltaiset viranomaiset tunnustavat asiaankuuluvan erityisen kulttuurisen merkityksen.
- (12) Direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että direktiivin ajoneuvojen suunnittelua koskevilla säännöksillä, joiden tarkoituksena on helpottaa ajoneuvojen purkamista ja kierrätysmateriaalien käyttöönottoa, oli hyvin vähäinen vaikutus uusien ajoneuvojen suunnitteluun ja valmistukseen, koska ne eivät olleet riittävän yksityiskohtaisia, täsmällisiä ja mitattavissa olevia.

¹³ Romuajoneuvojen siirtoja koskevat yhteyshenkilöiden suuntaviivat N:o 9 (Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles), https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöön loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöön päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyyppit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiali sen käyttöön lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

- (14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä¹⁴, jäljempänä 'kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia', että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia ihmisten terveyteen tai ympäristöön koko niiden elinkaaren aikana.
- (15) Direktiivissä 2000/53/EY rajoitetaan jo lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa ja säädetään poikkeuksista, joiden mukaan tällaisia aineita voidaan käyttää tietyissä sovelluksissa. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon nämä voimassa olevat säännöt. Kemikaalilainsäädännön johdonmukaisuuden varmistamiseksi muiden aineiden markkinoille saattamista ja käyttöä ajoneuvoissa koskeviin rajoituksiin olisi kuitenkin sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006¹⁵. Vastaavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1021¹⁶ säänneltyjen aineiden käyttöä koskevat rajoitukset olisi otettava käyttöön mainitun asetuksen säännösten perusteella. Sen vuoksi tässä asetuksessa ei pitäisi säätää mahdollisuudesta rajoittaa muiden aineiden kuin lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa.

¹⁴ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä [...] **lokakuuta** 2020, Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006, annettu 18 päivänä joulukuuta 2006, kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta (EUVL L 396, 30.12.2006, s. 1).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1021, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, pysyvistä orgaanisista yhdisteistä (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45).

- (16) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään poikkeuksista rajoituksiin, jotka koskevat lyijyn ja kadmiumin käyttöä ajoneuvoissa käytettävissä akuissa ja jotka korvataan tällä asetuksella. Aineiden käyttöä akuissa säännellään kuitenkin kattavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 2023/[...]1542¹⁷. Tällaisten aineiden käyttöä olisi siis käsiteltävä mainitussa asetuksessa ja niitä koskevat rajoitukset ja niihin liittyvät poikkeukset olisi tarvittaessa siirrettävä kyseiseen asetukseen [...] tässä asetuksessa vahvistetulla muutossäännöksellä. [...]
- (17) Tieteen ja tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi edelleen siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista tämän asetuksen nojalla myönnettävien poikkeusten muuttamista. Ennen tällaisten poikkeusten muuttamista tai poistamista olisi arvioitava tällaisen muutoksen sosioekonomisia vaikutuksia, mistä ei säädetä direktiivissä 2000/53/EY, ja otettava huomioon vaihtoehtoisten aineiden saatavuus sekä vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana. Jotta voidaan varmistaa tehokas päätöksenteko, koordinointi ja tämän asetuksen muuttamiseen liittyvien teknisten, tieteellisten ja hallinnollisten näkökohtien hallinnointi siltä osin kuin on kyse aineiden käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista, Euroopan kemikaaliviraston olisi avustettava komissiota tällaisessa arvioinnissa.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1542, annettu [...] 12 päivänä heinäkuuta 2023, akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L 191, 28.7.2023, s. 1[...]).

- (18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisen arvoketjun merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

- (19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä [...] kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia, jonka prosenttiosuudet kasvaisivat asteittain. Tästä kierrätysmuovien osuutta ajoneuvotyypeissä koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja [...]. [...]Tavoitteiden piiriin kuuluvien muovien valinta perustuu yhteisen tutkimuskeskuksen (JRC) asiaa koskevassa tutkimuksessa¹⁸ ja vaikutustenarvioinnissa määriteltyihin kierrätettäviin muovityyppeihin. Näissä asiakirjoissa muita kertamuoveja kuin istuimissa käytettäviä polyuretaanivaahoja ja elastomeerejä ei oteta huomioon tavoitteiden laskennassa, koska kertamuovien kierrättäminen on erityisen haastavaa ja koska renkaita ehdotetaan kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskevan asetuksen mukaisiksi ensisijaisiksi tuotteiksi. [...] Jos tiettyjä kierrätettyjä muoveja ei kuitenkaan ole riittävästi saatavilla tai niiden hinnat ovat liian korkeita, minkä vuoksi vähimmäisprosenttiosuuksien noudattamisesta tulee kohtuuttoman vaikeaa, komissiolle olisi siirrettävä valta täydentää asetusta vahvistamalla väliaikaisia poikkeuksia kierrätysmuovin osuutta koskevista tavoitteista jäsenvaltioita kuullen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista [...] hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyyppissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa muun sellaisen unionin lainsäädännön mukaisesti, joka kattaa laajemman jätevirtojen ja tuotteiden valikoiman johdonmukaisesti ja horisontaalisesti.

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

- (19 a) Kierrätysmuovin käytön edistäminen ajoneuvoissa perustuu oletukseen, että kierrätysmateriaalin osuus itsessään on tuotettu ympäristön kannalta kestäväällä tavalla siten, että hiilijalanjälki pienenee ja kannustetaan kiertotaloutta. Tätä varten on otettava käyttöön tiettyjä suoja-toimia sen varmistamiseksi, että tapa, jolla kierrätysmateriaalin osuus tuotetaan, ei poista ympäristöhyötyjä, joita tällaisen kierrätysmateriaalin käytöstä ajoneuvoissa saadaan. Sen vuoksi on tarpeen vastata asiaan liittyviin ympäristöhuolenaiheisiin syrjimättömällä tavalla sekä unionissa tuotetun että unioniin tuodun kierrätysmuovin osalta. Tätä varten kierrätettyihin muoveihin olisi sovellettava vastaavia edellytyksiä ihmisten terveyden, ilmaston ja ympäristön suojelua koskevien vaatimusten osalta, mukaan lukien päästöt ja jätehuolto, jotta ne voidaan ottaa huomioon asetuksessa vahvistettujen kierrätettyä sisältöä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa riippumatta siitä, tapahtuuko kierrätysprosessi Euroopan unionissa vai sen ulkopuolella.
- (19 b) Muovijätteen erilliskeräys on olennaisen tärkeää, koska sillä on suora myönteinen vaikutus keräysasteeseen, kerätyn materiaalin laatuun ja uusiomateriaalien laatuun. Se mahdollistaa laadukkaan kierrätyksen ja edistää laadukkaiden uusioraaka-aineiden käyttöönottoa. Siirtymällä kohti ”kierrätysyhteiskuntaa” vältetään jätteen syntymistä, kannustetaan jätteen käyttämiseen resurssina ja samalla vältetään resurssien sitomista jätehierarkian alemmille tasoille, mikä vaikuttaa haitallisesti ympäristöön ja jättää hyödyntämättä ympäristön kannalta hyväksyttävän jätehuollon. Erilliskeräyksellä vältetään myös vaarallisen ja vaarattoman jätteen sekoittuminen, jolloin varmistetaan jätteen ja sen siirron turvallisuus sekä vältetään pilaantumista kansainvälisten sääntöjen, kuten vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvonnasta 22 päivänä maaliskuuta 1989 tehdyn Baselin yleissopimuksen¹⁹, 10 päivänä joulukuuta 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen²⁰, jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä 29 päivänä joulukuuta 1972 Lontoossa tehdyn yleissopimuksen ja sen vuoden 1996 pöytäkirjan sekä aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä 2 päivänä marraskuuta 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä ’MARPOL’, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liitettyllä vuoden 1978 pöytäkirjalla, liitteen V mukaisesti.

¹⁹ EYVL L 39, 16.2.1993, s. 3.

²⁰ EYVL L 179, 23.6.1998, s. 3.

(19 c) Genevessä 14 päivänä marraskuuta 1979 tehdyssä valtiosta toiseen tapahtuvaa ilman epäpuhtauksien kaukokulkeutumista koskevassa yleissopimuksessa²¹ edellytetään, että yleissopimuksen sopimuspuolet suojelevat ympäristöä ilman pilaantumiselta ja ottavat tavoitteekseen rajoittaa sekä mahdollisuuksien mukaan vähitellen vähentää ja ehkäistä ilman pilaantumista, mukaan luettuna myös valtiosta toiseen tapahtuva ilman epäpuhtauksien kaukokulkeutuminen. Helsingissä 17 päivänä maaliskuuta 1992 tehdyn maasta toiseen ulottuvien vesistöjen ja kansainvälisten järvien suojelusta ja käytöstä tehdyn yleissopimuksen²² mukaan sopimuspuolten on toteutettava toimenpiteitä, joilla ehkäistään, rajoitetaan ja vähennetään sellaista vesien pilaantumista, jonka vaikutukset ulottuvat maasta toiseen. Yhdistyneiden kansakuntien ympäristö- ja kehityskonferenssissa vuonna 1992 annetun Rion julistuksen mukaisesti saastuttajan olisi periaatteessa vastattava saastumisen kustannuksista. Näin ollen teollisen toiminnan, kuten muovin kierrätyksen, yhteydessä olisi toteutettava toimenpiteitä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi.

(19 c a) Kolmansissa maissa kierrätettyyn materiaaliin sovellettavia ehtoja, mukaan lukien tarkastusvaatimukset, olisi sovellettava vasta [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä], ja komission olisi arvioitava kattavammin kyseisten ehtojen odotettua vaikutusta markkinatilanteen ja kauppasuhteiden kehityksen valossa ja raportoitava arviostaan neuvostolle ja Euroopan parlamentille [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

(19[...] d) Tässä asetuksessa tarkoitettujen, kierrätysmateriaalin osuuden sisällyttämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi komission olisi julkaistava viimeistään 95 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta katsaus ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin teknologiseen kehitykseen ja ympäristötehokkuuteen ja esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotus, johon sisältyy kestävyysvaatimuksia ja -tavoitteita.

²¹ EYVL L 171, 27.6.1981, s. 13.

²² EYVL L 186, 5.8.1995, s. 44.

- (20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka laaditaan asianomaisia sidosryhmiä kuullen ja joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.
- (21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestoplaneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin, nikkelin, koboltin ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten tai kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyypeihin.

- (22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn [...] alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin, nikkelin, koboltin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutusromun ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamiseen ja arvon säilyttämiseen, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.
- (23) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1252²³ [...] vaatimusten mukaisesti ja ottaen huomioon, että tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta sekä ajoneuvojen osissa ja komponenteissa käytettäviä kriittisiä raaka-aineita koskevat säännökset, kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava asetuksen (EU) 2024/1252 [...] sisältämien säännösten alakohtaisena täytäntöönpanona. Näin varmistetaan tämän asetuksen menettelyjen mukaisten erilaisten tiedotus-, merkintä- ja poistamisvelvoitteiden virtaviivaistaminen ja integrointi muita osia, komponentteja ja materiaaleja koskeviin velvoitteisiin. Jotta voidaan lisäksi varmistaa molempien välineiden säännösten yhdenmukainen soveltaminen, asetusta (EU) 2024/1252 olisi muutettava tarvittavassa määrin tähän asetukseen sisällytettävällä muutossäännöksellä.

²³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävä tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) N:o 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (COM(2023) 160 final).

- (24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/1542 [...] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.
- (25) Asetuksessa (EU) 2018/858 säädetty tyyppihyväksyntäjärjestelmä edellyttää, että valmistajat rakentavat ajoneuvonsa, järjestelmänsä, komponenttinsa ja erilliset tekniset yksikkönsä hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti. Sen varmistamiseksi, että valmistajat noudattavat niihin tyyppihyväksyntävaiheessa sovellettavia kiertotalousvaatimuksia, joista säädetään tässä asetuksessa, ja että tyyppihyväksyntäviranomaiset voivat todentaa vaatimusten noudattamisen, valmistajien olisi sisällytettävä valmistusasiakirjoihin tyyppihyväksyntämenettelyssä tarvittavat tiedot. Avoimuuden lisäämiseksi ja sen varmistamiseksi, että vaaditut tyyppihyväksyntätiedot esitetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevan muun lainsäädännön vaatimusten mukaisesti, komission olisi muutettava komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/683²⁴ vahvistettuja sääntöjä, joilla standardoidaan valmistusasiakirjoihin sisällytettävät asiakirjat ja tiedot, ja täsmennettävä siten tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset vaatimukset.

²⁴ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1).

- (26) Jotta voidaan varmistaa, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia kullekin ajoneuvoluokalle, jossa ne tuottavat uuden tyypin, ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. Strategian olisi perustuttava testattuihin teknologioihin, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.
- (27) Jotta voidaan lisätä kierrätettyjen materiaalien käyttöä koskevaa avoimuutta autoteollisuudessa ja tarjota kannustimia kierrätysmateriaalien osuuden kasvattamiseen, ajoneuvojen valmistajilta olisi edellytettävä, että ne toimittavat tekniset asiakirjat, joista käy ilmi kierrätysmateriaalien prosenttiosuus tyyppihyväksyttäviksi toimitetuissa uusissa ajoneuvotyypeissä. Tätä vaatimusta olisi sovellettava tiettyihin materiaaleihin, joiden osalta kierrätysmateriaalien osuuden kasvattaminen ajoneuvoissa tuottaisi erityisen merkittäviä ympäristöhyötyjä. Pakollinen ilmoitus olisi toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä muiden asiakirjojen kanssa osana tyyppihyväksyntähakemusta.

- (28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostus ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa, ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvon ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [...]2024/1252 tarkoitettuja kestopagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
- Tyypinhyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.
- (29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostusta. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.

- (30) Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi ajoneuvojen muovi- ja elastomeeriosien, -komponenttien ja -materiaalien merkinnässä ja luokittelussa käytettävä komponenttien ja materiaalien koodausstandardeja, jotka vahvistettiin alun perin komission päätöksessä 2003/138/EY²⁵. Niiden olisi varmistettava, että ajoneuvojen kaikki osat ja komponentit merkitään muun sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti. Tämä koskee etenkin niiden markkinoille saattamissa ajoneuvoissa olevien akkujen ja kestopagneettien merkintöjä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VI, jossa täsmennetään, miten ajoneuvojen osat ja komponentit olisi merkittävä.

²⁵ Komission päätös 2003/138/EY, tehty 27 päivänä helmikuuta 2003, ajoneuvojen osien ja materiaalien koodausstandardien vahvistamisesta romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY nojalla (EUVL L 53, 28.2.2003, s. 58).

- (31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa asetuksen (EU) 2023/1542[...], Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen [...]2024/1781²⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen [...]2024/1257²⁷ vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1781, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista, direktiivin (EU) 2020/1828 ja asetuksen (EU) 2023/1542 muuttamisesta sekä direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta[...].

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyys osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta[...].

- (32) Sen varmistamiseksi, että tuottajiin ja muihin talouden toimijoihin sovelletaan samoja sääntöjä kaikissa jäsenvaltioissa, on tarpeen vahvistaa romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat yhdenmukaistetut säännöt. Tämän pitäisi johtaa korkeatasoiseen ihmisten terveyden ja ympäristön suojeluun kaikkialla unionissa. Se myös yhdenmukaistaisi talouden toimijoiden tarjoamien jätehuoltopalvelujen laatua entisestään ja helpottaisi uusioraaka-aineiden markkinoiden toimintaa.
- (33) Romuajoneuvojen turvallisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat suorittaa näiden ajoneuvojen jätehuoltotoimia, olisi saatava valtuutus toimivaltaiselta viranomaiselta. Valtuutus olisi myönnettävä vain, jos laitoksella tai yrityksellä on sovellettavan EU:n ja kansallisen lainsäädännön edellyttämät [...] valmiudet ajoneuvojen loppukäsittelyyn, tässä asetuksessa vahvistetut erityiset käsittelyvaatimukset mukaan lukien. Lisäksi ainoastaan valtuutetuilla käsittelylaitoksilla olisi oltava valtuudet antaa romutustodistuksia tämän asetuksen mukaisesti.
- (33 a) [...] Jos tuottajat tai tuottajavastuujärjestöt tekevät sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa yksinomaan [...] tuottajan vastuuta koskevien velvoitteidensa täyttämiseksi, sopimusten olisi oltava kilpailulainsäädännön periaatteiden mukaisia eikä niihin saisi sisältyä määräyksiä, joilla kielletään valtuutettuja käsittelylaitoksia myymästä romuajoneuvojen purkamisesta tai jätteenkäsittelytoimista peräisin olevia osia, komponentteja tai materiaaleja muille toimijoille kuin tuottajalle tai tuottajavastuujärjestölle. Nämä sopimukset voisivat perustua jäsenvaltion laatimaan malliin. [...]

- (34) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään ajoneuvojen tuottajien perusvelvoitteesta kattaa osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista. Tämän velvoitteen pohjalta sekä saastuttaja maksaa -periaatteen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/98/EY²⁸ säädettyjen laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti on aiheellista vahvistaa unionin tasolla vaatimukset, jotka koskevat romuajoneuvojen jätehuoltoon liittyviä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia. Tuottajilla olisi oltava laajennettu tuottajan vastuu markkinoille saattamistaan ajoneuvoista, kun ne ovat tulleet käyttöikänsä loppuun. Laajennetun tuottajan vastuun olisi velvoitettava tuottajat varmistamaan, että niiden jonkin jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamat ajoneuvot kerätään ja käsitellään tämän asetuksen mukaisesti ja että tällaisia ajoneuvoja käsittelevät jätehuoltotoimijat täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut kierrätystavoitteet.
- (35) Jotta olisi helpompi valvoa, että tuottajat noudattavat laajennettua tuottajan vastuuta koskevia velvoitteitaan, jäsenvaltioiden olisi perustettava tuottajarekisteri. Rekisteröintivaatimukset olisi yhdenmukaistettava kaikkialla unionissa rekisteröinnin helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tuottajat asettavat ajoneuvoja saataville eri jäsenvaltioissa. Rekisteriä olisi käytettävä myös ilmoitettaessa toimivaltaisille viranomaisille laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täyttämistä. Rekisteriin liittyvien ominaisuuksien ja menettelyllisten näkökohtien olisi myös oltava yhdenmukaisia asetuksella (EU) 2023/1542[...] perustetun tuottajarekisterin kanssa, jotta ajoneuvojen tuottajat ja akkujen tuottajat voivat käyttää yhtä ja samaa rekisteriä. Tuottajien rekisteröinnin helpottamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa komission olisi perustettava verkkosivusto, joka sisältää linkit kaikkiin kansallisiin rekistereihin.
- (36) Jos tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla sellaisen jäsenvaltion alueella, johon tuottaja ei ole sijoittautunut, tuottajan olisi nimettävä laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutettu edustaja. Jos yksi valtuutettu edustaja edustaa jäsenvaltiossa useampaa tuottajaa, kyseisen valtuutetun edustajan olisi ilmoitettava erikseen kunkin edustamansa tuottajan nimi ja yhteystiedot.

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksilöllisesti vai kollektiivisesti siten, että tuottajavastuujärjestöt ottavat vastuun niiden puolesta, paitsi jos jäsenvaltio päättää vaatia, että tuottajavastuujärjestön on edustettava tuottajaa. Tuottajavastuujärjestöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, sidosryhmien välille olisi perustettava direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 6 kohdan mukainen säännöllinen vuoropuhelu kilpailulainsäädännön periaatteita noudattaen. Liiketalousasiain suojelu on taattava. [...].
- (38) Tuottajien olisi rahoitettava osa romuajoneuvojen keräys- ja käsittelykustannuksista, joita tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttämisestä aiheutuu, erityisesti sellaisten velvoitteiden, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvoista saatavien uusioraaka-aineiden parempi laatu. Tulot, jotka valtuutetut käsittelylaitokset ja muut jätehuoltotoimijat ovat saaneet käytettyjen varaosien tai komponenttien sekä romuajoneuvoista hankittujen uusioraaka-aineiden myynnistä, olisi otettava huomioon määritettäessä tällaisten toimien kustannusten tarkkaa määrää, joka tuottajien olisi katettava. Tätä varten toimivaltaisten viranomaisten olisi yhteistyössä tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden kanssa seurattava keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia sekä tuottajien maksamien maksuosuuksien tasoa sen varmistamiseksi, että kustannukset jaetaan oikeudenmukaisesti kaikkien asianomaisten toimijoiden kesken.

- (39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti. Lisäksi koska tällä asetuksella tehdään muutoksia tuottajien taloudelliseen vastuuseen, joka koskee direktiivin 2000/53/EY soveltamisalaan kuuluvien romuajoneuvojen keräämistä, olisi annettava asianmukaiset säännökset, jotta voidaan ottaa huomioon siirtyminen direktiivistä 2000/53/EY tähän asetukseen.
- (40) Tuottajien, jotka päättävät täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksilöllisesti, olisi myös annettava vakuus, jota käytetään romuajoneuvojen jätehuoltokustannusten kattamiseen. Tällaisia vakuuksia voidaan käyttää erityisesti tapauksissa, joissa asianomaiset tuottajat ovat maksukyvyttömiä tai lopettavat toimintansa pysyvästi.
- (41) Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajavastuujärjestön kautta, tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi [...]siirrettävä [...]täytäntöönpanovalta [...] vahvistaa[...] yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajavastuujärjestöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.
- (41 a) Tietyt jäsenvaltiot ovat jo saattaneet direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon yhteydessä perustaa laajennettua tuottajan vastuuta koskevia rakenteita ja jätehuoltojärjestelmiä, jotka muodostavat perustan asiaa koskeville kansallisille luville ja sopimusjärjestelyille. Kyseisten jäsenvaltioiden olisi voitava jatkaa näiden järjestelmien käyttöä edellyttäen, että ne ovat tämän asetuksen mukaisten velvoitteiden mukaisia.

Jos kyseessä ovat valtiojohtoiset tuottajavastuujärjestöt, joihin ei [...] liity edustetun tuottajan toimeksiantoja, tällaisia toimeksiantoja koskevia tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia ei olisi sovellettava.

Jos tuottajavastuujärjestön perimä laajennetun tuottajan vastuun maksu luokitellaan julkisiksi tuloiksi, kuten kun on kyse valtiojohtoisesta tuottajavastuujärjestöstä, ja jotta noudatettaisiin talousarviosääntöjä, jotka edellyttävät, että julkisten tulojen on perustuttava tarkkoihin tietoihin, jäsenvaltion olisi voitava edellyttää, että tuottaja raportoi 49 artiklassa vahvistetut, maksun mukauttamisen kannalta asiaankuuluvat tiedot rekisteristä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle useammin kuin kerran vuodessa.

- (42) [...] Ajoneuvoista tulee usein romuajoneuvoja eri jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne [...] on saatettu markkinoille. [...] Niin kauan kuin tässä asetuksessa tarkoitettu tuottaja voidaan tunnistaa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, kyseisen tuottajan olisi katettava keräys- ja käsittelykustannukset. Koska valmistajaa ei kuitenkaan aina ole mahdollista tunnistaa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, on myös tarpeen ottaa käyttöön rajatylittävää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat säännöt, joita olisi sovellettava vain tässä erityistilanteessa. Näillä säännöillä olisi varmistettava, että tuottajan vastuu kattaa jätehuoltotoimijoille aiheutuvat keräys- ja käsittelykustannukset asianmukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Tätä varten jokaisen tuottajan, joka saattaa ajoneuvon unionin markkinoille ensimmäistä kertaa, olisi nimettävä edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa ja perustettava mekanismeja asiaankuuluvien jätehuoltotoimijoiden kanssa tehtävää rajatylittävää yhteistyötä varten. Tuottajien olisi myös voitava valtuuttaa tuottajavastuujärjestö toimimaan valtuutettuna edustajanaan. Tällaisen mekanismin käyttöönotto edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista valtuutettujen käsittelylaitosten välille kaikkialla unionissa ja helpottaa unionin laajuisten lähestymistapojen kehittämistä yksilölliseen tuottajan vastuuseen. Lisäksi jätehuoltotoimien kustannusten kattamiseksi jäsenvaltion olisi myös voitava vaatia ajoneuvojen omistajia maksamaan hallinnollinen maksu käytetyistä ajoneuvoista tai ajoneuvoista, joiden valmistajaa ei voida tunnistaa, ja jotka rekisteröidään kyseisessä jäsenvaltiossa ensimmäistä kertaa.

- (43) Jotta voidaan varmistaa näiden velvoitteiden noudattaminen ja välttää sisämarkkinoiden vääristyminen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisempia sääntöjä tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista ja rajatylittävien mekanismien ominaisuuksista.
- (44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. Tuottajien olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai osallistuttava niiden perustamiseen, ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun käsittelylaitokseen tai keräyspisteeseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jätteiden keräys.
- (45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, joten tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

- (46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Jos sähköajoneuvosta puuttuu ajovoima-akku, ajoneuvon omistajan olisi osoitettava, että akun on käsitellyt ammattimainen toimija asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti. Jotta voidaan estää arvokkaiden osien ja komponenttien laiton purkaminen romuajoneuvoista ja edistää kokonaisten romuajoneuvojen keräämistä, toimenpiteet, jotka koskevat sitä, onko romuajoneuvojen toimittaminen maksutonta vai ei, voisivat perustua taloudellisiin kannustimiin. Tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.
- (47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi annettava romutustodistus viimeiselle ajoneuvon omistajalle romuajoneuvon toimituksen yhteydessä [...]. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Kyseistä todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY²⁹, ja päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Todistus olisi annettava sähköisessä muodossa ja toimitettava romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset [...] toimittavat sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.

²⁹ Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94).

- (48) Vaikka direktiivissä 2000/53/EY säädetään velvollisuudesta siirtää kaikki romuajoneuvot käsiteltäväksi valtuutettuun käsittelylaitokseen, ajoneuvoista hyvin merkittävän osan olinpaikkaa ei tiedetä, ja näitä ajoneuvoja on mahdollisesti käsitelty laittomasti tai ne on viety laittomasti romuajoneuvoina tai niiden tilaa ei ole ilmoitettu asianmukaisesti jäsenvaltioiden rekisteröintiviranomaisille. Tällaisia ajoneuvoja kutsutaan ”kadonneiksi ajoneuvoiksi”. Jäsenvaltioiden olisi tehostettava yhteistyötään kadonneiden ajoneuvojen määrän vähentämiseksi. Toisessa jäsenvaltiossa annettujen romutustodistusten tunnustamisen ja velvollisuuden ilmoittaa romutustodistuksen antamisesta niiden jäsenvaltioiden viranomaisille, joissa ajoneuvo on rekisteröity, pitäisi helpottaa romuajoneuvojen olinpaikan jäljittämistä.
- (49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Niiden olisi toimitettava ajoneuvonsa sen käyttöönsä loppuvaiheessa keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin [...]. Jos ajoneuvot vahingoittuvat ja vakuutusyhtiöt ilmoittavat ne tekniseksi tai taloudelliseksi kokonaishäviöksi, niihin olisi sovellettava myös erityissäännöksiä. Hylättyjen ajoneuvojen tapauksessa viranomaisten olisi vahvistettava säännöt, jotka koskevat ajoneuvon ilmoittamista romuajoneuvoksi, ja noudatettava tämän asetuksen säännöksiä. Hylätyillä ajoneuvoilla tarkoitetaan tapauksia, joissa ne on jätetty ilman valvontaa tai laittomasti julkiselle alueelle, tai ajoneuvoja, jotka on pysäköity yksityisalueelle ilman kiinteistön omistajan suostumusta, tai ajoneuvoja, joita ei ole korjattu talteen toimivaltaisten viranomaisten ajoneuvon omistajalle tekemän ilmoituksen jälkeen, tai ajoneuvoja, jotka toimivaltaisten viranomaisten mukaan aiheuttavat vaaraa muulle tieliikenteelle.
- (50) Romuajoneuvojen yhdenmukaisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi unionissa on olennaisen tärkeää varmistaa, että valtuutetut käsittelylaitokset hyväksyvät ja käsittelevät kaikki romuajoneuvot, osat, komponentit ja materiaalit, mukaan lukien ajoneuvojen korjaamisesta syntyvät jätteosat, niiden luvissa vahvistettujen ehtojen sekä tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten, parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU³⁰ mukaisesti.

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/75/EU, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, teollisuuden päästöistä (EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (51) Kun otetaan huomioon valtuutettujen käsittelylaitosten keskeinen rooli romuajoneuvojen jätahuollossa tavalla, joka ei vaikuta haitallisesti ympäristöön tai ihmisten terveyteen ja edistää unionin kiertotalouteen liittyvien tavoitteiden saavuttamista, on tarpeen vahvistaa tällaisiin laitoksiin sovellettavat velvoitteet, jotka kattavat niiden kaiken toiminnan romuajoneuvojen hyväksymisestä ja varastoinnista niiden lopulliseen käsittelyyn asti.
- (52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden varmistamiseksi dokumentoitava suoritettut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.
- (53) Romuajoneuvon puhdistaminen on ensimmäinen askel kohti ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvien vahinkojen ja työturvallisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemistä. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että romuajoneuvolle tehdään tarvittavat puhdistustoimet [...] 30 päivän kuluessa siitä, kun se on toimitettu valtuutetulle käsittelylaitokselle, ennen kuin romuajoneuvolle suoritetaan muita käsittelyjä. Jäteöljyt olisi tässä vaiheessa kerättävä, varastoitava erillään muista nesteistä ja jatkokäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY mukaisesti. Lisäksi lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusiarvoista kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit olisi poistettava romuajoneuvosta, jotta ne eivät aiheuta haitallisia vaikutuksia ihmisille tai ympäristölle.
- (54) Asetuksen (EU) 2023/1542 [...] moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki ajoneuvoihin sisältyvät akut olisi poistettava erikseen romuajoneuvosta ja varastoitava tähän osoitetulle alueelle jatkokäsittelyä varten.

- (55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi pakollisesti poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit [...] olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa tuotetta rikkomatta. Jos osat ja komponentit eivät voi täyttää mitään näistä tarkoituksista, mukaan lukien tapaukset, joissa uudelleenkäytölle, uudelleenvalmistukselle tai kunnostukselle ei ole markkinakysyntää, kyseiset osat ja komponentit voidaan myös poistaa (puoliautomaattisesti) niin, että tuote menee rikki. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista [...]. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja tuloksena olevien käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Tätä tarkoitusta varten liitteessä VII olevassa G osassa esitetään kriteerit muun jätteen kanssa tapahtuvalle murskaukselle ja raja-arvot tuotosjakeiden laadun parantamiseksi. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.
- (56) Kun valtuutetut käsittelylaitokset ovat poistaneet osia ja komponentteja romuajoneuvosta, niiden olisi huolellisesti arvioitava ja määritettävä, soveltuvatko kyseiset osat ja komponentit uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, käyttäen objektiivisia kriteerejä, jotka liittyvät osien ja komponenttien teknisiin ominaisuuksiin ja ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin vaatimuksiin.
- (57) Asetuksessa (EU) 2023/[...]1542 vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvon ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua, jos viimeinen ajoneuvon omistaja toimittaa todisteen siitä, että akun on käsitellyt ammattimainen toimija asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti.

- (58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostukseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat välittömään uudelleenkäyttöön tai ammattimaisten toimijoiden suorittamaan uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Osat ja komponentit, jotka poistetaan romuajoneuvoista ja jotka valtuutetut käsittelylaitokset arvioivat uudelleenkäyttöön soveltuviksi, on yleensä tarkoitettu toissijaiseen käyttöön, ja kunnostuksen tai uudelleenvalmistuksen tapauksessa ne lähetetään ammattimaisille toimijoille. Jätehierarkian noudattamiseksi ja varaosien kiertokäytön edistämiseksi näiden osien ja komponenttien siirtoa talouden toimijoiden välillä ei pitäisi rajoittaa. Nämä osat ja komponentit olisi tarkastettava, puhdistettava ja tarvittaessa testattava asianmukaisesti valtuutetussa käsittelylaitoksessa, jotta ne voidaan käyttää välittömästi uudelleen ilman muuta esikäsittelyä tai muissa tapauksissa todeta soveltuviksi uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen. Tällaisia osia ja komponentteja ei pitäisi katsoa jätteeksi, kun ne on siirretty valtuutetun käsittelylaitoksen toimesta. Tällaisten osien tai komponenttien siirtämiseen olisi sisällyttävä tekninen arviointi niiden toiminnasta, asiaankuuluvat merkinnät ja asianmukaiset pakkaukset kuljetuksen aikana tapahtuvien vahinkojen varalta. Lisäksi osien myyjän olisi toimitettava jäljennös siirtoon liittyvästä laskusta tai sopimuksesta. [...] Toisaalta osat ja komponentit, jotka eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, olisi katsottava jätteeksi, ja niiden vientiin olisi sen vuoksi sovellettava jätteiden siirrosta annettua asetusta (EU) 2024/1157³¹. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla asianomaisten osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostusta tai uudelleenkäyttöä varten.

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1157, annettu 11 päivänä huhtikuuta 2024, jätteiden siirroista sekä asetusten (EU) N:o 1257/2013 ja (EU) 2020/1056 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan komissio totesi, että tunnistamattomat toimittajat tarjoavat yleisölle käytettyjä varaosia ja komponentteja, jotka ovat usein peräisin laittomasta toiminnasta. Sen vuoksi olisi vahvistettava uudet vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Tällaiset osat ja komponentit olisi ennen kaikkea varustettava merkinnällä, josta käy ilmi sen ajoneuvon valmistenumero, josta komponentti tai osa on poistettu, sekä osan tai komponentin poistanut toimija, ja ne olisi suojattava asianmukaisesti vaurioitumiselta kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana, ja niihin olisi liitettävä jäljennös laskusta tai sopimuksesta, joka liittyy osien tai komponenttien siirtämiseen uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta tai kunnostusta varten [...].

(59 a) Jos loppukäyttäjä on kuluttaja, käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien myynti elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välillä kuuluisi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/771³² soveltamisalaan. Kyseisessä direktiivissä edellytetään, että myydyt tavarat ovat myyntisopimuksen mukaisia, ja säädetään myyjän vastuusta ja kuluttajan oikeussuojakeinoista siinä tapauksessa, että tavarat eivät ole vaatimusten mukaisia, kuten tavaroiden maksuttomasta korjaamisesta tai vaihtamisesta. Koska uudelleenkäyttöön soveltuvat poistetut osat ja komponentit tai kunnostetut osat ja komponentit ovat direktiivissä (EU) 2019/771 tarkoitettuja käytettyjä tavaroita, myyjä ja kuluttaja voivat sopia lyhyemmästä vastuu- tai vanhentumisajasta, joka on vähintään yksi vuosi, jos asianomainen jäsenvaltio on säätänyt tällaisesta mahdollisuudesta. Asianomaisia talouden toimijoita kannustetaan antamaan uudelleenkäytettäviä, uudelleenvalmistettuja ja kunnostettuja osia ja komponentteja koskevat kaupalliset takuut kuluttajille ja niiden asiakkaille yritysten välisissä liiketoimissa.

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/771, annettu 20 päivänä toukokuuta 2019, tietyistä tavarakauppaa koskeviin sopimuksiin liittyvistä seikoista, asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta sekä direktiivin 1999/44/EY kumoamisesta (EUVL L 136, 22.5.2019, s. 28).

- (60) Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi tiettyjä romuajoneuvoista poistettuja komponentteja ja osia ei pitäisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen eikä kunnostaa. Tällaisia osia ja komponentteja ei pitäisi käyttää uusien ajoneuvojen rakentamiseen eikä jo markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa. On kuitenkin tarpeen vahvistaa edellytykset, joiden täyttyessä tällaisten osien ja komponenttien uudelleenkäyttö voidaan hyväksyä.
- (61) Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan kansallisella tasolla käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, kunnostusta ja uudelleenvalmistusta riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän lopussa. Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettuja kannustimia koskevia parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi.
- (62) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan komissio totesi, että direktiivissä oleva kierrätyksen määritelmä on liian laaja ja ettei se ole yhdenmukainen direktiivin 2008/98/EY kanssa, koska maantäyttö katsotaan siinä kierrätystoimeksi. Sen vuoksi asetuksessa olisi yhdenmukaistettava kierrätyksen määritelmä direktiivin 2008/98/EY kanssa ja jätettävä maantäyttö sen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (63) Kaikkien romuajoneuvoista peräisin olevien muovien kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään. Kun osien tai komponenttien uudelleenvalmistus tai kunnostus onnistuu, valtuutettujen käsittelylaitosten olisi otettava ne huomioon uudelleenkäyttöä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa.

- (64) On tärkeää lisätä laadukkaiden uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja olisi [...] käsiteltävä murskaamossa yhdessä [...] muun jätteen kanssa, vain jos tietyt kriteerit ja raja-arvot täyttyvät.
- (65) Romuajoneuvojen käsittelyn laadun parantamiseksi entisestään pitäisi olla mahdollista sijoittaa kaatopaikoille vain sellaisia murskatuista romuajoneuvoista peräisin olevia jättejakeita, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä ja [...] jotka eivät ylitä tiettyjä raja-arvoja.
- (66) Romuajoneuvot luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, eikä niitä voida viedä OECD:n ulkopuolisiin maihin. Puhdistettuja romuajoneuvoja voidaan edelleen käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että kyseiset romuajoneuvot siirretään asetuksen (EU) [...] 2024/1157 mukaisesti.
- (67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat pääpiirteissään tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [...] 2024/1157 mukaisesti.

- (68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestäväällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tila sen koko käyttöiän ajalta erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajan, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden unionin sisällä tai kolmansiin maihin, olisi erityisesti [...] esitettävä asiakirjoin, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Asiakirja voi olla liitteen I mukainen arviointi, joka sisältää kriteerit sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, tai voimassa oleva katsastustodistus. Liitteen I mukainen arviointi, johon sisältyvät A osassa esitetyt sitovat kriteerit ja B osassa esitetyt suuntaa-antavat kriteerit, olisi suoritettava porrastetusti. Niin pian kuin yksi A osan sitova kriteeri täyttyy, ajoneuvo on romuajoneuvo. Jos mikään A osan kriteereistä ei täyty, olisi tarkistettava B osan suuntaa-antavat kriteerit. Jos jokin näistä suuntaa-antavista kriteereistä täyttyy, tarvitaan uusi tekninen arviointi sen määrittämiseksi, voidaanko ajoneuvo korjata katsastustodistuksen saamiseksi. Jos tämä ei ole mahdollista, kyseistä ajoneuvoa on pidettävä romuajoneuvona. Liitteessä I olevassa C osassa olisi kuitenkin vahvistettava kriteerit, jotka mahdollistavat poikkeuksen ajoneuvoille, jotka muutoin luokiteltaisiin romuajoneuvoiksi A tai B osan mukaisesti, jos tällainen ajoneuvo on kulttuurisesti erityisen merkittävä. Riippumattoman autoteollisuuden asiantuntijan olisi tehtävä liitteen I mukainen arviointi, mutta jäsenvaltioiden olisi päätettävä, miten tällaiset riippumattomat autoteollisuuden asiantuntijat olisi tarkalleen nimettävä. Riippumattomien autoteollisuuden asiantuntijoiden olisi oltava ammattilaisia, joilla on erityisasiantuntemusta autoteknologian, korjaamisen ja huollon tai ajoneuvojen arvon arvioinnin alalla ja jotka on nimetty tarjoamaan puolueetonta asiantuntemusta ilman eturistiriitoja osapuolten kanssa. Jotta ajoneuvojen omistajille ei aiheutuisi liiallista rasitetta ja jotta toimet kohdistuisivat ensisijaisesti suurimpaan osaan mahdollisista romuajoneuvoista, olisi säädettävä poikkeuksesta, joka koskee sellaisten henkilöiden suorittamaa liikennekelpoisten ajoneuvojen myyntiä, jotka eivät ole talouden toimijoita ja joiden osalta tosiasiallista myyntiä ei toteuteta etäsopimuksilla tai verkkoalustoilla. Kun myyjä ja ostaja tapaavat vain verkossa, mutta varsinainen myynti tapahtuu henkilökohtaisesti, tällaista myyntiä ei pitäisi katsoa etäsopimuksilla tai verkkoalustoilla toteutettavaksi myynniksi. Kun otetaan huomioon vakuutusyhtiöiden erityinen rooli vahingoittuneiden ajoneuvojen osalta, näihin vakuutusyhtiöihin olisi sovellettava erityissäännöksiä sen varmistamiseksi, että romuajoneuvot, jotka on ilmoitettu tekniseksi tai taloudelliseksi kokonaishäviöksi, päätyvät valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. [...] Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevaa A osaa, B osaa ja C osan 1 jakson 1 kohtaa, joissa määritetään kriteerit sille, milloin ajoneuvo on romuajoneuvo.

- (69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”³³ korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelmassa³⁴ on osoitettu, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ja ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU³⁵ mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava esittämään kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ja vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään liikennekelpoisena. Olisi säädettävä asianmukaisesta poikkeuksesta, joka koskee kulttuurisesti erityisen merkittäviä ajoneuvoja tavalla, joka ei haittaa automatisoituja tullimenettelyjä.

³³ COM(2021) 400.

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

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaistarkastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).

- (70) On tärkeää perustaa mekanismi, jolla voidaan tehokkaasti todentaa, että käytetyt ajoneuvot täyttävät vientivaatimukset, haittaamatta kuitenkaan unionin ja kolmansien maiden välistä kauppaa. Sen vuoksi komission olisi perustettava sähköinen järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat vaihtaa reaaliaikaisesti tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Komissio on kehittänyt MOVE-HUB-viestienvaihtoalustan, jonka avulla voidaan vaihtaa viestejä jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittämistä varten. MOVE-HUB-alustassa on jo nykyisin tätä tukevia ominaisuuksia ja toimintoja, jotka liittyvät unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen jakamiseen ajoneuvorekisteriviranomaisten välillä. Alustalla isännöidään tällä hetkellä maantiekuljetusyritysrekisterien (ERRU) yhteenliittämistä, ajokorttirekistereitä (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekisterien (ProDriveNet) yhteenliittämistä, ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmää (RSI) ja ajopiirturikorttirekistereiden (TACHOnet) yhteenliittämistä. MOVE-HUBin toimintoja olisi siis laajennettava edelleen, jotta voidaan vaihtaa tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Jotta tulli voi todentaa sähköisesti ja automaattisesti, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo vientivaatimusten mukainen, MOVE-HUBin ylläpitämä sähköinen järjestelmä olisi liitettävä EU:n tullialan yhdenmukaiseen palveluympäristöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2399³⁶ mukaisesti. Mainitussa asetuksessa säädetään automatisoitujen tarkastusten kattavasta kehyksestä, jota sovelletaan tiettyyn muuta kuin tullialaa koskevaan unionin muodollisuuteen. Tässä asetuksessa olisi siksi vahvistettava tärkeimmät tarkastettavat tekijät, kun taas tarkastuksen täytäntöönpanon teknisistä näkökohdista säädettäisiin asetuksessa (EU) 2022/2399. MOVE-HUBia käytettäisiin jäsenvaltioiden väliseen viestien vaihtoon. Jäsenvaltiot voivat edelleen käyttää omia sovelluksiaan tai kolmansien osapuolten sovelluksia, mukaan lukien eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä (EUCARIS), sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään liittymiseksi.

³⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2399, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, Euroopan unionin tullialan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta (EUVL L 317, 9.12.2022, s. 1).

- (71) Jotta voidaan varmistaa vientivaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tarvittavien sähköisten järjestelmien kehittämiseksi ja niiden saattamiseksi yhteentoimiviksi kansallisten järjestelmien kanssa.
- (72) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä keskenään yhteistyötä varmistaakseen käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien vaatimusten tehokkaan täytäntöönpanon ja tarjotakseen toisilleen keskinäistä apua. Tähän apuun olisi sisällyttävä tiedonvaihto, jolla todennetaan ajoneuvojen tila ennen niiden vientiä, mukaan lukien rekisteröintitietojen vahvistaminen jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot oli aiemmin rekisteröity. Yhteistyöhön olisi kuuluttava muun muassa asiaankuuluvien asiakirjojen ja tietojen, myös tarkastushavaintojen, saatavuus samalla, kun noudatetaan pyynnön vastaanottavaan viranomaiseen sovellettavia tietosuojasäännöksiä. Kattavan yhteistyön saavuttamiseksi jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi lisäksi tehtävä yhteistyötä kolmansien maiden viranomaisten kanssa.
- (73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013³⁷ mukaisesti. Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen päästöihin liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan yhdenmukaisen palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden vaatimusten asettamista.

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

- (74) Jotta vältettäisiin riski siitä, että ajoneuvoja viedään ilman vaadittuja asiakirjoja, joista käy ilmi ajoneuvon valmistenumero ja liikennekelpoisuus, ja siitä, että vientivaatimusten noudattamatta jättäminen havaitaan vasta, kun ajoneuvo on jo poistunut unionista, [...] asetuksessa (EU) N:o 952/2013 säädettyjen, ilmoittajan kirjanpitoon tehtävän merkinnän ja oma-aloitteisen määrittämisen menettelyjen soveltamista ei pitäisi sallia. Nämä menettelyt estäisivät tulliviranomaisia suorittamasta reaaliaikaisia tarkastuksia EU:n tullialan yhdenmetyt palveluympäristön kautta, mikä lisäisi riskiä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien unionin sääntöjen rikkomisesta.
- (75) Komissio katsoi direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan, että yksi direktiivin puutteista on pakollisia tarkastuksia koskevien vaatimusten puuttuminen. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava jäsenvaltioille tiettyjä velvoitteita, jotka liittyvät romuajoneuvojen keräämiseen, käsittelyyn ja vientiin liittyvän laittoman toiminnan havaitsemiseen, sekä vahvistettava vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat valtuutettujen käsittelylaitosten ja keräyspisteiden tarkastusten tiheyttä ja laajuutta, [...] ja tällaisten tarkastusten kohteena olevien laitosten ominaisuuksia. Näin turvattaisiin valtuutettujen käsittelylaitosten kilpailukyky laittomiin toimijoihin nähden ja varmistettaisiin romuajoneuvojen keräystä ja käsittelyä koskevien lupaehtojen ja vaatimusten jatkuva noudattaminen.
- (76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastettavien yksiköiden kokonaismäärä [...] – mukaan lukien valtuutetut käsittelylaitokset ja keräyspisteet sekä toimijat, jotka on tarkoitettu tarkastaa laittoman toiminnan havaitsemiseen tähtäävän strategian mukaisesti – olisi vuosittain [...] laskettava siten, että se kattaa vähintään 10 prosenttia jäsenvaltiossa toimivista valtuutetuista käsittelylaitoksista ja keräyspisteistä [...]. [...] Myös muut laitokset ja talouden toimijat olisi tarkastettava, jos ne voivat käsitellä romuajoneuvoja tai myydä käytettyjä varaosia ja komponentteja. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa (EU) 2024/1157 [...].

- (77) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotta tarkastukset voidaan suorittaa tehokkaasti. Tällaisten mekanismien olisi mahdollistettava sellaisten ajoneuvorekisteritietojen vaihto, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen seuraamiseksi ja sen tarkistamiseksi, onko ne käsitelty asianmukaisesti niiden käyttöiän lopussa.
- (78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvat vahingot. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.
- (79) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen rikkomiseen, ja varmistettava kyseisten sääntöjen täytäntöönpano. Seuraamukset olisi vahvistettava erityisesti niiden säännösten rikkomisesta, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä, romuajoneuvojen toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin tai keräyspisteisiin sekä käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Säädettyjen seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

- (80) Raportointivelvoitteiden vahvistaminen on tarpeen, jotta voidaan varmistaa unionin lainsäädännön asianmukainen täytäntöönpano, seuranta ja arviointi sekä tarjota markkinoille ajantasaisia avoimuustietoja. Komissio tarvitsee oikeita ja paikkansapitäviä tietoja voidakseen arvioida, toimivatko asetuksessa säädetyt toimenpiteet asianmukaisesti, ja ehdottaa tarvittaessa lisämukautuksia, joilla pyritään varmistamaan romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely tai virtaviivaistamaan asetuksen täytäntöönpanoa. Raportointiin liittyvän taakan rajoittamiseksi ainoastaan tämän asetuksen täytäntöönpanon kannalta välttämättömät tiedot olisi ilmoitettava, ja raportointia olisi helpotettava digitaalisilla välineillä. Näiden seikkojen perusteella olisi täsmennettävä, mitkä tiedot talouden toimijoiden on ilmoitettava asianomaisille viranomaisille ja jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle. Jotta voidaan varmistaa raportointivaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.
- Täytäntöönpanosäädöksissä, joilla olisi korvattava komission päätös 2005/293/EY³⁸, olisi myös säädettävä menetelmästä, jolla lasketaan ja todennetaan, onko uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet saavutettu.
- (81) Jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on tärkeä rooli tässä asetuksessa vahvistettujen romuajoneuvojen keräystä ja jätehuoltoa koskevien velvoitteiden noudattamisen todentamisessa, mukaan lukien kyseisten ajoneuvojen olinpaikan parempi seuranta ja romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjuminen. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi edellytettävä, että jätehuoltotoimijat ja muut asiaankuuluvat talouden toimijat toimittavat toimivaltaisille viranomaisille tietoja, joiden avulla viranomaiset voivat paremmin seurata romuajoneuvojen keräystä ja jätehuoltoa koskevien säännösten täytäntöönpanoa.
- (82) Komissiolle tällä asetuksella siirrettyä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011³⁹ mukaisesti.

³⁸ Komission päätös 2005/293/EY, tehty 1 päivänä huhtikuuta 2005, romuajoneuvoista annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY asetettujen uudelleenkäytön/hyödyntämisen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen tavoitteiden seurantaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 94, 13.4.2005, s. 30).

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (83) Kun komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä tämän asetuksen nojalla, on erityisen tärkeää, että se asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁴⁰ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Sopimuksen mukaan jäsenvaltioiden asiantuntijoita olisi kuultava hyvissä ajoin kustakin komission yksiköiden laatimasta luonnoksesta delegoiduksi säädökseksi. Jäsenvaltioiden asiantuntijoille olisi toimitettava luonnokset delegoiduiksi säädöksiksi, alustava esityslista ja muut asiaan liittyvät asiakirjat riittävän ajoissa, jotta he voivat valmistautua. Jotta voitaisiin varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (84) Asetuksen (EU) 2019/1020 liitettä II, jossa luetellaan unionin yhdenmukaistamislainsäädäntö, joka ei sisällä säännöksiä seuraamuksista, olisi muutettava direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY poistamiseksi kyseisestä luettelosta, koska nykyiseen asetukseen on tarpeen sisällyttää seuraamuksia koskevia säännöksiä.
- (85) On tarpeen varmistaa, että tämän asetuksen tyyppihyväksyntään liittyvät säännökset ja vaatimukset todennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Asetus (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti.

⁴⁰ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (86) Kadonneiden ajoneuvojen on todettu olevan yksi direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon suurimmista haasteista. Sellaisen tehokkaan järjestelmän puuttuminen, joka mahdollistaisi reaaliaikaisen tietojenvaihdon jäsenvaltioiden välillä ajoneuvojen rekisteröinnin tilasta, haittaa jäljitettävyyttä ja on todettu syyksi ”kadonneiden ajoneuvojen” suureen määrään unionissa. Tämän vuoksi komissio [...] ehdotti ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY⁴¹ tarkistamista⁴². Tarkistuksessa olisi edellytettävä, että jäsenvaltiot kirjaavat alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen osalta sähköisesti tiedot, joiden avulla voidaan asianmukaisesti dokumentoida ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen syyt, erityisesti jos ajoneuvo on käsitelty romuajoneuvona valtuutetussa käsittelylaitoksessa, se on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, se on viety kolmanteen maahan unionin ulkopuolelle tai se on varastettu. Lisäksi ajoneuvojen omistajat olisi velvoitettava ilmoittamaan omistajuudessaan tapahtuneista muutoksista viipymättä kansalliselle ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jotta väliaikaisesti rekisteristä poistettujen ajoneuvojen laiton purkaminen tai vienti voidaan estää. Nämä muutokset perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, joiden mukaan jäsenvaltioiden on kirjattava sähköisesti tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista, ja täydentävät niitä.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁴² Ehdotus direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavista ajoneuvorekisteritiedoista sekä neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta, COM/2025/179 final.

- (87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen [...] luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tai ajoneuvon muihin osiin, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon. Komission olisi myös tarkasteltava ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin teknisen kehityksen ja ympäristönsuojelun tasoa ja esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotus asiaankuuluvien tavoitteiden asettamisesta.
- (88) Komission kertomuksessa olisi myös arvioitava toimenpiteitä, jotka koskevat tietojen antamista ajoneuvoissa olevista huolta aiheuttavista aineista, ja sitä, onko tällaisten aineiden jäljitettävyyttä parannettava. Siinä olisi myös arvioitava, onko tarpeen ottaa käyttöön toimenpiteitä sellaisten aineiden osalta, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvojen käsittelyyn niiden käyttöään lopussa, jotta käsittely vastaisi paremmin asetusta (EU) 2024/1781[...].
- (89) On tarpeen antaa riittävästi aikaa, jotta talouden toimijat voivat täyttää tähän asetukseen perustuvat velvollisuutensa ja jotta jäsenvaltiot voivat perustaa sen soveltamisessa tarvittavan hallinnollisen infrastruktuurin. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä.

- (90) Direktiivin 2000/53/EY kumoamista olisi lykättävä, jotta jäsenvaltiot voisivat toteuttaa tarvittavat hallinnolliset toimenpiteet keräysjärjestelmien perustamiseksi samalla kun huolehditaan jatkuvuudesta talouden toimijoiden ja jätehuoltotoimijoiden kannalta.
- (91) Tällä asetuksella ei muuteta direktiivillä 2000/53/EY vahvistettuja sääntöjä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käytön rajoittamista ajoneuvoissa, eikä poikkeuksia näistä rajoituksista. Siinä vahvistetaan kuitenkin selkeämmät säännöt siitä, miten näiden rajoitusten ja muiden kiertotalousvaatimusten noudattaminen on todennettava tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Kyseisten sääntöjen soveltamista olisi lykättävä, jotta valmistajilla on riittävästi aikaa alkaa noudattaa niitä. Sen vuoksi direktiivin 2000/53/EY lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käytön rajoituksia koskevien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä sääntöjä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa jatkuvuus ja se, että unionin markkinoille saatetut ajoneuvot eivät sisällä tällaisia aineita muissa kuin mainitussa direktiivissä säädetyissä tapauksissa.
- (92) Tässä asetuksessa säädetään myös laajennetusta tuottajan vastuusta selkeämmin kuin direktiivissä 2000/53/EY. Koska tällaisten järjestelmien perustaminen ja tarvittavien kansallisten säännösten antaminen tuottajien ja tuottajavastuujärjestöjen hyväksymisestä vaativat jonkin verran aikaa, kyseisten säännösten soveltamista olisi lykättävä. Direktiivin 2000/53/EY vastaavien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä säännöksiä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa tuottajien romuajoneuvojen keräämisestä aiheutuvien kustannusten rahoittamisen jatkuvuus.
- (93) Tämä asetus sisältää myös uusia romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vaatimuksia, erityisesti osien ja komponenttien poistamisesta niiden uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen tai kunnostuksen edistämiseksi sekä kierrätysprosessien laadun parantamisesta. Jätehuoltotoimijat tarvitsevat aikaa mukautuakseen näihin uusiin vaatimuksiin, minkä vuoksi niiden soveltamista olisi lykättävä. Direktiivin 2000/53/EY vastaavien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä vaatimuksia aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa romuajoneuvojen käsittelyn jatkuvuus.
- (94) Direktiivin 2000/53/EY mukaisten raportointivelvoitteiden ja niihin liittyvien, tietojen komissiolle toimittamista koskevien velvoitteiden olisi jatkuvuuden varmistamiseksi pysyttävä voimassa tietyn ajan, kunnes komissio hyväksyy uudet laskentasäännöt ja raportointimuodot tämän asetuksen mukaisesti.

- (95) Kaikkien luokkien [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoja koskevien säännösten soveltamista olisi lykättävä, jotta toimijoilla olisi riittävästi aikaa alkaa noudattaa uusia vaatimuksia. Tämä on erityisen tärkeää, kun on kyse sellaisille valtuutetuille käsittelylaitoksille myönnettävistä luvista, jotka pystyvät puhdistamaan ja jatkokäsittämään tällaisia ajoneuvoja.
- (96) Koska kaikki moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta koskevat säännöt sisältyvät tähän asetukseen, direktiivin 2005/[...]64/EY kumoamista olisi lykättävä selkeyden, järjeistämisen ja yksinkertaistamisen vuoksi. Tämä antaa valmistajille riittävästi aikaa varmistaa, että niiden suunnittelemat ja rakentamat ajoneuvotyyppit ovat kiertotalousvaatimusten mukaisia, ja hyväksyntäviranomaisille riittävästi aikaa uusien sääntöjen täytäntöönpanoon.
- (97) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien haittavaikutusten ehkäiseminen ja vähentäminen sekä ihmisten terveyden ja ympäristön suojelun korkean tason varmistaminen, vaan ne voidaan yhdenmukaistamisen tarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(98) Yhdistynyt kuningaskunta erosi Euroopan unionista 1 päivänä helmikuuta 2020.
Erosopimus⁴³ tehtiin Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Yhdistyneen
kuningaskunnan välillä. Se hyväksyttiin 30 päivänä tammikuuta 2020 annetulla neuvoston
päätöksellä (EU) 2020/135⁴⁴, ja se tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2020.
Erosopimuksessa määrätään siirtymäkaudesta, joka päättyi 31 päivänä joulukuuta 2020.
Siirtymäkauden päättyessä unionin oikeutta lakattiin soveltamasta Yhdistyneeseen
kuningaskuntaan, kun taas Irlantia/Pohjois-Irlantia koskevaa pöytäkirjaa, josta käytetään
nykyisin nimitystä Windsorin puitteisto⁴⁵ ja joka on erosopimuksen erottamaton osa, alettiin
soveltaa. Windsorin puitteiston 5 artiklan 4 kohdan ja Windsorin puitteiston liitteessä 2
olevan 9 kohdan mukaisesti direktiiviä 2005/64/EY sekä unionin säädöksiä, joilla kyseinen
säädös pannaan täytäntöön, sitä muutetaan tai se korvataan, sovelletaan Yhdistyneeseen
kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta. Tämä asetus
korvaa direktiivin 2005/64/EY, minkä vuoksi sitä sovellettaisiin Yhdistyneeseen
kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta. Windsorin
puitteiston soveltamisalan vuoksi on näin ollen aiheellista säätää, että tiettyjä tämän
asetuksen säännöksiä ei olisi sovellettava Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eikä
Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

⁴³ Sopimus Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta
Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 7).

⁴⁴ Neuvoston päätös (EU) 2020/135, annettu 30 päivänä tammikuuta 2020, Ison-Britannian ja
Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan
atomienergiayhteisöstä koskevan sopimuksen tekemisestä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁴⁵ Unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan yhteinen julistus N:o 1/2023 Ison-Britannian ja
Pohjois-Irlannin Yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan
atomienergiayhteisöstä tehdyllä sopimuksella perustetussa sekakomiteassa, annettu
24 päivänä maaliskuuta 2023 (EUVL L 102, 17.4.2023, s. 87).

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan ajoneuvojen suunnittelua ja tuotantoa koskevat kiertotalousvaatimukset, jotka liittyvät uudelleenkäytettävyyteen, kierrätettävyyteen ja hyödynnettävyyteen sekä kierrätettyjen materiaalien käyttöön ja jotka on todennettava ajoneuvojen tyyppihyväksynnän yhteydessä, sekä ajoneuvojen osia, komponentteja ja materiaaleja koskevat tieto- ja merkintävaatimukset. Siinä vahvistetaan myös vaatimukset, jotka koskevat laajennettua tuottajan vastuuta, romuajoneuvojen keräystä ja käsittelyä sekä käytettyjen ajoneuvojen vientiä unionista kolmansiin maihin.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan

- a) asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja b alakohdan i alakohdassa tarkoitettuihin luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;

a 1) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyjen erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin, lukuun ottamatta uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteita koskevaa 34 artiklaa;

- b) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 60 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;
- c) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 60 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa tarkoitettuihin luokkien L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;
- d) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 60 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin, lukuun ottamatta 4 kohdassa ja 9 artiklassa lueteltuja artikloita;

2. Tätä asetusta ei sovelleta

[...]

[...]

- c) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 30 alakohdassa määriteltyihin pieninä sarjoina valmistettaviin ajoneuvoihin;
- d) direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7 alakohdassa määriteltyihin museoajoneuvoihin;
- e) pienen valmistajan tuottamiin asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin; sellaisten pienen valmistajan tuottamien ajoneuvojen osiin, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, perusajoneuvoa lukuun ottamatta, ja mainitun asetuksen liitteessä I olevassa 5.6 kohdassa tarkoitettuihin matkailuperävaunuihin.

3. Sen estämättä, mitä 1 kohdan b alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin eikä romuajoneuvoihin:

a) 4 artikla, joka koskee ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä;

b) 5 artikla, joka koskee ajoneuvoissa olevia aineita koskevia vaatimuksia;

c) 6 artikla, joka koskee kierrätysmateriaalien vähimmäisosuutta ajoneuvoissa;

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

g) 10 artikla, joka koskee ilmoitusta kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa;

h) 12 artiklan 1 kohta, joka koskee ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkintöjä;

i) 13 artikla, joka koskee ajoneuvon digitaalista kiertotalouspassia;

j) 21 artikla, joka koskee maksujen mukauttamista;

k) 22 artikla, joka koskee kustannusten jakomekanismia sellaisten ajoneuvojen tapauksessa, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa;

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

q) 34 artikla, joka koskee uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevia tavoitteita;

[...]

s) 36 artiklan 2 kohta, joka koskee romuajoneuvojen siirtoja.

4. Sen estämättä, mitä 1 kohdan c alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta luokkien L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoihin eikä romuajoneuvoihin:

a) 3 kohdassa luetellut artiklat;

a 1) 37 a artikla, joka koskee toimivaltaista viranomaista;

b) 38 artikla, joka koskee käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia ja vaatimuksia;

c) 39 artikla, joka koskee ajoneuvon valmistenumeron ja ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattista todentamista;

d) 40 artikla, joka koskee riskinhallintaa ja tullitarkastuksia;

e) 41 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen keskeyttämistä;

f) 42 artikla, joka koskee luovutusta vientiin;

g) 43 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen epäämistä;

h) 44 artikla, joka koskee viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa;

i) 45 artikla, joka koskee sähköisiä järjestelmiä;

j) jäsenvaltiot voivat vapauttaa luokat L_{1e}, L_{2e} ja L_{6e} 23 artiklan 5 kohdan, 25 artiklan ja 37 artiklan mukaisista velvoitteista.

5. [...]

6. Sen estämättä, mitä 1 kohdan [...] c[...], [...] d ja e alakohdassa säädetään, 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27 ja 30 artiklaa sekä 46–49 artiklaa sovelletaan luokkien L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆ L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin sekä luokkien [...] M₂, M₃, N₂ ja N₃ erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin seuraavin muutoksin:

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

a) 7 artiklaa sovelletaan ainoastaan liitteessä VII olevan C osan 1 a, 2, 3, 5, 8 ja 9 kohtaan;

- b) 8 artiklaa sovelletaan ainoastaan tällaisiin ajoneuvoluokkiin sovellettaviin velvoitteisiin;
- c) 9 artiklaa, jos sitä sovelletaan tällaisiin ajoneuvoluokkiin, sovelletaan ainoastaan liitteessä IV olevan A osan 5–7 kohdan osalta;
- d) 16 artiklan b alakohtaa ei sovelleta;
- e) 27 artiklaa sovelletaan, lukuun ottamatta 2 kohdan e alakohtaa;
- f) 30 artiklaa sovelletaan ainoastaan liitteessä VII olevan C osan 1 a, 1 b, 2, 3, 5, 8 ja 9 kohtaan;
- g) 46–49 artiklaa sovelletaan ainoastaan raportointiin ja tällaisiin ajoneuvoluokkiin sovellettavien velvoitteiden täytäntöönpanoon.

3 artikla

Määritelmät

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'ajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 15 alakohdassa määriteltyä tai asetuksen (EU) 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa lueteltua ajoneuvoa;
- 2) 'romuajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä jätettä, tai ajoneuvoa, joka [...] on jätettä liitteen I [...] mukaisesti;
- 3) 'ajoneuvotyyppillä' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 32 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 3 artiklan 73 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä;
- 4) 'uudelleenkäytettävyydellä' mahdollisuutta käyttää uudelleen romuajoneuvosta poistettuja osia tai komponentteja;
- 5) 'uudelleenkäytöllä' toimia, joilla romuajoneuvojen osia tai komponentteja käytetään uudelleen samaan tarkoitukseen, jota varten ne on suunniteltu;

- 6) 'kierrätettävyydellä' mahdollisuutta kierrättää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;
- 7) 'hyödynnettävyydellä' mahdollisuutta hyödyntää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;
- 8) 'tavarantoimittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka toimittaa osia, komponentteja tai materiaaleja valmistajalle, joka käyttää niitä ajoneuvojen valmistukseen;
- 9) 'muovilla' asetuksen (EY) N:o 1907/2006 3 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua polymeeriä, johon on saatettu lisätä lisäaineita tai muita aineita ja joka soveltuu lopputuotteiden pääraakeneosaksi, lukuun ottamatta luonnonpolymeerejä, joita ei ole kemiallisesti muunnettu;
- 10) 'kriittisillä raaka-aineilla' asetuksen [...] (EU) 2024/1252 [...] **4** artiklan **1 kohdassa tarkoitettuja** kriittisiä raaka-aineita;
- 11) 'kulutusjätteellä' jätettä, joka [...] on peräisin tuotteista, jotka on saatettu markkinoille tai toimitettu liiketoiminnan yhteydessä kolmanteen maahan jakelua, kulutusta tai käyttöä varten joko maksua vastaan tai maksutta;
- 12) 'poistamisella' manuaalista, mekaanista, kemiallista, termistä tai metallurgista käsittelyä, jonka tuloksena romuajoneuvoista peräisin olevat osat, komponentit tai materiaalit voidaan tunnistaa erilliseksi tuotosvirraksi tai tuotosvirran osaksi;
- 13) 'sähköisellä ajomoottorilla' sähkömoottoria, joka tuottaa ajoneuvolle ajovoimaa muuntamalla sähköisen ottotehon mekaaniseksi lähtötehoksi;
- 14) 'sähköajoneuvon ajovoima-akulla' asetuksen (EU) 2023/1542[...] 3 artiklan 14 alakohdassa määriteltyä sähköajoneuvon ajovoima-akkua;
- 15) 'valtuutetulla käsittelylaitoksella' laitosta tai yritystä, jolla on direktiivin 2008/98/EY ja tämän asetuksen mukaisesti lupa kerätä, varastoida ja käsitellä romuajoneuvoja;

- 16) 'käsittelyllä' kaikkea toimintaa sen jälkeen, kun romuajoneuvo on luovutettu laitokseen puhdistusta, purkamista, paalaamista, leikkaamista, murskaamista, hyödyntämistä tai valmistelua varten [...] ennen murskausjätteiden loppukäsittelyä, sekä kaikkia muita romuajoneuvon ja sen osien, komponenttien ja materiaalien hyödyntämistä tai loppukäsittelyä varten toteutettavia toimia;
- 17) 'murskauksella' toimia, joilla romuajoneuvoja revitään paloiksi tai hajotetaan;
- 18) 'korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka elinkeino- tai ammattitoimintaansa liittyen tarjoaa korjaus- tai huoltopalveluja joko valmistajista riippumatta tai näiden valtuuttamina;
- 19) 'markkinoille saattamisella' ajoneuvon asettamista ensimmäistä kertaa saataville unionissa;
- 20) 'asettamisella saataville markkinoilla' ajoneuvon toimittamista markkinoille liiketoiminnan yhteydessä jakelua tai käyttöä varten joko maksua vastaan tai maksutta;
- 21) 'jätehuoltotoimijalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ammattimaisesti huolehtii romuajoneuvojen keräyksestä tai käsittelystä;
- 22) 'tuottajalla' valmistajaa, maahantuojaa tai jakelijaa, joka käytetystä myyntitavasta riippumatta, mukaan lukien direktiivin 2011/83/EU 2 artiklan 7 alakohdassa määritellyt etäsopimukset, toimittaa ajoneuvon ensimmäistä kertaa ammattimaisesti jakelua tai käyttöä varten jäsenvaltioiden alueella;
- 23) 'tuottajavastuujärjestöllä' oikeushenkilöä, joka taloudellisesti tai taloudellisesti ja toiminnallisesti huolehtii laajennettuun tuottajan vastuuseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä useiden tuottajien puolesta;

- 24) [...] 'laajennettua tuottajan vastuuta varten valtuutetulla edustajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on sijoittautunut jäsenvaltioon, [...] joka on eri kuin se jäsenvaltio, johon tuottaja on sijoittautunut, ja jonka tuottaja on nimennyt direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 5 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti täyttämään kyseiselle tuottajalle tämän asetuksen IV luvun nojalla kuuluvat velvoitteet;
- 25) 'uusioraaka-aineella' materiaalia, joka on saatu kierrätysprosessien tuloksena ja jolla voidaan korvata primaariraaka-aineita;
- 26) 'ajoneuvon omistajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on omistusoikeus ajoneuvoon [...], tai [...] ajoneuvon haltijaa, jos omistajaa ei voida määrittää;
- 27) 'murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävällä teknologialla' tekniikoita ja teknologioita, joita käytetään romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien käsittelyyn jatkohyödyntämistä varten ajoneuvon murskauksen jälkeen liitteessä VII olevan G osan 2 kohdan mukaisesti;
- 28) 'uudelleenvalmistuksella' [...] ammattillisia toimia, joissa uusi osa tai komponentti valmistetaan osista ja komponenteista, jotka [...] on poistettu ajoneuvoista, ja [...] joissa niihin tehdään vähintään yksi muutos, joka vaikuttaa [...] merkittävästi osan tai komponentin turvallisuuteen, suoritustasoon, tarkoitukseen tai tyyppiin;
- 29) 'kunnostuksella' toimia, jotka toteutetaan ajoneuvoista [...] poistetun osan tai komponentin valmistelemiseksi, puhdistamiseksi, testaamiseksi, huoltamiseksi ja tarvittaessa korjaamiseksi, jotta [...] sen suoritustaso tai toimivuus [...] voidaan palauttaa vastaamaan alun perin suunnitteluvaiheessa osan tai komponentin [...] markkinoille saattamisen ajankohtana aiottua käyttötarkoitusta ja suoritustasoaluetta;
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) 'muulla kuin pysyvällä jätteellä' jätettä, joka ei täytä neuvoston direktiivin 1999/31/EY⁴⁸ 2 artiklan e alakohdassa säädettyjä pysyvän jätteen määritelmän edellytyksiä;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Neuvoston direktiivi 1999/31/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, kaatopaikoista (EYVL L 182, 16.7.1999, s. 1).

- 33) 'käytetyllä ajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on rekisteröity jäsenvaltiossa tai muussa maassa ja joka ei ole romuajoneuvo;
- 34) 'vientiin tarkoitettulla käytetyllä ajoneuvolla' käytettyä ajoneuvoa, joka on tarkoitus asettaa asetuksen (EU) N:o 952/2013 269 artiklassa säädettyyn tullimenettelyyn;
- 35) 'talouden toimijoilla' tuottajia, [...] ajoneuvovakuutusyhtiöitä, tavarantoimittajia, korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia, jätehuoltotoimijoita ja muita toimijoita, jotka osallistuvat ajoneuvojen suunnitteluun, käytettyjen ajoneuvojen kauppaan tai ajoneuvoista saatujen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen ja kunnostukseen;
- 36) 'liikennekelpoisella ajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on direktiivin 2014/45/EU 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan, 5 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan mukaisesti liikennekelpoinen;
- 37) 'taloudellisella kokonaishäviöllä' ajoneuvolle aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, jonka korjauskustannukset ylittävät ajoneuvon markkina-arvon tai arvon, jonka osalta se oli vakuutettu;
- 38) 'teknisellä kokonaishäviöllä' ajoneuvon vakavaa vaurioitumista tai täydellistä tuhoutumista siinä määrin, että ajoneuvoa ei voida korjata;
- 39) 'keräyspisteellä' talouden toimijaa, joka ei ole valtuutettu käsittelylaitos ja joka tilapäisesti varastoi romuajoneuvoja ja valmistelee kerättyjä romuajoneuvoja siirtoon valtuutettuihin käsittelylaitoksiin käsittelyä varten;
- 40) 'biopohjaisella muovilla' muovia, joka on valmistettu biologisista resursseista, kuten biomassaraaka-aineesta, orgaanisesta jätteestä tai sivutuotteista. Biopohjaiset muovit voivat olla sekä [...] biohajoavia että biohajoamattomia.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- a) 'jäte', 'jäteöljy', 'jätteen haltija', 'jätehuolto', 'keräys', 'ehkäiseminen', 'kierrätys', 'hyödyntäminen', 'maantäyttö', 'loppukäsittely' ja 'laajennettua tuottajan vastuuta koskeva järjestelmä' sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 a, 19 ja 21 alakohdassa;

- b) 'tyyppihyväksyntä', 'monivaiheinen tyyppihyväksyntä', 'komponentti', 'osat', 'varaosat', 'perusajoneuvo', 'pieninä sarjoina valmistettava ajoneuvo', 'erikoiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo', 'markkinavalvontaviranomainen', 'hyväksyntäviranomainen', 'valmistaja', 'maahantuoja' ja 'jakelija' sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43 alakohdassa;
- c) 'rekisteröinti', 'rekisteröintitodistus', 'väliaikainen peruuttaminen', 'rekisteröintitodistuksen haltija' ja 'rekisteröinnin peruuttaminen' sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 1999/37/EY 2 artiklan b, c, d, e ja f alakohdassa;
- d) 'museoajoneuvo', 'katsastus' ja 'katsastustodistus' sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7, 9 ja 12 alakohdassa;
- e) 'huolta aiheuttavat aineet' ja 'tietoväline' sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen [kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskeva asetusta] 2 artiklan 28 ja 30 alakohdassa;
- f) 'tulliviranomaiset' sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 952/2013 5 artiklan 1 alakohdassa;
- g) 'etäsojopimus' sellaisena kuin se on määritelty direktiivin 2011/83/EU 2 artiklan 7 alakohdassa;
- h) 'verkkoalusta' sellaisena kuin se on määritelty asetuksen (EU) 2022/2065 3 artiklan i alakohdassa;
- i) 'kuluttaja' sellaisena kuin se on määritelty direktiivin (EU) 2019/771 2 artiklan 2 alakohdassa;
- j) 'pieni valmistaja' sellaisena kuin se on määritelty asetuksen (EU) 2024/1257 3 artiklan 48 alakohdassa.

II LUKU

KIERTOTALOUSVAATIMUKSET

4 artikla

Ajoneuvojen uudelleenkäytettävyys, kierrätettävyys ja hyödynnettävyys

1. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 72 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, on rakennettava siten, että
 - a) vähintään 85 prosenttia massasta on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä;
 - b) vähintään 95 prosenttia massasta on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä.
2. Valmistajien on kunkin 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvotyyppin osalta toteutettava seuraavat toimenpiteet:
 - a) kerättävä tarvittavat tiedot koko toimitusketjusta, erityisesti kaikkien ajoneuvojen valmistuksessa käytettyjen materiaalien luonteesta ja massasta, vaatimusten jatkuvan noudattamisen varmistamiseksi;
 - b) säilytettävä kaikki muut ajoneuvoa koskevat asiaankuuluvat tiedot, joita tarvitaan e alakohdassa tarkoitetussa laskentaprosessissa;
 - c) todennettava tavarantoimittajilta saatujen tietojen oikeellisuus ja täydellisyys;
 - d) hallinnoitava materiaalien erittelyä ja dokumentoitava se;
 - e) laskettava 1 kohdan soveltamiseksi uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet komission 3 kohdan mukaisesti vahvistaman menetelmän mukaisesti tai, ennen kuin tällainen menetelmä on hyväksytty ja sitä on alettu soveltaa, standardin ISO 22628:2002 mukaisesti yhdessä liitteessä II olevassa A osassa esitettyjen tekijöiden kanssa;
 - f) merkittävä polymeereistä ja elastomeereista valmistetut ajoneuvojen osat ja komponentit 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti;

g) varmistettava, että liitteessä VII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei käytetä uudelleen uusien ajoneuvojen rakentamisessa.

3. Komissio antaa viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...] 24 kuukautta]* täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi, ottaen huomioon liitteessä II esitetyt seikat.

Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5 artikla

Ajoneuvoissa olevia aineita koskevat vaatimukset

1. Huolta aiheuttavien aineiden esiintyminen ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa on pidettävä mahdollisimman vähäisenä.
2. Asetuksen (EY) N:o 1907/2006 liitteessä XVII vahvistettujen rajoitusten ja [...] asetuksen (EU) 2019/1021 liitteissä I ja II ja asetuksessa (EU) 2023/1542 asetettujen rajoitusten lisäksi tässä asetuksessa täsmennetään ajoneuvoissa olevia aineita koskeva järjestelmä.[...] Mitkään ajoneuvotyytit, jotka on tyyppihyväksytty *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 72 kuukautta]* tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tai tällaista ajoneuvoa varten markkinoille saatetut uudet osat tai komponentit eivät saa sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia.
 - 2 a. Komissio laatii viimeistään [lisätään päivämäärä, joka on 24 kuukautta tämän asetuksen hyväksymisestä] kertomuksen huolta aiheuttavien aineiden esiintymisestä ajoneuvoissa sen määrittämiseksi, missä määrin ne haittaavat materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä tai vaikuttavat kemikaaliturvallisuuteen. Euroopan kemikaalivirasto avustaa komissiota kemikaaliturvallisuuteen liittyvissä näkökohdissa. Kertomus ei kata sellaisia ajoneuvon osissa ja komponenteissa esiintyviä huolta aiheuttavia aineita, joiden määrittämistä tai arviointia edellytetään jo muussa unionin lainsäädännössä.

Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen havainnoistaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja harkitsee asianmukaisia jatkotoimia, mukaan lukien

- i) sellaisia huolta aiheuttavia aineita koskevien rajoitusten vahvistaminen, jotka haittaavat materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä niissä ajoneuvoissa, joissa niitä esiintyy, osana 5 artiklan 2 b kohdan mukaisesti annettuja delegoituja säädöksiä;
- ii) tietovaatimusten käyttöönotto osana ajoneuvojen digitaalista kiertotalousspassia 13 artiklan mukaisesti [...];
- iii) asetuksen (EY) N:o 1907/2006 68 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen käyttö uusien rajoitusten hyväksymiseksi.

Jos jäsenvaltio katsoo, että aine haittaa niissä ajoneuvoissa olevien materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, joissa tätä ainetta esiintyy, sen on toimitettava tällaiset tiedot komissiolle ja kemikaaliturvallisuuteen liittyvien näkökohtien osalta myös Euroopan kemikaalivirastolle viimeistään [lisätään päivämäärä] ja viitattava asiaankuuluviin riskinarviointeihin tai muihin asiaankuuluviin tietoihin, jos niitä on saatavilla.

2 b. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla sellaisten huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä koskevia rajoituksia, jotka haittaavat materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa syistä, jotka eivät liity ensisijaisesti kemikaaliturvallisuuteen.

3. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, ajoneuvotyypit tai tällaisia ajoneuvoja varten markkinoille saatetut osat ja komponentit voivat sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusi-arvoista kromia liitteessä III vahvistettujen edellytysten mukaisesti ja siinä asetettujen enimmäispitoisuuksien rajoissa.

Edellä olevaa 2 ja 3 kohtaa ei sovelleta ajoneuvoihin sisältyviin akkuihin ja paristoihin, joihin sovelletaan asetusta (EU) 2023/1542.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III sen mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen

- a) vahvistamalla enimmäispitoisuudet, joihin asti lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin esiintyminen sallitaan ajoneuvojen tietyissä osissa, komponenteissa ja homogeenisissa materiaaleissa;
- b) vapauttamalla ajoneuvojen tietyt osat, komponentit ja homogeeniset materiaalit 2 kohdassa säädetystä lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin esiintymistä koskevasta kiellosta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - i) näiden aineiden käyttöä ei voida välttää;
 - ii) on osoitettu, että käytön sosioekonomiset hyödyt ovat suuremmat kuin kyseisten aineiden käytöstä ihmisten terveydelle tai ympäristölle aiheutuvat riskit;
 - iii) soveltuvia vaihtoehtoisia aineita tai teknologioita ei ole;
- c) poistamalla ajoneuvojen osia, komponentteja ja homogeenisia materiaaleja liitteestä III, jos lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttö voidaan välttää;
- d) määrittelemällä ne ajoneuvojen osat, komponentit ja homogeeniset materiaalit, jotka on poistettava ennen jatkokäsittelyä, ja edellyttämällä, että ne merkitään tai tehdään muilla asianmukaisilla keinoilla tunnistettaviksi.

Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III erityisesti poistamalla luettelosta tiettyjä homogeenisia materiaaleja ja komponentteja koskevia vapautuksia, jos erityisestä vapautuksesta säädetään muussa unionin lainsäädännössä.

Komissio ottaa tämän kohdan mukaista delegoitua säädöstä antaessaan huomioon lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvotyypeissä koskevaan rajoitukseen sovellettavan vapautuksen käyttöönoton, muuttamisen tai poistamisen sosioekonomiset vaikutukset, mukaan lukien vaihtoehtojen saatavuus ja vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana.

5. Euroopan kemikaalivirasto, jäljempänä 'kemikaalivirasto', laatii 12 kuukauden kuluessa komission pyynnöstä kertomuksen liitteessä III lueteltuihin olemassa oleviin poikkeuksiin liittyvien vaihtoehtojen teknisestä ja taloudellisesta toteutettavuudesta ja antaa tällaisen arvioinnin pohjalta perustellun ehdotuksen kyseisen poikkeuksen muuttamisesta.
6. Saatuaan komission pyynnön kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan ilmoituksen siitä, että liitteessä III olevan poikkeuksen mahdollisesta muuttamisesta laaditaan kertomus, ja kehottaa jäsenvaltioita ja kaikkia asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kahdeksan viikon kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta. Kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan kaikki jäsenvaltioilta ja asianomaisilta osapuolilta saadut huomautukset.
7. Asetuksen (EY) N:o 1907/2006 76 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla perustettu kemikaaliviraston sosioekonomisesta analyysistä vastaava komitea antaa viimeistään yhdeksän kuukauden kuluttua [...] 5 kohdassa tarkoitetun kertomuksen toimittamisesta komissiolle lausunnon kertomuksesta ja ehdotetuista muutoksista. Kemikaaliviraston on toimitettava kyseinen lausunto komissiolle viipymättä.
8. [...]

6 artikla

Kierrätysmateriaalien vähimmäisosuus ajoneuvoissa

1. Kunkin ajoneuvotyyppin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 72 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 15 painoprosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia.

Vähintään 25 prosenttia ensimmäisessä alakohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyyppissä romuajoneuvoista [...] tai tämän asetuksen 23 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetusta jätteestä kierrätettyjä muoveja.

Kunkin ajoneuvon sisältämän muovin painoon ja ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun kierrätysmuovin painoon ei lasketa mukaan elastomeerejä eikä muita kertamuoveja kuin pehmustamiseen ja eristämiseen käytettävät polyuretaanivaahdot eikä muoveja, jotka sisältävät jotakin asetuksen (EU) 2019/1021 7 artiklalla säänneltyä ainetta tai ovat sen saastuttamia, jos mainitun asetuksen liitteessä IV vahvistetut kynnysarvot ylittyvät.

1 a. Kunkin ajoneuvotyypin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 96 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 20 painoprosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia.

Vähintään 25 prosenttia ensimmäisessä alakohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista tai tämän asetuksen 23 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua jätteestä kierrätettyjä muoveja.

1 b. Kunkin ajoneuvotyypin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 120 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 25 painoprosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia.

Vähintään 25 prosenttia ensimmäisessä alakohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista tai tämän asetuksen 23 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua jätteestä kierrätettyjä muoveja.

1 c. Tätä artiklaa sovellettaessa kierrätysmateriaalin osuus on hyödynnettävä kulutusjätteestä, joka on kierrätetty joko

a) unionissa sijaitsevassa laitoksessa, joka täyttää unionin lainsäädännön mukaiset ihmisten terveyden, ilmaston ja ympäristön suojelua koskevat vaatimukset; tai

b) kolmannessa maassa sijaitsevassa laitoksessa; [...] **tällaisen laitoksen on [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] alkaen täytettävä [...]** ihmisten terveyden, ilmaston ja ympäristön suojelua koskevat vaatimukset, jotka vastaavat unionin lainsäädännössä vahvistettuja vaatimuksia [...]; **komissio arvioi viimeistään [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] kattavammin odotettuja vaikutuksia maailmankauppaan sekä EU:n kierrätys- ja autoteollisuuteen ja raportoi arvioinnistaan neuvostolle ja Euroopan parlamentille.**

2. Komissio hyväksyy viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 23 kuukautta] 51 artiklan 2 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksen, jolla [...] vahvistetaan [...] tämän artiklan 1, 1 a, 1 b ja 1 c kohdan soveltamiseksi menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista [...] hyödynnettyjen muovien osuus ajoneuvotyyppissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.
- Todentamismenetelmään on sisällyttävä valmistajien velvollisuus varmistaa, että riippumaton kolmas osapuoli tarkastaa vähintään joka viides vuosi jokaisen laitoksen, joka tuottaa kierrätetystä sisällöstä koostuvaa materiaalia, jota ne käyttävät. Tarkastuksilla on varmistettava, että 1, 1 a, 1 b ja 1 c kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät, ja tarkastusten on oltava tältä osin liitteessä XIII vahvistettujen vaatimusten ja kriteerien mukaisia. **Tätä tarkastusvaatimusta sekä liitteessä XIII vahvistettuja vaatimuksia ja kriteerejä sovelletaan kolmansissa maissa kierrätettyyn materiaaliin [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] alkaen.** Osana valmistajien 8 artiklan 2 kohdan mukaisia yleisiä velvoitteita valmistajilla on oltava käytettävissään ja niiden on säilytettävä ja toimitettava toimivaltaisille tyyppihyväksyntäviranomaisille asiakirjat, mukaan lukien tarkastuskertomukset, jotka osoittavat, että laitokset täyttävät nämä edellytykset, vaatimukset ja kriteerit.
- 2 a. Jos tiettyjä kierrätettyjä muoveja ei ole riittävästi saatavilla tai niiden hinnat ovat liian korkeita, minkä vuoksi tämän artiklan 1, 1 a, 1 b ja 1 c kohdassa asetettujen kierrätysmateriaalin vähimmäisprosenttiosuuksien noudattamisesta tulee kohtuuttoman vaikeaa, komissiolle siirretään valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoitu säädös [...] **mainittujen kohtien** täydentämiseksi vahvistamalla väliaikaisia poikkeuksia kierrätysmuovien osuutta koskevista tavoitteista.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tyyppihyväksyttävissä ajoneuvotyypeissä.
- Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun kierrätetyn teräksen vähimmäisosuuden on perustuttava komission tekemään toteutettavuustutkimukseen. Tutkimus on saatettava päätökseen [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 23 kuukautta] mennessä, ja siinä on otettava huomioon erityisesti seuraavat seikat:
- a) kulutuksen jälkeisistä teräsjätteen lähteistä kierrätetyn teräksen nykyinen ja ennustettu saatavuus;

- b) kulutusjätteen nykyinen osuus eri teräksestä valmistetuissa puolituotteissa ja välituotteissa, joita käytetään ajoneuvoissa;
- c) kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen mahdollinen käyttöönotto valmistajien toimesta tulevaisuudessa tyyppihyväksyttävissä ajoneuvoissa;
- d) autoteollisuuden suhteellinen kysyntä verrattuna kuluttajien tuottaman teräsjätteen kysyntään muilla aloilla;
- e) taloudellinen elinkelpoisuus sekä tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien muutokset teräksen kierrätysastetta koskevien kierrätysteknologioiden saatavuudessa;
- f) ajoneuvojen sisältämän kierrätetyn teräksen vähimmäisosuuden vaikutus unionin avoimeen strategiseen riippumattomuuteen sekä ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin;
- g) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen; ja
- h) vaikutus autoteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

[...]

[...]

4. Komissio arvioi viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta], onko mahdollista asettaa vähimmäisosuutta koskeva vaatimus

- a) alumiinille ja sen seoksille sekä magnesiumille ja sen seoksille, jotka on kierrätetty kulutusjätteestä ja sisällytetty ajoneuvotyyppeihin; ja
- b) neodyymille, dysprosiumille, praseodyymille, terbiumille, samariumille, nikkelille, koboltille tai boorille, jotka on kierrätetty kulutusjätteestä ja sisällytetty kestomagneetteihin.

Siirretään komissiolle valta antaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun arvioinnin valmistumisen jälkeen 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vähimmäisosuudet tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tyyppihyväksyttävissä ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytettävälle kulutusjätteestä kierrätetylle alumiinille ja sen seoksille, magnesiumille ja sen seoksille, neodyymille, dysprosiumille, praseodyymille, terbiumille, samariumille, nikkelille, koboltille tai boorille.

Toisessa alakohdassa tarkoitettujen kierrätettyjen materiaalien vähimmäisosuuden on perustuttava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun toteutettavuustutkimukseen, jossa otetaan huomioon kaikki seuraavat seikat:

- a) toisessa alakohdassa lueteltujen, kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien nykyinen ja ennustettu saatavuus;
- b) kulutusjätteestä peräisin olevien kierrätettyjen materiaalien nykyiset osuudet toisessa alakohdassa luetelluissa materiaaleissa markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa;
- c) taloudellinen kannattavuus sekä tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien kierrätettyjen materiaalien tyyppiin ja kierrätysasteeseen vaikuttavat muutokset kierrätysteknologioiden saatavuudessa;
- d) ajoneuvojen sisältämän, toisessa alakohdassa lueteltujen kierrätettyjen materiaalien vähimmäisosuuden vaikutus unionin strategiseen riippumattomuuteen ja sen ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin;
- e) ajoneuvojen toimintaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset, jotka aiheutuvat toisessa alakohdassa lueteltujen kierrätettyjen materiaalien sisällyttämisestä ajoneuvojen osiin ja komponentteihin;
- f) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset toisessa alakohdassa lueteltuja materiaaleja sisältävien ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen;
- g) vaikutus autoteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

5. Komissio hyväksyy viimeistään [...] 30 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta [...] täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen, kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuuden laskemiseksi ja todentamiseksi ajoneuvotyypeissä.

Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7 artikla

Ajoneuvojen tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen ja vaihtamisen mahdollistava suunnittelu

1. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 72 kuukautta] tai sen jälkeen, on suunniteltava siten, ettei niiden rakenne estä valtuutettuja käsittelylaitoksia poistamasta liitteessä VII olevassa C osassa lueteltuja osia ja komponentteja asianomaisesta ajoneuvosta sen jätevaiheen aikana.
2. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 72 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, on suunniteltava liitäntä-, kiinnitys- ja tiivistyslementtien osalta siten, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti ja tuotetta rikkomatta poistaa ja vaihtaa ajoneuvosta sähköajoneuvon ajovoima-akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon käyttö- ja jätevaiheen aikana.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan 2 kohtaa tarkistamalla luetteloa osista ja komponenteista, jotka on tarkoitus suunnitella poistettaviksi tai vaihdettaviksi ajoneuvoista, jotta kyseiseen kohtaan voidaan sisällyttää liitteessä VII olevassa C osassa lueteltuja uusia osia ja komponentteja, ottaen huomioon tekniikan ja tieteen kehitys.
4. Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan edellytykset, jotka koskevat 2 kohdassa tarkoitettujen osien ja komponenttien suunnittelua poistamista ja vaihtamista varten, jos se on tarpeen 2 kohdassa säädetyn velvoitteen yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

III LUKU

VALMISTAJIEN VELVOITTEET

8 artikla

Yleiset velvoitteet

1. Valmistajien on osoitettava, että niiden valmistamat ja markkinoille saatetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858, asetuksen (EU) N:o 168/2013 ja tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti.
2. Sellaisten [...] ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 4, 5, 6 tai 7 artiklan vaatimuksia, valmistajan on toimitettava asiakirjat, joista käy ilmi kyseisten vaatimusten noudattaminen, ja
 - a) sisällytettävä ne asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklassa tai soveltuvin osin asetuksen (EU) N:o 168/2013 27 artiklassa tarkoitettuihin valmistusasiakirjoihin; ja
 - b) toimitettava ne tyyppihyväksyntäviranomaiselle asetuksen (EU) 2018/858 23 artiklan tai soveltuvin osin asetuksen (EU) N:o 168/2013 26 artiklan mukaisesti.
3. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 9 artiklan vaatimusta, valmistajan on toimitettava kiertotalousstrategia tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä asetuksen (EU) 2018/858 23 artiklassa tai soveltuvin osin asetuksen (EU) N:o 168/2013 26 artiklassa tarkoitetun tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.
4. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 10 artiklassa vahvistettuja vaatimuksia, valmistajan on laadittava 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot ja toimitettava ne asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä kyseisen asetuksen 23 artiklassa tarkoitetun tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.

5. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 11 artiklassa vahvistettuja vaatimuksia, valmistajan on toimitettava asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklan 1 kohdan a alakohdan tai soveltuvien osin asetuksen (EU) N:o 168/2013 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitus, jossa vahvistetaan 11 artiklan 1 kohdassa vahvistetun vaatimuksen noudattaminen, tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä [...] tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.

9 artikla

Kiertotalousstrategia

1. Kunkin ajoneuvoluokan osalta, jossa valmistaja on valmistanut ajoneuvoja, jotka on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] tai sen jälkeen, valmistajan on laadittava ja pantava täytäntöön kiertotalousstrategia, jotta se voi asettaa saataville kattavan kiertotaloutta koskevan suunnitelmansa seuraaviksi viideksi vuodeksi. Liitteessä IV olevan A osan 3 ja 4 kohdan osalta strategiaan on sisällyttävä asiaankuuluvaa ajoneuvotyyppiä koskevat tyyppikohtaiset tiedot.
2. Kiertotalousstrategiassa on kuvattava toimet, joihin valmistajat ryhtyvät noudattaakseen velvollisuuksiaan varmistaa, että II luvun mukaisia kiertotalousvaatimuksia, jotka on todennettu tyyppihyväksyntämenettelyissä ja joita sovelletaan asiaankuuluvaan ajoneuvoluokkaan, noudatetaan.
3. Kiertotalousstrategian on sisällettävä liitteessä IV olevassa A osassa vahvistetut osatekijät.
4. Valmistajan on toimitettava komissiolle jäljennös kiertotalousstrategiasta 30 päivän kuluessa siitä, kun [...] asiaankuuluvaan ajoneuvoluokkaan kuuluvalla [...] ajoneuvolle on myönnetty ensimmäinen tyyppihyväksyntä.
5. Valmistajan on seurattava kiertotalousstrategiaan sisältyviä toimia ja toteutettava niiden edellyttämät jatkotoimet sekä päivitettävä strategia joka viides vuosi liitteessä IV olevan B osan mukaisesti. Päivitetty kiertotalousstrategia on toimitettava asiaankuuluvaan ajoneuvoluokkaan kuuluvalla [...] ajoneuvolle tyyppihyväksynnän myöntäneelle tyyppihyväksyntäviranomaiselle ja komissiolle.
6. Komissio asettaa kiertotalousstrategiat ja niiden mahdolliset päivitykset julkisesti saataville luottamuksellisia tietoja lukuun ottamatta.

7. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä IV olevaa B osaa mukauttamalla kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätahuollon tekniseen ja tieteelliseen kehitykseen, autoteollisuuden markkinakehitykseen ja sääntelyn muutoksiin.
8. Komissio laatii ja julkaisee viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 83 kuukautta] ja sen jälkeen joka kuudes vuosi kertomuksen kiertotaloudesta autoteollisuudessa. Kertomuksen on perustuttava erityisesti kiertotalousstrategioihin ja niiden päivityksiin.

10 artikla

Ilmoitus kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa

1. Valmistajien on ilmoitettava kunkin ajoneuvotyyppin osalta, joka on tyyppihyväksytty [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun sen täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä, jossa vahvistetaan ajoneuvotyypeissä käytettyjen kierrätettyjen materiaalien osuuden laskemiseen ja todentamiseen käytettävä menetelmä 6 artiklan [...] 5 kohdan mukaisesti, on kulunut [...] 12 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, kierrätysmateriaalien osuus seuraavissa aineissa:
- a) neodyymi, dysprosium, praseodyymi, terbium, samarium, nikkeli, koboltti ja boori sähköisten ajomoottorien kestopagneeteissa;
 - b) alumiini ja sen seokset;
 - c) magnesium ja sen seokset;
 - d) teräs.

Ilmoituksen on koskettava kierrätysmateriaalien osuutta näissä ajoneuvotyypeissä olevissa materiaaleissa, ja siinä on ilmoitettava materiaaliosuuksittain, onko materiaali kierrätetty tuotantojätteestä vai kulutusjätteestä.

2. Tyyppihyväksyntäviranomaisten on todennettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut asiakirjat ja että ne sisältävät 1 kohdassa tarkoitetut tiedot.
3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, vaatimusta ilmoittaa kierrätysmateriaalin osuus tietyssä materiaalissa ei sovelleta, jos kyseiselle materiaalille on asetettu tavoite 6 artiklan 3 tai 4 kohdan mukaisesti.

11 artikla

Tiedot ajoneuvoissa olevien osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta

1. Valmistajien on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakimuodossa ja syrjimättömästi liitteessä V luetellut tiedot, jotka mahdollistavat seuraavien käsittelyn, turvallisen poistamisen ja vaihtamisen:

[...]/[...]/c) ajoneuvoihin sisältyvät osat, komponentit ja materiaalit, jotka sisältävät liitteessä VII olevassa B osassa lueteltuja nesteitä;
d) liitteessä VII olevassa C osassa luetellut ajoneuvojen osat ja komponentit;
e) osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksen [...]/ (EU) 2024/1252 28 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja kriittisiä raaka-aineita ajoneuvon tyyppihyväksynnän hetkellä;
f) digitaalisesti koodatut ajoneuvon komponentit ja osat, jos tällainen koodaus estää niiden korjaamisen, huollon tai vaihtamisen toisessa ajoneuvossa.
2. Valmistajien on varmistettava yhteistyö valtuutettujen käsittelylaitosten ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien kanssa perustamalla tarvittavat viestintäalustat 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen ja liitteessä V täsmennettyjen tietojen antamiseksi ja pitämiseksi ajan tasalla.

Valmistajien on annettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot maksutta.

Valmistajat voivat periä jätehuoltotoimijoilta ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajilta maksuja, jotka ovat tarpeen niiden hallinnollisten kustannusten kattamiseksi, joita aiheutuu vaadittujen tietojen asettamisesta saataville viestintäalustojen kautta.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä V tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista, komponenteista ja materiaaleista sekä niiden tietojen laajuutta, jotka valmistajien on toimitettava.

12 artikla

Ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkinnät

1. Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien on käytettävä ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkitsemisessä ja luokittelussa liitteessä VI olevassa 1–3 kohdassa lueteltuihin komponenttien ja materiaalien koodausstandardeihin sisältyvää nimikkeistöä.
2. Valmistajien on viimeistään 24 päivänä toukokuuta 2029 [...] varmistettava, että kestopagneetteja sisältävissä [...] ajoneuvon osissa ja komponenteissa on näkyvä, helposti luettava ja pysyvä merkintä, jossa ilmoitetaan [...] asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan mukaiset tiedot.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen VI mukauttamiseksi tekniikan ja tieteen kehitykseen.

13 artikla

Ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi

1. Jokaisella markkinoille saatetulla ajoneuvolla on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut [...] 72 kuukautta]* alkaen oltava ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi, joka on yhdenmukaistettava [...] muiden unionin lainsäädännön nojalla perustettujen ajoneuvoihin liittyvien ympäristöpassien kanssa, erityisesti asetuksen [...] (EU) 2023/1542 77 artiklassa ja asetuksen (EU) 2024/1257 3 artiklan 68 alakohdassa tarkoitettujen passien kanssa, ja mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä [...] niihin.

Ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi on tarvittaessa yhdenmukaistettava kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista 13 päivänä kesäkuuta 2024 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1781 ja erityisesti sen 11–13 artiklassa vahvistettujen vaatimusten kanssa.

2. Markkinoille saatettavalle ajoneuvolle kuuluvan ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin on oltava maksuton ja sen on sisällettävä seuraavat:

a) tämän asetuksen 11 artiklassa tarkoitetut tiedot digitaalisessa muodossa [...] [...];

b) tiedot ajoneuvon osista, jotka sisältävät lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia 5 artiklan 3 kohdassa vahvistetun poikkeuksen mukaisesti; [...]

b 1) ilmoitus kierrätetyn muovin ja 10 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa lueteltujen materiaalien osuudesta;

b 2) kyseistä ajoneuvotyyppiä koskeva kiertotalousstrategia; [...]

b 3) viittaus kyseisen ajoneuvotyyppin varaosaluetteloon, mukaan lukien yksittäisten osien sijainti ajoneuvossa.

3. Ajoneuvon markkinoille saattavan valmistajan on varmistettava, että ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin tiedot ovat paikkansapitävät, täydelliset ja ajantasaiset.

3 a. [...]

4. Kaikkien ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen on oltava komission 6 kohdan mukaisesti vahvistamien sääntöjen mukaisia, ja niiden on

a) perustuttava avoimiin standardeihin;

b) oltava muodoltaan yhteentoimivia;

c) oltava siirrettävissä avoimen yhteentoimivan tiedonvaihtoverkon kautta ilman toimittajariippuvuutta;

d) oltava koneluettavia, jäsenneltyjä ja haettavissa.

5. Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen digitaalinen kiertotalouspassi umpeutuu aikaisintaan [...]12 kuukauden kuluttua kyseisen romuajoneuvon romutustodistuksen antamisesta.
6. Komissio antaa viimeistään [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] [...] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan säännöt seuraavista:
- a) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin käyttöratkaisun luonne ja tekninen eritelmä;
 - b) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin tekniset suunnittelu- ja toimintavaatimukset, mukaan lukien säännöt, jotka koskevat
 - i) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin yhdenmukaistamista ja yhteentoimivuutta muiden unionin lainsäädännössä edellytettyjen passien ja todistusten kanssa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla;
 - ii) ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen tallentamista ja käsittelyä;
 - iii) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin saatavuutta sen jälkeen, kun 3 kohdassa säädettyjen velvoitteiden täyttämisestä vastaava valmistaja on lakannut olemasta tai lopettanut toimintansa unionissa;
 - c) ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen käyttöönotto, muuttaminen ja päivittäminen muiden kolmansien osapuolten kuin valmistajan toimesta;
 - d) sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijainti, joka mahdollistaa pääsyn ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin.

Kun komissio vahvistaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut säännöt, se ottaa huomioon tarpeen varmistaa turvallisuuden ja yksityisyyden korkea taso.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut [...] täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

IV LUKU

ROMUAJONEUVOJEN JÄTEHUOLTO

1 JAKSO

YLEISET VAATIMUKSET

14 artikla

Toimivaltainen viranomainen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän luvun mukaisista velvoitteista ja erityisesti sen seurannasta ja tarkistamisesta, että talouden toimijat, tuottajat ja tuottajavastuujärjestöt noudattavat 15–[...]37 artiklassa ja liitteessä I säädettyjä velvollisuuksiaan.
2. Kukin jäsenvaltio voi nimetä 1 kohdassa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten keskuudesta yhden yhteyspisteen komission kanssa tapahtuvaa yhteydenpitoa varten.
3. Jäsenvaltioiden on vahvistettava toimivaltaisten viranomaisten organisaatiota ja toimintaa koskevat yksityiskohdat, mukaan lukien hallinnolliset ja menettelysäännöt, jotka koskevat
 - a) tuottajien rekisteröintiä [...] 19 artiklan mukaisesti;
 - b) tuottajien ja tuottajavastuujärjestöjen hyväksymistä [...] 18 artiklan mukaisesti;
 - c) laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täytäntöönpanon valvontaa 16 ja 20 artiklan mukaisesti;
 - d) ajoneuvoja ja romuajoneuvoja koskevien tietojen keruuta [...] 19 artiklan 12 kohdan ja 49 artiklan 6 kohdan mukaisesti;
 - e) tietojen asettamista saataville 49 artiklan mukaisesti.

4. Jäsenvaltioiden on viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...] 12 kuukautta]* ilmoitettava komissiolle 1 kohdan mukaisesti nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten nimet ja osoitteet. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ilman aiheetonta viivytystä kaikista toimivaltaisten viranomaisten nimien tai osoitteiden muutoksista.

15 artikla

Valtuutetut käsittelylaitokset

1. Kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat käsitellä romuajoneuvoja, on hankittava toimivaltaiselta viranomaiselta lupa direktiivin 2008/98/EY 23 artiklan mukaisesti ja noudatettava luvassa vahvistettuja ehtoja, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2010/75/EU soveltamista.
2. Ennen edellä 1 kohdassa tarkoitetun luvan myöntämistä toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, onko laitoksella tai yrityksellä tarvittavat [...] valmiudet 27 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämiseksi.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa luvissa on mainittava, että käsittelylaitoksilla on toimivalta antaa 25 artiklassa tarkoitettu romutustodistus. Jäsenvaltiot voivat säätää yleisesti, että käsittelylaitoksilla on toimivalta antaa 25 artiklassa tarkoitettu romutustodistus.
- 3 a. Tuottajat tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt tuottajavastuujärjestöt voivat tehdä sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa täyttääkseen tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa. Tällaisten sopimusten on oltava oikeudenmukaisia, avoimia ja syrjimättömiä, ja ne voivat perustua jäsenvaltion laatimaan malliin.

4. [...] Jäsenvaltioiden on varmistettava, että luvan myöntämisehdot ja -menettelyt ovat täysin yhteensovitettuja, jos näihin lupamenettelyihin osallistuu useampi kuin yksi toimivaltainen viranomainen tai useampi kuin yksi laitos tai yritys, joka aikoo käsitellä romuajoneuvoja, jotta voidaan taata kaikkien tässä menettelyssä toimivaltaisten viranomaisten tehokas yhdenmukainen lähestymistapa.
5. Siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädös, jossa vahvistetaan 3 a kohdassa tarkoitettuihin sopimuksiin sovellettavat yksityiskohtaiset vaatimukset oikeudenmukaisten, avointen ja syrjimättömien ehtojen ja edellytysten varmistamiseksi. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2 JAKSO

LAAJENNETTU TUOTTAJAN VASTUU

16 artikla

Laaennettu tuottajan vastuu

Tuottajilla on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta]* alkaen laajennettu tuottajan vastuu ajoneuvoista, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella. Laaennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän [...] [...] on oltava direktiivin 2008/98/EY 8 ja 8 a artiklan mukainen ja täytettävä tämän luvun vaatimukset.

Laaennettuun tuottajan vastuuseen on sisällyttävä tuottajien velvollisuus varmistaa, että

- a) ajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella ja joista on tullut romuajoneuvoja
 - i) kerätään 23 artiklan mukaisesti;
 - ii) käsitellään 27 artiklan mukaisesti;

- b) jätehuoltotoimijat, jotka käsittelevät a alakohdassa tarkoitettuja romuajoneuvoja, täyttävät 34 artiklassa säädetyt tavoitteet.

Syrjäisimmillä alueilla jäsenvaltiot voivat mukauttaa tuottajien velvoitteita palvelun takaamiseksi ja romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi näiden alueiden ominaispiirteet huomioon ottaen.

Tuottajien on direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi julkaistava verkkosivustoillaan kerran vuodessa tiedot romuajoneuvojen keräyksestä sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä ja muovin kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, jollei liikesalaisuudesta muuta johdu.

[...] 17 artikla

Tuottajavastuujärjestö

1. Tuottajat voivat päättää täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa joko yksilöllisesti tai antaa [...] 18 artiklan mukaisesti hyväksytyn tuottajavastuujärjestön tehtäväksi täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet niiden puolesta.

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä, joilla tuottajat velvoitetaan antamaan 16 artiklassa säädettyjen laajennettua vastuuta koskevien velvoitteidensa täyttämisen tuottajavastuujärjestölle.

2. Tuottajavastuujärjestöjen on varmistettava hallussaan olevien tietojen luottamuksellisuus, kun on kyse yritysten sisäisistä tiedoista tai yksittäisiin tuottajiin tai niiden laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutettuihin edustajiin suoraan liittyvistä tiedoista.

3. Tuottajavastuujärjestöjen on direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi julkaistava verkkosivustoillaan [...] kerran vuodessa tiedot tuottajavastuujärjestön edustamien tuottajien suorittamasta romuajoneuvojen keräyksestä sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä ja muovin kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, jollei liikesalaisuudesta muuta johdu.
4. Tuottajavastuujärjestöjen on varmistettava [...] säännöllinen vuoropuhelu sidosryhmien välillä direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 6 kohdan mukaisesti.

18 artikla

Laajennettuun tuottajan vastuuseen liittyvien velvoitteiden täyttämistä koskeva hyväksyntä

1. Laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden yksilöllisen täyttämisen tapauksessa tuottajan ja laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden kollektiivisen täyttämisen tapauksessa nimettyjen tuottajavastuujärjestöjen on haettava hyväksyntää toimivaltaiselta viranomaiselta.
2. Hyväksyntä voidaan myöntää ainoastaan, jos osoitetaan, että direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan a–d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia noudatetaan ja että tuottajan tai tuottajavastuujärjestön käyttöön ottamat toimenpiteet riittävät täyttämään tässä luvussa säädetyt velvoitteet niiden ajoneuvojen määrän osalta, jotka yksi tuottaja tai useampi tuottaja, joiden puolesta tuottajavastuujärjestö toimii, asettaa ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella.

Laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden yksilöllisen täyttämisen tapauksessa tuottaja ja laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden kollektiivisen täyttämisen tapauksessa nimetyt tuottajavastuujärjestöt voidaan rekisteröidä vain, jos niillä on tämän artiklan mukainen toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä. Tämä ei rajoita mahdollisuutta yhdistää 19 artiklan mukainen rekisteröintimenettely ja tämän artiklan mukainen hyväksyntämenettely yhdeksi menettelyksi.

3. Jäsenvaltioiden on annettava 14 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja hallinnollisia ja menettelysääntöjä vahvistaessaan yksityiskohtaiset tiedot hyväksyntämenettelystä, joka voi vaihdella sen mukaan, liittyykö se laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden yksilölliseen vai kollektiiviseen täyttämiseen, sekä yksityiskohtaiset säännöt tuottajia tai tuottajavastuujärjestöjä koskevien vaatimusten noudattamisen todentamisesta, mukaan lukien tiedot, jotka tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen on toimitettava tätä varten.
4. Tuottajan tai tuottajavastuujärjestöjen on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ilman aiheutonta viivytystä kaikista hyväksyntään sisältyvien tietojen muutoksista, kaikista hyväksynnän ehtoja koskevista muutoksista tai toiminnan pysyvistä lopettamisesta.
5. Direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan d alakohdassa säädetty omavalvonta on suoritettava säännöllisesti vähintään joka kolmas vuosi ja toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä sen todentamiseksi, että kyseisen alakohdan säännöksiä noudatetaan ja että 2 kohdassa tarkoitettujen hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttyvät edelleen. Tuottajan tai tuottajavastuujärjestön on esitettävä pyynnöstä omavalvontaraportti ja tarvittaessa korjaavia toimia koskeva suunnitelmaluonnos toimivaltaiselle viranomaiselle. Toimivaltainen viranomainen voi esittää huomautuksia omavalvontaraportista ja korjaavia toimia koskevasta suunnitelmaluonnoksesta, ja sen on toimitettava mahdolliset huomautukset tuottajalle tai tuottajavastuujärjestölle, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 6 kohdassa tarkoitettua toimivaltaa. Tuottajan tai tuottajavastuujärjestön on laadittava ja pantava täytäntöön korjaavia toimia koskeva suunnitelma, joka perustuu kyseisiin huomautuksiin.
6. Toimivaltainen viranomainen voi päättää peruuttaa hyväksynnän, jos tuottaja tai tuottajavastuujärjestö ei enää täytä romuajoneuvojen keräyksen ja käsittelyn järjestämistä koskevia vaatimuksia, laiminlyö raportoinnin toimivaltaiselle viranomaiselle, jättää ilmoittamatta toimivaltaiselle viranomaiselle hyväksynnän ehtoja koskevista muutoksista tai on lopettanut toimintansa.

Rekisteröinti [...]

1. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta] mennessä perustettava tuottajarekisteri, jonka avulla seurataan, noudattavatko tuottajat tämän luvun vaatimuksia.

Rekisterissä on oltava linkit muiden kansallisten tuottajarekisterien verkkosivustoille, jotta helpotetaan tuottajien tai laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutettujen edustajien rekisteröintiä kaikissa jäsenvaltioissa, sekä kansallisille verkkosivustoille, joilla on tietoja rekisteröintimenettelystä, jos sellaisia on saatavilla.

Komissio perustaa viimeistään [julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 30 kuukautta tämän [...] asetuksen voimaantulosta] verkkosivuston, joka sisältää linkit kaikkiin kansallisiin rekistereihin, jotta helpotetaan tuottajien rekisteröintiä kaikissa jäsenvaltioissa, sekä kansallisille verkkosivustoille, joilla on tietoja rekisteröintimenettelystä, jos sellaisia on saatavilla.

2. Tuottajien on rekisteröidyttävä 1 kohdassa tarkoitettuun rekisteriin. Tätä varten niiden on jätettävä rekisteröintihakemus kussakin jäsenvaltiossa, jossa ne asettavat ajoneuvon ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla.

Tuottajien on toimitettava rekisteröintihakemus 8 kohdan a alakohdassa tarkoitetun sähköisen tietojenkäsittelyjärjestelmän kautta.

Tuottajat saavat asettaa ajoneuvoja saataville jäsenvaltion markkinoilla ainoastaan, jos ne tai valtuutuksen tapauksessa niiden laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutetut edustajat on rekisteröity kyseisessä jäsenvaltiossa.

3. Rekisteröintihakemuksessa on oltava liitteessä VIII luetellut tiedot. Jäsenvaltio voi tarvittaessa pyytää lisätietoja tai täydentäviä asiakirjoja, jotta tuottajarekisteriä voidaan käyttää tehokkaasti.
4. Poiketen siitä, mitä 3 kohdassa säädetään, liitteessä VIII olevan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut tiedot on annettava joko 3 kohdan mukaisessa rekisteröintihakemuksessa tai [...] 18 artiklan mukaisessa hyväksyntähakemuksessa.

5. Jos tuottaja on nimennyt tuottajavastuujärjestön [...] 17 artiklan mukaisesti, kyseisen järjestön on täytettävä tämän artiklan mukaiset velvoitteet soveltuvien osin, jollei jäsenvaltio, jossa ajoneuvo on asetettu saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa, toisin ilmoita.
6. Laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutettu edustaja voi täyttää tämän artiklan mukaiset velvoitteet tuottajan puolesta.

Jos yksi valtuutettu edustaja edustaa jäsenvaltiossa useampaa tuottajaa, kyseisen valtuutetun edustajan on ilmoitettava erikseen kunkin edustamansa tuottajan nimi ja yhteystiedot.

7. Jäsenvaltiot voivat päättää, että tämän artiklan mukainen rekisteröintimenettely ja [...] 18 artiklan mukainen hyväksyntämenettely muodostavat yhden ainoan menettelyn edellyttäen, että hyväksyntähakemus täyttää tämän artiklan 3–6 kohdassa säädetyt vaatimukset.
8. Toimivaltaisen viranomaisen on
- a) asetettava verkkosivustollaan saataville tiedot, jotka koskevat sähköisen tietojenkäsittelyjärjestelmän kautta tapahtuvaa hakuprosessia;
 - b) tehtävä rekisteröinnit ja annettava rekisteröintinumero enintään 12 viikon kuluessa siitä, kun kaikki 2 ja 3 kohdassa vaaditut tiedot on toimitettu.
9. Toimivaltainen viranomainen voi
- a) vahvistaa rekisteröintivaatimuksia ja -prosessia koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä lisäämättä 2 ja 3 kohdassa säädettyihin vaatimuksiin olennaisia vaatimuksia;
 - b) periä tuottajilta kustannuksiin perustuvia ja oikeasuhteisia maksuja 2 kohdassa ja 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hakemusten käsittelystä.
10. Toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä rekisteröimästä tuottajaa tai peruuttaa tuottajan rekisteröinnin, jos 3 kohdassa tarkoitettuja tietoja ja niihin liittyviä asiakirjatodisteita ei toimiteta tai ne eivät ole riittäviä tai jos tuottaja ei enää täytä liitteessä VIII olevan 1 kohdan d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia.

Toimivaltaisen viranomaisen on peruutettava tuottajan rekisteröinti, jos tuottaja on lakannut olemasta.

11. Tuottajan tai tapauksen mukaan tuottajan laajennettua tuottajan [...] vastuuta varten valtuutetun edustajan tai edustamiensa tuottajien puolesta nimetyn tuottajavastuujärjestön on ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle kaikista rekisteröinnin sisältämien tietojen muutoksista ja ajoneuvojen, joita rekisteröinti koskee, markkinoilla saataville asettamisen pysyvästä lopettamisesta jäsenvaltion alueella.
12. Tuottajan tai tapauksen mukaan tuottajan laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutetun edustajan tai tuottajavastuujärjestön on raportoitava rekisteristä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täyttämisestä.

20 artikla

Tuottajien taloudellinen vastuu

1. Tuottajan maksamien maksuosuuksien on katettava seuraavat kustannukset, jotka liittyvät tuottajan markkinoilla saataville asettamiin ajoneuvoihin:
 - a) kustannukset, jotka aiheutuvat 23–26 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta [...] romuajoneuvojen keräyksestä ja sen jälkeen niiden kuljettamisesta keräyspisteestä romutustodistuksen antaneeseen valtuutettuun käsittelylaitokseen, ja kustannukset, jotka aiheutuvat 27–[...] 31, 34 ja [...] 36 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta romuajoneuvojen käsittelystä, edellyttäen, että [...] niissä otetaan direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 4 kohdan a–c alakohdan mukaisesti huomioon ne jätehuoltotoimijoiden tulot, jotka liittyvät käytettyjen varaosien ja käytettyjen varakomponenttien, puhdistettujen romuajoneuvojen tai romuajoneuvoista kierrätettyjen uusioraaka-aineiden myyntiin;
 - b) romuajoneuvojen keräyksen parantamiseen tähtäävien tiedotuskampanjoiden kustannukset;
 - c) jäljempänä 25 artiklassa tarkoitetun ilmoitusjärjestelmän perustamisesta aiheutuvat kustannukset;

- d) tietojen keräämisestä ja toimivaltaisille viranomaisille raportoinnista aiheutuvat kustannukset.

Poiketen siitä, mitä tämän artiklan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa ja 1 a kohdassa säädetään, niiden direktiivin 2000/53/EY soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen osalta, jotka on asetettu saataville markkinoilla ennen tämän asetuksen voimaantuloa, jäsenvaltioissa, joissa tuottajien ei direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti tarvinnut vastata kustannuksista kokonaan vaan ainoastaan huomattavalta osin, näiden ajoneuvojen tuottajan maksettavaksi kuuluvien maksuosuuksien on vastattava tasoa, joka muodostaa huomattavan osan kyseisessä alakohdassa tarkoitetuista kustannuksista.

- 1 a. Ajoneuvon markkinoille saattavien tuottajien maksamien maksuosuuksien on katettava myös 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettut kustannukset, jotka liittyvät ajoneuvoihin, joiden tuottajaa ei voida tunnistaa tai joiden tuottajaa ei ole enää olemassa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tuli romuajoneuvo, niiden markkinaosuuteen suhteutettuna.
2. Toimivaltaisen viranomaisen on tiiviissä yhteistyössä tuottajien, tuottajavastuujärjestöjen ja jätehuoltotoimijoiden kanssa seurattava
- a) keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia ja jätehuoltotoimijoiden tuloja;
- b) niiden maksuosuuksien tasoa, jotka tuottajien on maksettava nimetyille tuottajavastuujärjestöille, kun laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään kollektiivisesti, jotta kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti kaikkien asianomaisten toimijoiden kesken.
3. Tuottajien, jotka asettavat markkinoilla saataville erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, maksamalla maksuosuuksilla katetaan ainoastaan ne 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettut kustannukset, jotka koskevat tällaisten ajoneuvojen keräystä ja puhdistamista.
4. Jos laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään yksilöllisesti, tuottajien on annettava vakuudet ajoneuvoille, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella. Vakuuksilla on varmistettava sellaisten 1 kohdassa tarkoitettujen toimien rahoitus, jotka liittyvät kyseisiin ajoneuvoihin.

Jäsenvaltioiden, joissa ajoneuvo on asetettu ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla, on määritettävä vakuuden määrä ottaen huomioon 21 artiklassa säädetyt kriteerit.

Vakuus voi olla muodoltaan tuottajan osallistuminen asianmukaisesti romuajoneuvojen jätahuollon rahoitusjärjestelmiin, [...] rahoitustakuu tai vastaava vakuutus.

5. Valtiojohtoisen tuottajavastuujärjestön tapauksessa tällainen vakuus voi olla muodoltaan julkinen rahasto, jota rahoitetaan tuottajamaksuilla ja josta järjestöä hallinnoiva jäsenvaltio on yhteisvastuussa, sanotun kuitenkin rajoittamatta SEUT 107 ja 108 artiklan soveltamista.

6. Perusajoneuvon valmistajaa pidetään tuottajana, ja se voi kerätä suhteellisia maksuosuuksia tyyppihyväksynnän myöhempien vaiheiden valmistajilta.

21 artikla

Maksujen mukauttaminen

1. Jos laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään kollektiivisesti, tuottajavastuujärjestöjen on varmistettava, että tuottajien niille maksamia maksuosuuksia mukautetaan ottamalla huomioon ainakin seuraavat seikat:

- a) ajoneuvon paino;
- b) voimansiirron tyyppi;
- c) sen ajoneuvotyyppin kierrätettävyyss- ja uudelleenkäytettävyyssaste, johon ajoneuvo kuuluu, tyyppihyväksyntäviranomaiselle 4 artiklan mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella;

- d) aika, joka tarvitaan ajoneuvon purkamiseen valtuutetussa käsittelylaitoksessa, erityisesti niiden osien ja komponenttien osalta, jotka on poistettava ennen murskausta 30 artiklan mukaisesti;
 - e) korkealaatuisen kierrätysprosessin estävien materiaalien ja aineiden, kuten liimojen, komposiittimuovien tai hiilivahvisteisten materiaalien, osuus;
 - f) kierrätysmateriaalien prosenttiosuus ajoneuvossa käytetyissä, 6 ja 10 artiklassa luetelluissa materiaaleissa;
 - g) 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen aineiden esiintyminen ja määrä.
2. Siirretään komissiolle valta antaa [...] [...] 51 artiklan 2 kohdan mukainen täytäntöönpanosäädös, jolla [...] vahvistetaan [...] yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten 1 kohdassa säädettyjä kriteerejä on sovellettava. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

22 artikla

Kustannustenjakomekanismi ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa

1. Jos ajoneuvosta tulee romuajoneuvo muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka alueella ajoneuvo asetettiin saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa, eikä tuottajaa ole mahdollista tunnistaa sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, tuottajan [...], joka saattoi kyseisen ajoneuvon markkinoille, tai tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tuottajavastuujärjestön, jos sellainen on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, on varmistettava, että muissa jäsenvaltioissa toimiville jätehuoltotoimijoille 20 artiklassa tarkoitetuista jätehuoltotoimista aiheutuvat [...] kustannukset katetaan.
2. Tuottajan, joka saattaa ajoneuvon markkinoille, tai tuottajavastuujärjestön, jos sellainen on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa tuottaja on saattanut kyseisen ajoneuvon markkinoille, on

- a) nimettävä kirjallisella toimeksiannolla [...] valtuutettu edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa;
- b) perustettava rajatylittäviä yhteistyömekanismeja 20 artiklassa tarkoitettuja jätehuoltotoimia toteuttavien jätehuoltotoimijoiden kanssa.

2 a. Jäsenvaltiot voivat vaatia ajoneuvojen omistajia maksamaan hallinnollisen maksun sellaisista käytetyistä ajoneuvoista tai ajoneuvoista, joiden valmistajaa ei voida tunnistaa, jotka on rekisteröity kyseisessä jäsenvaltiossa ensimmäistä kertaa, 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen jätehuoltotoimien kustannusten kattamiseksi. Hallinnollinen maksu ei saa ylittää 20 artiklan 1 kohdan mukaista maksuosuutta.

- 3. Jäsenvaltion, jossa ajoneuvosta tuli romuajoneuvo, on seurattava, että tuottajat tai tuottajavastuujärjestöt, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, noudattavat 1 ja 2 kohtaa. Seurannan on perustuttava tietoihin, jotka tuottajat tai tuottajavastuujärjestöt, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, raportoivat ja vahvistavat toimivaltaisille viranomaisille 1 ja 2 kohdan täytäntöönpanosta, erityisesti 1 kohdassa tarkoitettujen romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten laskemisesta ja jakamisesta, ottaen asianmukaisesti huomioon liikesalaisuudet ja muut kilpailukykyä koskevat näkökohdat.
- 4. Jos se on tarpeen tämän artiklan noudattamisen varmistamiseksi ja sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi ja ottaen huomioon tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen yhteistyö- ja seurantatoimien puitteissa, siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksia ja 1 kohdassa tarkoitettujen mekanismien ominaispiirteitä.

3 JAKSO

ROMUAJONEUVOJEN KERÄYS

23 artikla

Romujoneuvojen keräys

1. Tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, on perustettava keräysjärjestelmiä [...] kaikille [...] ajoneuvoille, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville jäsenvaltion alueella ja joista on tullut romujoneuvoja, tai osallistuttava näiden järjestelmien perustamiseen.

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat tai tuottajavastuujärjestöt, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, perustavat keräysjärjestelmiä kaikkia romujoneuvoja varten.

2. Tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, on varmistettava, että 1 kohdassa tarkoitetuilla keräysjärjestelmillä
 - a) katetaan jäsenvaltion koko alue;
 - b) [...] on käytössään valtuutettujen käsittelylaitosten tai keräyspisteiden riittävä saatavuus, kun otetaan huomioon väestön koko ja väestötiheys sekä romujoneuvojen odotettavissa oleva määrä, siten että laitoksia ei ole ainoastaan alueilla, joilla keräys ja sitä seuraava käsittely ovat kannattavimpia;
 - c) varmistetaan ajoneuvojen korjauksista peräisin olevien jätteiden keräys;
 - d) mahdollistetaan kaikenmerkkisten romujoneuvojen keräys niiden alkuperästä riippumatta;
 - e) mahdollistetaan kaikkien romujoneuvojen [...] hyväksyminen keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin maksutta 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

3. Tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen, jos sellaisia on nimetty [.../ 17 artiklan mukaisesti, on julkaistava verkkosivustoillaan luettelo keräyspisteistä ja valtuutetuista käsittelylaitoksista ja päivitettävä sitä säännöllisesti sekä toteutettava tiedotuskampanjoita, joilla lisätään romuajoneuvojen keräysjärjestelmien tunnettuutta ja tiedotetaan romuajoneuvojen epäasianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ympäristövaikutuksista. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että tiedotuskampanjoita koordinoidaan jäsenvaltiossa yhteistyössä tuottajien tai tuottajavastuujärjestöjen, jos sellaisia on nimetty 17 artiklan mukaisesti, ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa.
4. Jäsenvaltiot voivat antaa muille [...] keräyspisteille kuin valtuutetuille käsittelylaitoksille [...] luvan kerätä romuajoneuvoja.
- [...]
- Keräyspisteiden on saatava toimivaltaiselta viranomaiselta lupa direktiivin 2008/98/EY 23 artiklan mukaisesti ja täytettävä kyseisessä luvassa asetetut edellytykset.
- Luvan myöntämiseksi toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, että tällaisella laitoksella tai yrityksellä on tarvittavat valmiudet seuraavien velvoitteiden täyttämiseksi:
- a) [...] kerätä romuajoneuvot ja varastoida ne väliaikaisesti [...] liitteessä VII olevan A osan mukaisesti;
 - b) [...] valmistautua kerättyjen romuajoneuvojen siirtämiseen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin estämällä nesteiden tahattomat vuodot ja luvaton pääsy keräyspisteeseen;
 - b a) järjestää kuljetus valtuutettuun käsittelylaitokseen, kun vähintään kahdeksan romuajoneuvoa varastoidaan samaan aikaan keräyspisteeseen; ja
 - c) taata, että kaikki kerätty romuajoneuvot siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen [...] kuukauden kuluessa romuajoneuvon vastaanottamisesta. [...]

[...] [...]

5. Keräyspisteiden [...] on annettava ajoneuvon omistajalle sähköisessä muodossa oleva asiakirja, jossa vahvistetaan romuajoneuvon vastaanottaminen, ja toimitettava se 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti perustetun sähköisen ilmoitusmenettelyn kautta jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille, mukaan lukien 14 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset.

24 artikla

Romuajoneuvojen toimitus [...]

1. Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen omistajan ja omistajan puolesta toimivan talouden toimijan on toimitettava romuajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen tai keräyspisteeseen ilman aiheetonta viivytystä. [...]
2. Romuajoneuvon, mukaan lukien varaosat ajoneuvon korjauksen ja huollon jälkeen, toimittamisen [...] on oltava maksutonta ajoneuvon viimeiselle omistajalle, paitsi jos romuajoneuvosta puuttuu ajoneuvon olennaisia osia tai komponentteja [...] tai jos se sisältää romuajoneuvoon lisättyä jätettä.

Tätä artiklaa sovellettaessa olennaisia osia ovat:

- a) sähköiset ajomoottorit, mukaan lukien niiden kotelot ja niihin liittyvät ohjausyksiköt, johdot ja muut osat, komponentit ja materiaalit;
- b) sähköajoneuvon ajovoima-akut, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 14 alakohdassa;
- c) moottorit;
- d) katalysaattorit;
- e) vaihdelaatikot;
- f) kori.

Jos sähköajoneuvosta puuttuu akku, romuajoneuvon toimittaminen käsittelylaitokseen on maksutonta edellyttäen, että ajoneuvon viimeinen omistaja toimittaa asiakirjat, joista käy ilmi, että ammattimainen toimija on käsitellyt akun asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti.

3. Edellä 2 kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka vakuutusyhtiöt ovat ilmoittaneet teknisiksi kokonaishäviöiksi.

25 artikla

Romutustodistus

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on annettava romutustodistus [...] ajoneuvon viimeiselle omistajalle, kun romuajoneuvo toimitetaan valtuutettuun käsittelylaitokseen. Romutustodistus [...] on annettava liitteessä IX olevan mallin mukaisesti. Tätä velvoitetta ei sovelleta luokan L ajoneuvoihin, joita ei tarvitse rekisteröidä kyseisessä jäsenvaltiossa.
2. Romutustodistus on annettava sähköisessä muodossa, ja se on toimitettava sähköisellä ilmoitusmenettelyllä jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille, mukaan lukien 14 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset. Valtuutetun käsittelylaitoksen on toimitettava jäljennös sähköisestä ilmoituksesta viimeiselle ajoneuvon omistajalle ja kaikille ajoneuvon omistajan puolesta toimiville talouden toimijoille.
3. Jos romuajoneuvo, jolle on annettu romutustodistus jossakin jäsenvaltiossa, on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, sen jäsenvaltion [...] nimeämien [...] asiaankuuluvien viranomaisten, jossa romutustodistus on annettu, on ilmoitettava sen jäsenvaltion [...] nimeämille [...] asiaankuuluville viranomaisille, jossa ajoneuvo on rekisteröity, että kyseiselle ajoneuvolle on annettu romutustodistus.
4. Asiaankuuluvat ajoneuvorekisteriviranomaiset [...] voivat peruuttaa romuajoneuvon rekisteröinnin vasta saatuaan kyseisen ajoneuvon romutustodistuksen.
5. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty romutustodistukset on tunnustettava kaikissa muissa jäsenvaltioissa.

26 artikla

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

4 JAKSO

ROMUAJONEUVOJEN KÄSITTELY

27 artikla

Valtuutettujen käsittelylaitosten velvoitteet

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit sekä ajoneuvojen korjauksista syntyvät jäteosat otetaan vastaan ja käsitellään niiden luvissa vahvistettujen ehtojen sekä tämän asetuksen mukaisesti.
2. [...]
3. Valtuutettujen käsittelylaitosten on
 - a) varastoiva kaikki romuajoneuvot sekä niiden osat, komponentit ja materiaalit liitteessä VII olevassa A osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti, vaikka varastointi olisi väliaikaista;
 - b) puhdistettava kaikki romuajoneuvot 29 artiklan ja liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti;
 - c) poistettava romuajoneuvosta liitteessä VII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit [...] 30 ja 31 artiklan mukaisesti;

- d) käsiteltävä kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit tämän asetuksen 28, 29, 30, 31, 32, 35 ja 36 artiklan ja liitteen VII, jätehierarkian ja direktiivin 2008/98/EY [...] 4 artiklassa säädettyjen yleisten vaatimusten mukaisesti;
- e) varmistettava, että kaikki 2 kohdassa tarkoitettu romuajoneuvojen käsittely johtaa 34 artiklan tavoitteiden saavuttamiseen, ja sovellettava tapauksen mukaan direktiivin 2010/75/EU 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa.

Direktiivin 2008/98/EY 35 artiklassa säädettyjen vaatimusten lisäksi valtuutettujen käsittelylaitosten on säilytettävä tiedot kaikista a–e alakohdassa tarkoitetuista romuajoneuvoille suoritetuista käsittelytoimista sähköisesti kolmen vuoden ajan, ja niiden on voitava esittää nämä tiedot asianomaisten kansallisten viranomaisten pyynnöstä.

4.[...] [...] Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VII mukauttamalla romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vähimmäisvaatimuksia käsittelyteknologioiden tieteen ja tekniikan kehitykseen, mukaan lukien

- a) lisäämällä, poistamalla tai tarkistamalla liitteessä VII olevassa C osassa lueteltuja osia ja komponentteja;
- b) tarkistamalla liitteessä VII olevan G osan 2 kohdassa lueteltujen tuotosjakeiden tavoitearvoja;
- c) laajentamalla liitteessä VII olevan G osan 2 b kohdassa lueteltujen alumiiniseostyyppien luetteloa;
- d) lisäämällä laatuvaatimuksia, joilla parannetaan kierrätettävien muovien erottamista ja niiden kierrätystekniikoiden tavoitearvoja, joita sovelletaan liitteessä VII olevan G osan 2 kohtaan. [...]

5. Jäsenvaltioiden on kannustettava valtuutettuja käsittelylaitoksia ottamaan käyttöön sertifioituja ympäristöjärjestelmiä asetuksen (EY) N:o 1221/2009 mukaisesti.

Murskausta koskevat yleiset vaatimukset

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja muiden murskaustoimia suorittavien jätehuoltotoimijoiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...]36 kuukautta] alkaen pyydettävä, että niille murskausta varten toimitetut romuajoneuvot tai niille murskausta tai leikkaamista varten toimitetut, N2-, N3-, M2-, M3- ja O-luokkien romuajoneuvojen alustasta tai korista peräisin olevat suuret rakenneosat ja komponentit [...]:
 - a) [...] on puhdistettu 29 artiklan mukaisesti ja niiden osat ja komponentit on poistettu 30 artiklan mukaisesti; ja
 - b) on toimitettu mukanaan jäljennös kyseiselle romuajoneuvolle annetusta romutustodistuksesta.
2. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja murskaustoimia suorittavien jätehuoltotoimijoiden, jotka vastaanottavat romuajoneuvoja, jotka eivät täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia, on
 - a) ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle vaatimustenvastaisuudesta, mukaan lukien sen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nimi ja yhteystiedot, joka on toimittanut romuajoneuvon valtuutetulle käsittelylaitokselle tai muulle jätehuoltotoimijalle murskausta varten;
 - b) pidätyttävä käyttämästä kyseisiä romuajoneuvoja murskaustoimissaan, ellei toimivaltainen viranomainen anna lupaa tällaisiin toimiin tai kunnes on toteutettu tarvittavat toimenpiteet romuajoneuvon käsittelemiseksi 29 ja 30 artiklan mukaisesti ja romutustodistuksen antamiseksi 25 artiklan mukaisesti.
3. Valtuutetut käsittelylaitokset ja romuajoneuvojen murskaustoimia suorittavat jätehuoltotoimijat saavat [...] murskata romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja yhdessä [...] muun jätteen kanssa ainoastaan, jos liitteessä VII olevan G osan 1 ja 2 kohdan kriteereitä ja raja-arvoja noudatetaan.

Romuajoneuvojen puhdistaminen

1. [...] Valtuutetun käsittelylaitoksen on puhdistettava sinne toimitetut romuajoneuvot 30 päivän kuluessa ennen niiden jatkokäsittelyä ja liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti.
2. Liitteessä VII olevassa B osassa luetellut nesteet on kerättävä ja varastoitava erikseen liitteessä VII olevassa A osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Jäteöljyt on kerättävä ja varastoitava erillään muista nesteistä, ja ne on käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 21 artiklan mukaisesti.
3. Edellä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja aineita sisältävät osat, komponentit ja materiaalit on poistettava romuajoneuvoista ja käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti.
4. Akut on poistettava erikseen romuajoneuvoista ja varastoitava tähän osoitetulle alueelle jatkokäsittelyä varten asetuksen (EU) 2023/1542 [...] 70 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
5. Puhdistetut osat, komponentit ja materiaalit on käsiteltävä ja merkittävä direktiivin 2008/98/EY 18 ja 19 artiklan mukaisesti.
6. Valtuutetun käsittelylaitoksen on dokumentoitava romuajoneuvojen puhdistaminen kirjaamalla liitteessä VII olevan B osan 3 kohdassa luetellut tiedot ja ilmoitettava nämä tiedot kultakin kalenterivuodelta sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa romuajoneuvot kerättiin, kuuden kuukauden kuluessa kalenterivuoden päättymisestä jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen määrittämässä muodossa.

Osien ja komponenttien pakollinen poistaminen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskausta

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen varmistettava, että liitteessä VII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit poistetaan romuajoneuvosta ennen murskausta tai paalaamista sen jälkeen, kun 29 artiklassa tarkoitetut puhdistustoimet on saatettu päätökseen, tavalla, joka ei vahingoita osia ja komponentteja, joilla on 31 artiklan mukaista uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia.

Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut poistetut osat ja komponentit, joilla ei ole uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia, lähetetään kierrätettäväksi liitteessä VII olevassa F osassa esitettyjen käsittelyvaatimusten mukaisesti.

2. [...] Osia tai komponentteja, joilla ei ole uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia, ei ole pakollista poistaa ennen murskausta, jos valtuutettu käsittelylaitos osoittaa, että murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävä teknologia [...] erottaa materiaalit liitteessä VII [...] olevan C osan toisessa sarakkeessa mainituista osista ja komponenteista yhtä tehokkaasti kuin manuaaliset tai puoliautomaattiset purkamisprosessit ja että liitteessä VII olevan G osan 1 ja 2 kohdassa esitettyjä kriteereitä ja raja-arvoja noudatetaan.

Valtuutetun käsittelylaitoksen on ensimmäisen alakohdan soveltamiseksi toimitettava liitteessä VII olevan G osan 3 kohdassa luetellut tiedot.

3. Direktiivin 2008/98/EY 35 artiklassa säädettyjen velvoitteiden lisäksi valtuutettujen käsittelylaitosten on kirjattava tiedot romuajoneuvoista, jotka käsitellään ilman, että osia, komponentteja ja materiaaleja poistetaan etukäteen 2 kohdan mukaisesti, mukaan lukien käsittelylaitosten nimi ja osoite sekä kyseisten romuajoneuvojen valmistenumero (VIN).

Valtuutettujen käsittelylaitosten on toimitettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa kirjanpidossa olevat tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle 49 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

31 artikla

Poistettuja osia ja komponentteja koskevat vaatimukset

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on arvioitava [...] kaikki osat ja komponentit, jotka on poistettu romuajoneuvosta 30 artiklan 1 kohdan mukaisesti, [...] sen määrittämiseksi, soveltuvatko ne
 - a) uudelleenkäyttöön liitteessä VII olevan D osan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti;
 - b) uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen liitteessä VII olevan D osan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti;
 - c) kierrätykseen; tai
 - d) muuhun käsittelyyn, ottaen huomioon liitteessä VII olevassa F osassa esitetyt erityiset käsittelyvaatimukset.

[...]

Arvioinnissa on otettava huomioon erityisesti ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen prosessien tekninen toteutettavuus ja ajoneuvon turvallisuusvaatimukset.

[...]

2. [...] Valtuutettujen käsittelylaitosten on
 - [...] a) merkittävä [...] poistetut osat ja komponentit, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen liitteessä VII olevan D osan 2 kohdan mukaisesti;

[...] [...]

- b) varmistettava, että osat ja komponentit suojataan asianmukaisesti vaurioitumiselta kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana;
- c) toimitettava jäljennös laskusta tai sopimuksesta, joka liittyy uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien tai kunnostettavien osien tai komponenttien siirtämiseen.

3. Liitteessä VII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei saa käyttää uudelleen, ellei suoritetussa teknisessä arvioinnissa vahvisteta, että näiden osien ja komponenttien käyttö on asetuksessa (EU) 2018/858 vahvistettujen sovellettavien ajoneuvoa koskevien vaatimusten mukaista. Nämä varaosat voidaan siirtää toiselle talouden toimijalle uudelleenkäyttöä varten ainoastaan, jos pätevä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittaja asentaa ne.
4. Uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen soveltuviksi arvioituja osia ja komponentteja ei pidetä jätteenä. Valtuutettujen käsittelylaitosten on pyynnöstä asetettava asianomaisten kansallisten viranomaisten saataville suoritetun arvioinnin vahvistavat asiakirjat, myös silloin, kun osat ja komponentit kuljetetaan uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta tai kunnostusta varten.
5. Edellä olevan 4 kohdan säännöksiä ei sovelleta sellaisesta romuajoneuvosta poistettuihin akkuihin, johon sovelletaan asetusta (EU) 2023/1542.

32 artikla

Käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppa

1. Kaikkien [...] talouden toimijoiden, jotka [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen [...] myyvät käytettyjä, uudelleenvalmistettuja tai kunnostettuja varaosia ja -komponentteja, on

[...] varmistettava, että osat ja komponentit [...] sisältävät merkinnän 31 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.

[...].

2. Jos käytettyjä, uudelleenvalmistettuja tai kunnostettuja osia ja komponentteja myydään kuluttajille, talouden toimijoiden on varmistettava, että näiden osien ja komponenttien vaaditut toiminnot ja suorituskyky säilyvät tavanomaisessa käytössä ja että ne täyttävät muut direktiivin (EU) 2019/771 mukaisesti myytyihin tavaroihin sovellettavat vaatimukset.
3. Näitä vaatimuksia sovelletaan käytetystä kaupankäyntitekniikasta riippumatta, myös asetuksen (EU) 2022/2065 3 artiklan i alakohdassa määriteltyjen verkkoalustojen osalta.

33 artikla

Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostus

1. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen otettava käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostusta riippumatta siitä, onko ne poistettu ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän loppuvaiheessa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja kannustimia [...] voivat olla seuraavat:

- a) vaatimus, jonka mukaan huolto- ja korjaustoiminnan harjoittajien on tarjottava asiakkaille ajoneuvon korjaamista käytetyillä, uudelleenvalmistetuilla tai kunnostetuilla varaosilla ja -komponenteilla sen lisäksi, että ne tarjoavat ajoneuvon korjaamista uusilla osilla ja komponenteilla, edellyttäen, että tällainen vaatimus on muotoiltu siten, että se ei aiheuta kohtuuttomia kustannuksia tai hallinnollisia rasitteita mikroyrityksille ja pienille yrityksille;
- b) taloudellisten kannustimien käyttö [...].

Komissio helpottaa tällaisia kannustimia koskevaa tietojenvaihtoa ja parhaiden käytäntöjen jakamista jäsenvaltioiden kesken.

2. Komissio seuraa jäsenvaltioiden tarjoamien kannustimien vaikuttavuutta.

34 artikla

Uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen [...] otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet, jotta tuottajat tai, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, tuottajavastuujärjestöt pääsevät seuraaviin tavoitteisiin [...], jotka jätehuoltotoimijoiden on saavutettava:
 - a) romuajoneuvoista on uudelleenkäytettävä ja hyödynnettävä yhteensä vähintään 95 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti;
 - b) romuajoneuvoista on uudelleenkäytettävä ja kierrätettävä yhteensä vähintään 85 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti.
2. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 60 kuukautta] alkaen otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet tuottajia tai, jos sellaisia on nimetty [...] 17 artiklan mukaisesti, tuottajavastuujärjestöjä varten sen varmistamiseksi, että jätehuoltotoimijat saavuttavat muovien kierrätystä koskevan vuotuisen tavoitteen, jonka mukaan romuajoneuvoista peräisin olevien muovien keskimääräisestä kokonaispainosta kierrätetään vähintään 30 prosenttia [...].

[...] Kierrätysmuovin painoon ja ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun muovien kokonaispainoon ei lasketa mukaan elastomeerejä eikä muita kertamuoveja kuin pehmustamiseen ja eristämiseen käytettävät polyuretaanivaahdot eikä muoveja, jotka sisältävät jotakin asetuksen (EU) 2019/1021 7 artiklassa [...] tarkoitettua ainetta tai ovat sen saastuttamia, jos mainitun asetuksen liitteessä IV vahvistetut kynnysarvot ylittyvät.[...]

35 artikla

Muun kuin pysyvän jätteen kaatopaikalle sijoittamisen kieltö

Kaatopaikalle ei hyväksytä [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen romuajoneuvoista käsittelyn jälkeen jäljelle jäänyttä murskaamalla saatua raskas ja kevytjaetta, [...] joka sisältää muuta kuin pysyvää jätettä [...], jos se ylittää liitteessä VII olevan G osan 2 kohdan c ja d alakohdassa vahvistetut raja-arvot.

36 artikla

Romuajoneuvojen siirrot

1. Romuajoneuvoja voidaan käsitellä kyseessä olevan jäsenvaltion tai unionin ulkopuolella edellyttäen, että romuajoneuvojen tai niiden käsittelyssä tuotetun jätteen siirrot ovat asetuksen [...] (EU) 2024/1157 mukaisia.
 - 1 a. Käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottamiseksi toisistaan jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tarkastaa sellaisten käytettyjen ajoneuvojen siirrot, joiden epäillään täyttävän 37 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut romuajoneuvojen vaatimukset, ja valvoa näitä siirtoja vastaavasti.

Jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että käytettyjen ajoneuvojen suunniteltuun siirtoon liittyy yksi tai useampi romuajoneuvo, romuajoneuvoiksi epäiltyjen ajoneuvojen asianmukaisten analyysien, tarkastusten ja varastoinnin kustannukset voidaan periä siirron järjestäviltä henkilöiltä.
2. Romuajoneuvojen siirrot unionista kolmanteen maahan 1 kohdan mukaisesti otetaan huomioon 34 artiklassa säädettyjen velvoitteiden ja tavoitteiden täyttämiseksi ainoastaan, jos romuajoneuvojen viejä toimittaa vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, jotka osoittavat, että käsittely on tapahtunut olosuhteissa, jotka vastaavat pääpiirteissään tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyden ja ympäristön suojelua koskevia vaatimuksia.

V LUKU

KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN JA ROMUAJONEUVOJEN EROTTAMINEN TOISISTAAN [...]

1 JAKSO [...]

[...] 37 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottaminen toisistaan

1. Voidakseen siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden ajoneuvon omistajan on [...] esitettävä asiakirjoin kenelle tahansa luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka haluaa hankkia kyseisen ajoneuvon omistusoikeuden, että [...] ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. [...] Näihin asiakirjoihin on sisällyttävä liitteen I mukainen arviointi tai voimassa oleva katsastustodistus.

Ensimmäistä alakohtaa ei sovelleta, kun liikennekelpoisten ajoneuvojen omistusoikeuden luovuttavat luonnolliset henkilöt, jotka eivät ole taloudellisia toimijoita, muuhun kuin etäsopimusten tai verkkoalustojen kautta tehtävään myyntiin.

Kun ajoneuvon omistus siirtyy talouden toimijalle, kyseisen talouden toimijan on säilytettävä ensimmäisessä alakohdassa mainitut asiakirjat vähintään kahden vuoden ajan omistusoikeuden siirtopäivästä.

2. Taloudelliseksi kokonaishäviöksi ilmoitetun ajoneuvon omistusoikeuden siirtoa varten ajoneuvon omistajan on toimitettava 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten lisäksi seuraavat asiakirjat:
- a) jäljennös vahinkohistoriasta, jonka perustana on vakuutusyhtiön arvio;
 - b) arvio sellaisten korjausten kustannuksista, jotka ovat tarpeen ajoneuvon korjaamiseksi sellaiseen tekniseen kuntoon, että se läpäisee katsastuksen direktiivin 2014/45/EU mukaisesti.
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan käytetystä kaupankäyntitekniikasta riippumatta, mukaan lukien talouden toimijoille tarkoitetut erityiset huutokaupat, etäsopimukset tai välitys verkkoalustalla, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan toisen alakohdan soveltamista.
4. Arvioidessaan onnettomuudessa vahingoittuneen ajoneuvon vaurioita vakuutusyhtiön tai muun sen puolesta arvioinnin suorittavan autoteollisuuden asiantuntijan on myös arvioitava, onko ajoneuvo liitteen I mukainen romuajoneuvo vai ei.
- Vakuutusyhtiöiden on [...] varmistettava, että toimivaltaisille viranomaisille toimitetaan vähintään kerran vuodessa luettelo seuraavista:
- a) kaikkien sellaisten ajoneuvojen valmistenumerot, jotka on ilmoitettu taloudelliseksi kokonaishäviöksi, mukaan lukien tiedot niistä ajoneuvoista, joita pidetään romuajoneuvoina liitteen I mukaisesti;
 - b) kaikkien sellaisten ajoneuvojen valmistenumerot, jotka on ilmoitettu tekniseksi kokonaishäviöksi.
5. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia ajoneuvon omistajaa esittämään asiakirjoin sen, että kyseessä oleva ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, jos on epäilyksiä siitä, että käytetty ajoneuvo voi olla romuajoneuvo. [...] Näihin asiakirjoihin on sisällyttävä liitteen I mukainen arviointi tai uusi voimassa oleva katsastustodistus.
- 5 a. Hyväksyessään toimenpiteitä, joissa vahvistetaan liitteen I mukaista arviointia koskevat hallinnolliset ja menettelyä koskevat vaatimukset, jäsenvaltiot voivat myös tarkentaa korjauskustannusten arviointikriteerejä.

6. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevassa A osassa, B osassa ja C osan 1 jakson 1 kohdassa lueteltuja perusteita sen määrittämiseksi, onko käytetty ajoneuvo romuajoneuvo, ottaen huomioon, että jäljitettävyyden, korjattavuuden ja turvallisuuden alan tekninen kehitys oikeuttaa rajoittamaan tapauksia, joissa ajoneuvoa pidetään romuajoneuvona.

2 JAKSO

[...]

[...] V A LUKU

KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN VIENTI KOLMANSIIN MAIHIN

37 a artikla

Toimivaltainen viranomainen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän luvun mukaisista velvoitteista.
2. Jäsenvaltioiden on viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 12 kuukautta] ilmoitettava komissiolle 1 kohdan mukaisesti nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten nimet ja osoitteet. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ilman aiheetonta viivytystä kaikista toimivaltaisten viranomaisten nimien tai osoitteiden muutoksista.

38 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat tarkastukset ja vaatimukset

1. Vientiin tarkoitettuihin käytettyihin ajoneuvoihin on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen sovellettava tässä [...] luvussa säädettyjä tarkastuksia ja vaatimuksia.

2. Tämä [...] luku ei rajoita tämän asetuksen muiden säännösten eikä muiden tavaroiden vientiin luovutusta koskevien unionin säädösten, erityisesti asetuksen (EU) N:o 952/2013 ja sen 46, 47, 267 ja 269 artiklan, soveltamista.
3. Käytettyjä ajoneuvoja saa viedä ainoastaan, jos
 - a) ne eivät ole romuajoneuvoja [...]; ja
 - b) [...] ne ovat liikennekelpoisia vienti-ilmoituksen antamispäivänä, paitsi jos ne on tunnustettu kulttuurisesti erityisen merkittäviksi ajoneuvoiksi tämän asetuksen liitteessä I olevan C osan mukaisesti [...] [...].
4. Jokaisesta vientiin tarkoitettusta käytetystä ajoneuvosta on toimitettava tai asetettava tulliviranomaisten saataville seuraavat tiedot:
 - a) käytetyn ajoneuvon valmistenumero (VIN) ja sen jäsenvaltion tunnistetiedot, jossa ajoneuvo on viimeksi rekisteröity;
 - b) vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo täyttää 3 kohdassa esitetyt vaatimukset, tai liitteessä I olevan C osan 1 kohdan viimeisessä alakohdassa tarkoitettu todistus.

5. Sen varmistamiseksi, että käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin tämän [...] luvun mukaisesti:
- a) kunnes 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitântä on toiminnassa, tulliviranomaiset [...] voivat vaihtaa tietoja ja tehdä yhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten kanssa 44 artiklan mukaisesti ja ottavat tarvittaessa huomioon tällaisen tietojenvaihdon ja yhteistyön, jotta käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin;
 - b) kun 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitântä on toiminnassa, sovelletaan 39 artiklaa, 40 artiklan 2 ja 3 kohtaa ja 42 artiklan 3 kohtaa ja 41-43 artiklan mukaiset ilmoitukset tehdään ja muu tietojenvaihto tapahtuu kyseisten sähköisten järjestelmien avulla.
6. Vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei saa
- [...] [...]
- a) olla merkitty ilmoittajan kirjanpitoon asetuksen (EU) N:o 952/2013 182 artiklan mukaisesti;
 - b) olla oma-aloitteisen määrittämisen kohteena asetuksen (EU) N:o 952/2013 185 artiklan mukaisesti.
7. [...]

39 artikla

Ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattinen todentaminen

1. Ennen käytetyn ajoneuvon [...] luovuttamista vientiin tullin on todennettava sähköisesti ja automaattisesti 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen sähköisten järjestelmien kautta, että ajoneuvo on [...] ajoneuvon valmistenumeron ja viimeisimmän rekisteröintijäsenvaltion tietojen perusteella liikennekelpoinen [...] . **Tätä velvoitetta ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tunnustettu kulttuurisesti erityisen merkittäviksi ajoneuvoiksi tämän asetuksen liitteessä I olevan C osan mukaisesti.**

2. Jos tullille toimitetut tai sen saataville asetetut tiedot eivät vastaa kansallisissa ajoneuvorekistereissä ja liikennekelpoisuutta koskevissa kansallisissa sähköisissä järjestelmissä olevia tietoja 1 kohdan mukaisesti, tulliviranomaiset eivät saa luovuttaa kyseistä ajoneuvoa vientiin, ja niiden on ilmoitettava asiasta asianomaiselle [...] luonnolliselle tai oikeushenkilölle [...] niiden järjestelmien kautta.

40 artikla

Riskinhallinta ja tullitarkastukset

1. Tulliviranomaisten on 38 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi suoritettava vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia asetuksessa (EU) N:o 952/2013 [...] vahvistettujen riskinhallintaa ja tullitarkastuksia koskevien säännösten mukaisesti. Tällaisten tarkastusten on pääasiallisesti perustuttava riskianalyysiin asetuksen (EU) N:o 952/2013 [...] mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 39 artiklan soveltamista.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu riskinhallinta huomioon ottaen, kun 45 artiklassa tarkoitettu yhteenliitäntä on toiminnassa, [...] 45 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sähköisten järjestelmien on sisällettävä tiedot, jotka tulli tarkastaa automaattisesti ja sähköisesti 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettun yhteenliitännän avulla sen määrittämiseksi [...] , täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ympäristönsuojeluun tai liikenneturvallisuuteen liittyvät erityisedellytykset tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla 2 kohdassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuusedellytykset, mukaan lukien erityiset ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyvät edellytykset, joita tuontimaana oleva kolmas maa soveltaa käytettyjen ajoneuvojen tuontiin, kun kyseinen kolmas maa on ilmoittanut tällaisista edellytyksistä komissiolle. Nämä edellytykset on voitava todentaa 45 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa sähköisissä järjestelmissä saatavilla olevien tietojen perusteella.

41 artikla

Vientiin luovutuksen keskeytys

1. Jos on perusteltua syytä uskoa, että vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei täytä tämän [...] luvun vaatimuksia, tulliviranomaisten on keskeytettävä kyseisen käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin, välittömästi ilmoitettava keskeyttämisestä 37 a artiklan mukaisesti nimetyille toimivaltaisille viranomaisille ja toimitettava kaikki tarvittavat tiedot toimivaltaisille viranomaisille sen määrittämiseksi, täyttääkö käytetty ajoneuvo tämän asetuksen vaatimukset ja voidaanko se luovuttaa vientiin.
2. Sen määrittämiseksi, onko käytetty ajoneuvo, johon sovelletaan 1 kohdassa tarkoitettua keskeyttämistä, tämän asetuksen mukainen, toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää keneltä tahansa kyseisen käytetyn ajoneuvon vientiin osallistuvalla henkilöltä lisätietoja, mukaan lukien ajoneuvon myyntiä tai omistusoikeuden siirtoa koskevat tiedot, kuten jäljennös laskusta tai sopimuksesta, ja asiakirjatodisteita siitä, että kyseinen käytetty ajoneuvo on tarkoitettu käytettäväksi uudelleen.

42 artikla

Luovutus vientiin

1. Jos käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin on keskeytetty 41 artiklan mukaisesti, kyseinen käytetty ajoneuvo on luovutettava vientiin, jos kaikki muut luovutukseen liittyvät vaatimukset ja muodollisuudet on täytetty ja jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:
 - a) 37 a artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset eivät ole neljän työpäivän kuluessa keskeytyksen alkamisesta pyytäneet tulliviranomaisia pitämään keskeytyksen voimassa, tai
 - b) 37 a artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet tulliviranomaisille hyväksyvänsä luovutuksen vientiin tämän [...] luvun mukaisesti.
2. Luovutusta vientiin ei pidetä todisteena unionin lainsäädännön ja erityisesti tämän asetuksen tai asetuksen (EU) N:o 952/2013 noudattamisesta.

3. [...] Tulliviranomaisten on automaattisesti ilmoitettava ajoneuvon poistumisesta unionista 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun yhteenliittännän kautta sen jäsenvaltion [...] [...] ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jossa kyseinen ajoneuvo on viimeksi rekisteröity [...] Ajoneuvorekisteriviranomaisen on kirjattava kansalliseen ajoneuvorekisteriinsä, että ajoneuvo on viety kolmanteen maahan.

43 artikla

Vientiin luovutuksen epääminen

1. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että käytetty ajoneuvo, jonka osalta on ilmoitettu keskeytyksestä 41 artiklan mukaisesti, ei ole tämän [...] luvun vaatimusten mukainen, sen on välittömästi vaadittava tulliviranomaisia olemaan luovuttamatta sitä vientiin ja ilmoitettava tästä niille.
2. Kun toimivaltainen viranomainen on antanut 1 kohdan mukaisen ilmoituksen, tulliviranomaiset eivät saa luovuttaa käytettyä ajoneuvoa vientiin.
3. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että käytetty ajoneuvo, jonka luovutus vientiin on keskeytetty, on romuajoneuvo, sovelletaan asetusta (EU) 2024/1157.

44 artikla

Viranomaisten välinen yhteistyö ja tietojenvaihto

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on avustettava toisiaan tämän [...] luvun täytäntöönpanossa vaihtamalla tietoja kahdenvälisellä tasolla, erityisesti ajoneuvon tilan todentamiseksi, mukaan lukien ajoneuvon rekisteröinnin tilan tarkistaminen jäsenvaltiossa, jossa se oli aiemmin rekisteröity.
2. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä myös kolmansien maiden hallintoviranomaisten kanssa. Tällaiseen yhteistyöhön voi sisältyä asiaankuuluvien tietojen jakaminen, yhteisten tarkastusten tekeminen ja muut keskinäisen avunannon muodot, jotka katsotaan tarpeellisiksi käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien sovellettavien lakien ja muiden säädösten noudattamisen varmistamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden tulliviranomaisten ja toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä asetuksen (EU) N:o 952/2013 47 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja vaihdettava tietoja, joita ne tarvitsevat tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi, myös sähköisesti. Tulliviranomaiset voivat toimittaa asetuksen (EU) N:o 952/2013 12 artiklan 1 kohdan ja 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti luottamuksellisia tietoja, jotka tulliviranomaiset ovat saaneet tehtäviään suorittaessaan tai jotka on toimitettu tulliviranomaisille luottamuksellisina, sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, johon toimija tai elinkeinonharjoittaja on sijoittautunut.
4. Jos toimivaltaiset viranomaiset ovat saaneet tietoja tämän artiklan 1–3 kohdan mukaisesti, kyseiset toimivaltaiset viranomaiset voivat toimittaa kyseiset tiedot muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.
5. Riskeihin liittyviä tietoja vaihdetaan seuraavasti:
 - a) tulliviranomaisten välillä asetuksen (EU) N:o 952/2013 46 artiklan 5 kohdan mukaisesti;
 - b) tulliviranomaisten ja komission välillä asetuksen (EU) N:o 952/2013 47 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
 - c) tulliviranomaisten ja toimivaltaisten viranomaisten, myös muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, välillä asetuksen (EU) N:o 952/2013 47 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

45 artikla

Sähköiset järjestelmät

1. Komission kehittämää sähköistä MOVE-HUB-järjestelmää on käytettävä ajoneuvojen valmistenumeroiden sekä ajoneuvojen rekisteröintiä ja liikennekelpoisuutta koskevien tietojen vaihtoon kansallisten ajoneuvorekisterien ja jäsenvaltioiden sähköisten liikennekelpoisuusjärjestelmien välillä sekä yhteenliitännän muodostamiseen EU:n tullialan yhdenmetyt palveluympäristön kanssa, jos se on tarpeen tässä [...] luvussa säädettyjen tarkastusten ja vaatimusten kannalta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa sähköisessä MOVE-HUB-järjestelmässä on oltava vähintään seuraavat toiminnot:
- a) reaaliaikainen tietojenvaihto järjestelmään liitettyjen kansallisten ajoneuvorekisterien ja jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten liikennekelpoisuusjärjestelmien kanssa;
 - b) mahdollisuus tarkastaa automaattisesti ja sähköisesti direktiivin 2014/45/EU liitteessä II tarkoitettussa katsastustodistuksessa annetut tiedot, ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin päivä sekä direktiivissä 1999/37/EY tarkoitettu ajoneuvon viimeisin rekisteröintijäsenvaltio sen määrittämiseksi, täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo 38 artiklassa, 39 artiklan 1 kohdassa ja 40 artiklassa säädetyt vaatimukset;
 - c) yhteenliitännän muodostaminen EU:n tullialan yhdennettyyn palveluympäristöön asetuksen (EU) 2022/2399 mukaisesti tietojen vaihtamiseksi ja 39 artiklan 1 kohdassa ja 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojenvaihtoprosessin tukemiseksi sekä 41–43 artiklassa tarkoitettujen ilmoitusten tukemiseksi;
 - d) sähköisen tietojenvaihdon mahdollistaminen 44 artiklan 2 kohdan mukaista kolmansien maiden kanssa tehtävää yhteistyötä varten sellaisten kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa, jotka ovat ilmoittaneet komissiolle 40 artiklan 2 kohdan mukaisesti soveltamansa käytettyjen ajoneuvojen tuontia koskevat erityisedellytykset.
3. Jäsenvaltioiden on liitettävä kansalliset ajoneuvorekisterinsä ja kansalliset sähköiset liikennekelpoisuusjärjestelmänsä 1 kohdassa tarkoitettuun sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään. Yhteenliitännän on oltava toiminnassa kahden vuoden kuluessa 5 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.
4. Komissio yhdistää 1 kohdassa tarkoitettujen MOVE-HUB-järjestelmän asetuksen (EU) 2022/2399 4 artiklalla perustettuun EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön todistustenvaihtojärjestelmään, jotta 39 artiklassa ja 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen automaattisten tarkastukset ja 41, 42 ja 43 artiklassa tarkoitettujen ilmoitukset voidaan tehdä. Yhteenliitännän on oltava toiminnassa neljän vuoden kuluessa 5 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.

5. Komissio hyväksyy [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on ensimmäisen kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 24 kuukautta] täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan tarvittavat järjestelyt 2 kohdassa tarkoitettujen MOVE-HUBin toimintojen toteuttamista varten, mukaan lukien tekniset näkökohdat, jotka ovat tarpeen kansallisten sähköisten järjestelmien liittämiseksi MOVE-HUBiin, MOVE-HUBiin liittämistä koskevat ehdot, tiedot, jotka kansallisten järjestelmien on toimitettava, ja muoto, jossa kyseiset tiedot siirretään yhteenliitettyjen kansallisten järjestelmien kautta.

Täytäntöönpanosäädös [...] hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

VI LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANO JA NOUDATTAMINEN

45 a artikla

Tiettyjä verkkoalustoja koskevat velvoitteet

13. Asetuksen (EU) 2022/2065 30 artiklan 1 kohdan d ja e alakohdan vaatimusten noudattamiseksi asetuksen (EU) 2022/2065 III luvun 4 jakson soveltamisalaan kuuluvien verkkoalustojen, jotka antavat kuluttajille mahdollisuuden tehdä etäsopimuksia tuottajien kanssa, tarjoajien on hankittava seuraavat tiedot tuottajilta, jotka tarjoavat ajoneuvoja unionissa sijaitseville kuluttajille, ennen kuin ne antavat näiden käyttää palvelujaan:
- a) tiedot 19 artiklassa tarkoitetusta tuottajan rekisteröinnistä siinä jäsenvaltiossa, jossa kuluttaja sijaitsee, sekä tuottajan rekisterinnumero(t) kyseisessä rekisterissä;
 - b) tuottajan itse antama todistus, jossa se sitoutuu tarjoamaan ainoastaan tuotteita tai palveluja, jotka ovat sovellettavien unionin lainsäädännön sääntöjen mukaisia, mukaan lukien tuottajan oma todistus, jossa se vahvistaa tarjoavansa ainoastaan ajoneuvoja, joiden osalta tämän asetuksen 16 artiklassa tarkoitetut laajennettua tuottajan vastuuta koskevat vaatimukset täyttyvät siinä jäsenvaltiossa, jossa kuluttaja sijaitsee.

46 artikla

Tarkastukset

0. Jäsenvaltioiden on tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi laadittava tarkastusstrategioita, joiden tarkoituksena on havaita laitton toiminta romuajoneuvojen ja niiden osien ja komponenttien keräämisen, käsittelyn ja viennin alalla. Näissä strategioissa on määrättävä tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista toimista.
1. Jäsenvaltioiden on tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi tarkastettava
 - a) valtuutetut käsittelylaitokset;
 - b) [.../keräyspisteet;
 - c) muut laitokset ja talouden toimijat, jotka [...] voivat osallistua romuajoneuvojen keräämiseen, käsittelyyn ja vientiin tai käytettyjen varaosien ja komponenttien myyntiin.
2. [...] Epäiltyjen laittomien toimien ja laillisesti toimivien yhteisöjen, jotka on tarkastettava kunakin kalenterivuonna, osalta kokonaismäärä lasketaan siten, että se kattaa vähintään 10 prosenttia 1 kohdan a ja [...] b alakohdassa [...] luetelluista toimijoista.
3. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia 36 ja 38 artiklan noudattamisen todentamiseksi.

47 artikla

Täytäntöönpanoyhteistyö kansallisella tasolla ja jäsenvaltioiden välillä

1. Jäsenvaltioiden on perustettava kaikkien tämän asetuksen täytäntöönpanoon osallistuvien asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten osalta tehokkaat mekanismit, joiden avulla kyseiset viranomaiset voivat tehdä yhteistyötä ja koordinoida toimintaansa kansallisella tasolla sellaisten täytäntöönpanopolitiikkojen ja -toimien kehittämisessä ja toteuttamisessa, jotka liittyvät ajoneuvojen rekisteröinnin valvontaan, rekisteristä poistamiseen, rekisteröinnin väliaikaiseen tai lopulliseen peruuttamiseen sekä romuajoneuvojen laittoman käsittelyn estämiseen.

2. Jäsenvaltioiden on tehtävä kahden- ja monenvälistä yhteistyötä keskenään, jotta romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ehkäisemistä ja havaitsemista voidaan helpottaa. Niiden on vaihdettava ajoneuvojen rekisteröintiä, rekisteristä poistamista sekä rekisteröinnin väliaikaista tai lopullista peruuttamista koskevia tarvittavia tietoja 45 artiklassa tarkoitetun sähköisen tiedonvaihtojärjestelmän kautta. Niiden on myös vaihdettava tarvittavia tietoja valtuutetuista käsittelylaitoksista ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajista, jotka eivät ole valtuutettuja käsittelylaitoksia, sekä muista laitoksista ja talouden toimijoista, jotka voivat suorittaa romuajoneuvojen käsittelyyn liittyviä toimia. Niiden on vaihdettava täytäntöönpanotoimenpiteitä koskevia kokemuksia ja tietoja olemassa olevien rakenteiden puitteissa.
- Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoon on sisällyttävä pääsy tietoihin, jotka koskevat suoritettuja tarkastuksia ja niiden luonnetta ja tuloksia, ja näiden tietojen vaihto muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa tämän asetuksen täytäntöönpanon helpottamiseksi.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ne vakinaisen henkilöstönsä jäsenet, jotka vastaavat tämän artiklan 2 kohdassa ja 44 artiklassa tarkoitetusta yhteistyöstä.

48 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta]* mennessä vahvistettava säännöt tämän asetuksen 15 artiklan 1 kohdan, 16 artiklan, [...] 18 artiklan 1 kohdan, 22 artiklan 1 ja 2 kohdan, 23 ja 24 artiklan, 25 artiklan 1 ja 2 kohdan, 27–32 artiklan sekä 34, 35, 37 ja 38 artiklan rikkomisiin sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä ja toimenpiteistä sekä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista komissiolle viipymättä.

Raportointi komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 36 kuukautta] alkaen asetettava julkisesti saataville kootusti kultakin kalenterivuodelta ja komission 5 kohdan mukaisesti vahvistamassa muodossa seuraavat tiedot, joiden on perustuttava tuottajilta, tuottajavastuujärjestöiltä ja jätehuoltotoimijoilta saatuihin tietoihin:
 - a) jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä;
 - b) jäsenvaltion alueella ensimmäistä kertaa markkinoilla saataville asetettujen ajoneuvojen lukumäärä;
 - c) jäsenvaltiossa kerättyjen ja puhdistettujen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;
 - d) jäsenvaltion alueella kierrätettyjen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;
 - e) toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan jatkokäsittelyä varten vietyjen tai siirrettyjen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;
 - f) annettujen romutustodistusten lukumäärä;
 - g) romuajoneuvoista seuraaviin tarkoituksiin poistettujen osien, komponenttien ja materiaalien kokonaispaino [...] ja tarvittaessa määrä;
 - i) uudelleenkäyttö;
 - ii) uudelleenvalmistus tai kunnostus;
 - iii) kierrätys;
 - iv) hyödyntäminen, mukaan lukien energian talteenotto;
 - v) loppukäsittely;

- h) muulla kuin d alakohdassa tarkoitettulla tavalla käsiteltyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;
- i) maantäyttöön käytettyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;
- j) 34 artiklassa säädettyjen tavoitteiden tasot, jotka kaikki jäsenvaltiossa toimivat jätehuoltotoimijat ovat saavuttaneet;
- k) 30 artiklan 2 kohdassa säädetyn poikkeuksen käyttö ja se, miten raportoiva jäsenvaltio on seurannut sitä;
- l) tiedot tuottajavastuujärjestöiltä, mukaan lukien niiden edustamien oikeushenkilöiden nimet;
- m) tiedot 21 artiklan täytäntöönpanosta.

Jäsenvaltioiden on asetettava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot julkisesti saataville 18 kuukauden kuluessa sen raportointijakson päättymisestä, jolta ne on kerätty. Tietojen on oltava luettavissa koneellisesti, lajiteltavissa ja haettavissa, ja niissä on noudatettava avoimia standardeja, jotta kolmannet osapuolet voivat käyttää niitä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, kun ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan saataville.

Ensimmäinen raportointijakso on ensimmäinen kalenterivuosi 5 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisen jälkeen.

2. Jäsenvaltioiden 1 kohdan mukaisesti saataville asettamiin tietoihin on liitettävä laaduntarkastusraportti. Nämä tiedot on esitettävä komission 5 kohdan mukaisesti vahvistamassa muodossa.
3. Jäsenvaltioiden on joka viides vuosi laadittava kertomus, jossa esitetään yhteenveto
 - a) käyttöön otetuista kannustimista, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostusta 33 artiklan mukaisesti;
 - b) 48 artiklan mukaisesti hyväksytyjen tämän asetuksen rikkomisiin sovellettavien rangaistusten ja muiden seuraamusten soveltamisesta niiden kansallisessa lainsäädännössä, mukaan lukien luettelo ilmoitettujen rikkomisten ja toteutettujen toimenpiteiden tyypeistä;
 - c) 46 artiklan mukaisesti tehtyjen tarkastusten tuloksista;

- d) ”romuajoneuvon” ja ”käytetyn ajoneuvon” määritelmien soveltamistavasta, mukaan lukien tässä yhteydessä ilmenneet käytännön vaikeudet.

Jäsenvaltioiden on toimitettava kertomus komissiolle kuuden kuukauden kuluessa sen viisivuotiskauden päättymisestä, jota kertomus koskee. Ensimmäinen kertomus on toimitettava komissiolle viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut kuusi vuotta]*.

Komissio tarkastaa jäsenvaltioiden toimittamat kertomukset ja laatii tarvittaessa kertomuksia saaduista tiedoista, jotta tiedonvaihtoa jäsenvaltioissa sovellettavista parhaista käytännöistä voidaan helpottaa.

4. Komissio kerää ja tarkastelee tämän artiklan mukaisesti saataville asetettuja tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanon seurantaan varten.
5. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan
- a) menetelmät ja säännöt tietojen laskemiseksi, todentamiseksi ja toimittamiseksi 1 kohdan mukaisesti, mukaan lukien seuraavat:
- i) menetelmä, jolla määritetään 1 kohdan g, h ja i alakohdassa tarkoitettuja tarkoituksia varten poistettujen osien, komponenttien ja materiaalien määrä ja paino;
- ii) menetelmä, jolla määritetään kierrätetyn jätteen paino, mukaan lukien laskentapisteen ja mittauspisteen määrittäminen, ja tarvittaessa mahdollisuudet keskimääräisten hävikkiasteiden soveltamiseen;
- iii) menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan 34 artiklassa tarkoitettujen uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden saavuttaminen, mukaan lukien tapaukset, joissa romuajoneuvoja murskataan yhdistetyssä murskauksessa muiden 28 artiklassa ja liitteessä VII olevan G osan 1 kohdassa tarkoitettujen jätteiden kanssa.
- b) edellä 1 kohdassa tarkoitetun komissiolle raportoinnin muoto sekä laaduntarkastusraportin muoto.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 30 kuukautta] 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Tuottajien, tuottajavastuujärjestöjen, jätehuoltotoimijoiden ja muiden asiaankuuluvien talouden toimijoiden on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille tarkkoja ja luotettavia tietoja, joiden avulla jäsenvaltiot voivat täyttää tämän artiklan mukaiset raportointivelvoitteensa.

VII LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTÄMINEN JA KOMITEAMENETTELY

50 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle *[julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä]* alkaen viiden vuoden ajaksi valta antaa 5 artiklan 2 b kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 2 b kohdassa, 6 artiklan 3 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 11 artiklan 3 kohdassa, 12 artiklan 3 kohdassa, [...], 22 artiklan 4 kohdassa, 27 artiklan 4 kohdassa [...]), [37 artiklan 6 kohdassa] [...], [...] 40 artiklan 3 kohdassa ja 55 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 b kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 2 b kohdassa, 6 artiklan 3 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 11 artiklan 3 kohdassa, 12 artiklan 3 kohdassa, [...], 22 artiklan 4 kohdassa, 27 artiklan 4 kohdassa [...]), [37 artiklan 6 kohdassa] [...] 40 artiklan 3 kohdassa ja 55 artiklan 2 a kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 2 b artiklan, 5 artiklan 4 kohdan, 6 artiklan 2 b kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 9 artiklan 7 kohdan, 11 artiklan 3 kohdan, 12 artiklan 3 kohdan, [...], 22 artiklan 4 kohdan, 27 artiklan 4 kohdan [...], [37 artiklan 6 kohdan] [...] 40 artiklan 3 kohdan ja 55 artiklan 2 a kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

51 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustavat
 - a) direktiivin 2008/98/EY 39 artiklalla perustettu komitea [...];
 - b) moottoriajoneuvoja käsittelevä tekninen komitea, kun täytäntöönpanosäädös koskee valmistajaa;

- c) katsastuskomitea, kun täytäntöönpanosäädös koskee kansallisten ajoneuvorekisterien ja kansallisten katsastusrekisterien yhdistämistä toisiinsa.

[...] Kyseiset komiteat ovat asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettuja komiteoita.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy [...] täytäntöönpanosäädöstä, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

VIII LUKU

MUUTOKSET

52 artikla

Asetuksen (EU) 2023/1542 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2023/1542 liite I tämän asetuksen liitteen XII mukaisesti. Direktiivin 2000/53/EY liitteessä II olevaa 5 kohdan a alakohtaa, 5 kohdan b alakohdan i alakohtaa, 5 kohdan b alakohdan ii alakohtaa ja 16 kohtaa ei sovelleta.

53 artikla

Asetuksen (EU) N:o 2019/1020 ja asetuksen (EU) 2024/1252 muuttaminen

1. Kumotaan asetuksen (EU) 2019/1020 liitteessä II oleva 10 ja 11 kohta.

2. Muutetaan asetus (EU) 2024/1252 seuraavasti:

- 1) Kumotaan 2 artiklan 43 kohta.

- 2) Muutetaan 2 artiklan 44 kohta seuraavasti:

'kevyillä kulkuneuvoilla' pyörillä varustettuja kevyitä ajoneuvoja, joiden voimanlähteenä voidaan käyttää pelkästään sähkömoottoria tai moottorin ja ihmisen voiman yhdistelmää, mukaan lukien sähköpotkulaudat, sähköpolkupyörät ja [...] luokkien L_{1e} ja L_{2e} tyyppihyväksytyt ajoneuvot, lukuun ottamatta asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määriteltäviä luokkien L_{3e}–L_{7e} tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja.”

- 3) Muutetaan 28 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Alkaen kahden vuoden kuluttua 2 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen voimaantulopäivästä luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön, joka saattaa markkinoille magneettiresonanssikuvauslaitteita, tuulienergiageneraattoreita, teollisuusrobotteja, [...] kevyitä kulkuneuvoja, jäähdytysgeneraattoreita, lämpöpumppuja, sähkömoottoreita, myös silloin, kun sähkömoottorit ovat osana muita tuotteita, automaattipesukoneita, kuivausrumpuja, mikroaaltouuneja, pölynimureja tai astianpesukoneita, on varmistettava, että kyseisissä tuotteissa on näkyvä, helposti luettava ja pysyvä merkintä, jossa ilmoitetaan,”

4) Muutetaan 28 artiklan 10 kohta seuraavasti:

”10. Tätä artiklaa sovelletaan 24 päivästä toukokuuta 2029 magneettiresonanssikuvauslaitteisiin [...] ja kevyisiin kulkuneuvoihin, [...] mukaan lukien asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määritellyt luokkien L_{1e} ja L_{2e} tyyppihyväksytyt ajoneuvot.”

5) Muutetaan 28 artiklan 11 kohta seuraavasti:

”Tätä artiklaa ei sovelleta [*julkaisutoimisto: lisää romuajoneuvoja koskeva asetus*]
määritelyihin ajoneuvoluokkiin:

[...][...][...]”

6) Muutetaan 29 artiklan 6 kohta seuraavasti:

”Sellaisten magneettiresonanssikuvauslaitteiden [...] ja kevyiden kulkuneuvojen osalta, mukaan lukien asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määritellyt luokkien L_{1e} ja L_{2e} tyyppihyväksytyt ajoneuvot, 1 ja 5 kohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan viiden vuoden kuluttua 2 kohdassa tarkoitetun delegoidun säädöksen voimaantulopäivästä.”

7) Muutetaan 29 artiklan 7 kohta seuraavasti:

”Tätä artiklaa ei sovelleta [*julkaisutoimisto: lisää romuajoneuvoja koskeva asetus*]
määritelyihin ajoneuvoluokkiin:

[...][...][...]”

8) Kumotaan 40 ja 41 artikla ja 49 artiklan 2 kohta.

Asetuksen (EU) 2018/858 ja asetuksen (EU) 168/2013 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2018/858 liite II ja asetuksen (EU) N:o 168/2013 liite II [...] tämän asetuksen liitteen X mukaisesti.

IX LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 203* [*julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan vuoden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 95 kuukautta*] tämän asetuksen soveltamista ja sen vaikutuksia ympäristöön, ihmisten terveyteen ja sisämarkkinoiden toimintaan ja laatii siitä kertomuksen sekä toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Komissio ottaa huomioon tekniikan kehityksen ja jäsenvaltioissa saadut käytännön kokemukset sekä asetuksen (EY) N:o 1907/2006 mahdollisen tarkistamisen ja sisällyttää kertomukseensa arvion seuraavista tämän asetuksen näkökohdista:
 - a) *tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala ja erityisesti II ja III luvun [...] säännökset koskemaan asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoja, [...] asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa määriteltyjä luokkien L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoja sekä asetuksen (EU) 2018/858 [...] 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyjä erikoiskäyttöön tarkoitettuja [...] luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ [...] ajoneuvoja;*

- a 1) tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala ja erityisesti V a luvun säännökset koskemaan asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa määritellyjä luokkien L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoja;
- b) toimenpiteet, jotka koskevat tietojen antamista ajoneuvoissa olevista huolta aiheuttavista aineista, ja tarve antaa muita säännöksiä huolta aiheuttavista aineista, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvojen korkealaatuiseen kierrätykseen niiden käyttöön päättyessä;
- c) IV luvussa säädetty romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat toimenpiteet, mukaan lukien 34 artiklassa säädetty tavoitetasot ja niiden tarkistamisen tarve;
- c 1) tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala 34 artiklassa määritettyjen kierrätyksen tavoitetasojen osalta koskemaan niitä ajoneuvoluokkia, joihin ei sovelleta 34 artiklaa tämän asetuksen nojalla;
- d) rikkomukset sekä 48 artiklassa säädettyjen seuraamusten tehokkuus, oikeasuhteisuus ja varoittavuus;
- e) tarve muuttaa tämän asetuksen 5 artiklaa;
- f) missä määrin puuttuvia ajoneuvoja koskeva kysymys on ratkaistu ja onko tarpeen ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä, joilla käsitellään ajoneuvojen jäljitettävyyttä;
- g) kierrätetyn muovin osuutta koskevat vaatimukset, mukaan lukien 6 artiklan 1 c ja 2 kohdassa säädetty kierrätyslaitoksia unionissa ja sen ulkopuolella koskevat tavoitteet ja velvoitteet, [...] ja tarve tarkistukseen [...] tältä pohjalta. Tässä arvioinnissa on johdonmukaisuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi tarkasteltava myös terästä ja alumiinia koskevaa kehitystä 6 artiklan 3 kohdan ja muun asiaankuuluvan EU:n lainsäädännön, kuten asetuksen (EU) 2025/40 tai asetuksen (EU) 2024/1781, mukaisesti;
- h) edellä olevassa 22 artiklassa säädetty toimenpide, joka koskee kustannustenjakomekanismia sellaisten ajoneuvojen tapauksessa, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa, ja tarve tarkistaa sitä.

2 a. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 203* [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan vuoden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 95 kuukautta] ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin teknisen kehityksen ja ympäristönsuojelun tasoa ottaen huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa säädetyt kestävyyskriteerit.

2 b. Komissio esittää tarvittaessa tämän tarkistuksen perusteella lainsäädäntöehdotuksen, jolla

i) vahvistetaan ajoneuvoissa käytetyn muovin biopohjaisten raaka-aineiden kestävyysvaatimukset;

ii) asetetaan tavoitteet ajoneuvoissa käytetyn muovin biopohjaisten raaka-aineiden käytön lisäämiseksi;

iii) arvioidaan, missä määrin tämä voidaan yhdistää tai lisätä 6 artiklan 1 kohdassa asetettuihin tavoitteisiin;

iv) muutetaan tarvittaessa 3 artiklan 1 kohdan 43 alakohdassa vahvistettua biopohjaisen muovin määritelmää.

Edellä mainittu ei rajoita asetuksen (EU) 2019/631 7 a artiklan soveltamista.

56 artikla

Kumoaminen ja siirtymäsäännökset

1. Kumotaan direktiivi 2000/53/EY [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...] 24 kuukautta] alkaen.

Seuraavia direktiivin 2000/53/EY säännöksiä sovelletaan kuitenkin edelleen:

a) Sen estämättä, mitä tämän asetuksen 52 artiklassa säädetään, 4 artiklan 2 kohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 71 kuukautta] asti;

- b) 5 artiklan 4 kohdan toinen alakohta, 6 artiklan 3 kohdan toinen alakohta, 7 artiklan 1 kohta, 8 artiklan 3 ja 4 kohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta] asti;
- b 1) 6 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta ja liite I [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...] 35 kuukautta] asti;
- c) 7 artiklan 2 kohdan b alakohta 31 päivään joulukuuta 20** [julkaisutoimisto: lisätään vuosi, jonka viimeiseen päivään mennessä tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta] asti;
- d) 9 artiklan 1 a kohdan 1 ja 3 alakohta, 1 b ja 1 d kohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on *seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen*, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta] asti;
- e) 9 artiklan 1 a kohdan toinen alakohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 59 kuukautta] asti.

2. Kumotaan direktiivi 2005/64/EY [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 71 kuukautta] alkaen.

Sen 6 artiklan 3 kohta kuitenkin kumotaan [*julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 35 kuukautta*] alkaen.

3. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä XI olevien vastaavuustaulukoiden mukaisesti.

4. Poiketen siitä, mitä 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, kun tässä säännöksessä viitataan 4 artiklaan, tällaista viittausta on pidettävä viittauksena direktiivin 2005/64 5 artiklaan, [kunnes tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta].

Poiketen siitä, mitä 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, kun tässä säännöksessä viitataan 5 artiklaan, tällaista viittausta on pidettävä viittauksena direktiivin 2005/64 6 artiklan 2 kohtaan, [kunnes tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta].

56 a artikla

Sovellettavuus Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta

1. Edellä olevaa 15–30 artiklaa, 33–35 artiklaa ja 36 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.
2. Edellä olevaa 14 artiklaa sovelletaan Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta ainoastaan 31–32 artiklan ja 36 artiklan 1 kohdan osalta.
3. Edellä olevaa 46 artiklan 1 kohdan a alakohtaa ja 46 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.
4. Edellä olevaa 47 artiklan 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi.
5. Edellä olevaa 47 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta valtuutettuja käsittelylaitoksia koskevien asiaankuuluvien tietojen vaihtamiseksi.
6. Edellä olevaa 48 artiklaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eikä Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta 15 artiklan 1 kohdan, 16 artiklan, 19 artiklan 1 kohdan, 22 artiklan 1 ja 2 kohdan, 23 ja 24 artiklan, 25 artiklan 1 ja 2 kohdan, 26–30 artiklan, 34 artiklan ja 35 artiklan osalta.
7. Edellä olevaa 49 artiklan 1 kohdan c, d ja f alakohtaa, g alakohdan iii, iv ja v alakohtaa, h, i, j, k, l ja m alakohtaa ja 49 artiklan 3 kohdan n alakohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eikä Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.

57 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...]
24 kuukautta] alkaen.

Asetuksen 54 artiklaa sovelletaan kuitenkin [*julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut [...] 36 kuukautta*] alkaen.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITTEET

ehdotukseen

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta

LIITE I

KRITEERIT SEN MÄÄRITTÄMISEKSI, ONKO [...] AJONEUVO ROMUAJONEUVO

Tässä liitteessä vahvistetaan kriteerit sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, ja sitä sovelletaan seuraavasti:

1. A osassa vahvistetaan arviointikriteerit ajoneuvon korjauskelvottomuudelle. Jos yksi tai useampi näistä kriteereistä täyttyy, ajoneuvoa on pidettävä romuajoneuvona.

Sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, riippumattoman autoteollisuuden asiantuntijan on arvioitava, täyttääkö ajoneuvo liitteessä I olevan A osan kriteerit. Jäsenvaltiot voivat laatia kattavan luettelon riippumattomista autoteollisuuden asiantuntijoista näiden arviointien suorittamista varten.

2. Jos mikään A osan kriteereistä ei täyty, ajoneuvoa on arvioitava myös B osan kriteerien mukaisesti. Jos yksi tai useampi B osan kriteereistä täyttyy, tarvitaan lisäanalyysi sen määrittämiseksi, voidaanko ajoneuvo korjata kahden vuoden kuluessa arvioinnista riittävästi direktiivin 2014/45/EU mukaisen katsastustodistuksen saamiseksi siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo on rekisteröity ennen korjausta.

Jos arvioinnissa todetaan, että ajoneuvoa ei voida korjata tämän ajan kuluessa, sitä on pidettävä romuajoneuvona. Jos arvioinnissa todetaan, että ajoneuvo voidaan korjata tämän ajan kuluessa, sitä ei pidetä romuajoneuvona. Jos ajoneuvon omistaja ei kahden vuoden kuluessa kyseisestä teknisestä arvioinnista toimita toimivaltaiselle viranomaiselle direktiivin 2014/45/EU mukaista katsastustodistusta, ajoneuvoa on pidettävä romuajoneuvona.

Sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, riippumattoman autoteollisuuden asiantuntijan on arvioitava ajoneuvo 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat laatia luettelon riippumattomista autoteollisuuden asiantuntijoista näiden arviointien suorittamista varten.

3. Ajoneuvo, joka täyttää A osan tai B osan kriteerit, ei ole romuajoneuvo, jos se täyttää C osan vaatimukset.

A OSA

ROMUAJONEUVOJEN [...] ARVIOINNIN KRITERIT

1. Ajoneuvo on [...] [...] [...] romuajoneuvo, kun se täyttää yhden tai useamman seuraavista kriteereistä:
 - a) se on leikattu paloiksi [...] [...] [...];
 - b) yksi tai useampi sen sisäänmenokohdista [...] on hitsattu kiinni tai suljettu eristysvaahdolla;
 - c) se on [...] palanut niin, että moottoritila tai matkustamo on kokonaan tuhoutunut;
 - d) se on ollut vedessä niin, että kojelauta on ollut vedenpinnan alapuolella;
 - e) yksi tai useampi seuraavista ajoneuvon komponenteista ei ole teknisesti korjattavissa tai vaihdettavissa [...]:
 - i) ajoneuvon ja maan väliset komponentit (kuten renkaat ja pyörät), jousitus, ohjaus, jarrut ja niiden hallintalaitteet;

ii) istuinten kiinnitykset ja liitokset;

iii) turvatyyny, esikiristimet, turvavyöt ja niiden toimintaan liittyvät oheiskomponentit;

iv) ajoneuvon runko ja alusta;

f) sen rakenne- ja turvakomponenteissa on peruuttamattomia teknisiä vikoja, jotka estävät niiden vaihtamisen, kuten metallin vanheneminen, useita katkoksia pohjamaaleissa tai liiallinen puhkiruostuminen;

g) sen korjaaminen edellyttää [...] korin tai alustan vaihtamista, jolloin ajoneuvon alkuperäiset tunnistetiedot häviävät.

h) se on luovutettu käsittelyä varten hyväksyttiin keräyspisteeseen tai hyväksyttiin käsittelylaitokseen tai sille on annettu romutustodistus;

i) vakuutusyhtiö on ilmoittanut sen tekniseksi kokonaishäviöksi autoteollisuuden asiantuntijan tekemän teknisen arvioinnin perusteella;

j) siitä puuttuvat tunnisteen, erityisesti ajoneuvon valmistenumero.

2. [...]

3. [...]

B OSA

[...] LUETTELO ROMUAJONEUVOJA KOSKEVISTA VIITTEELLISISTÄ KRITEREISTÄ

Arvioinnin [...] kriteereinä on käytettävä seuraavia:

a) [...] ajoneuvon omistaja on tuntematon tai ajoneuvo on hylätty;

b) sille ei ole tehty vaadittua kansallista teknistä katsastusta yli kahteen vuoteen siitä päivästä, jolloin katsastus olisi edellisen kerran pitänyt tehdä, tai se ei ole ollut vakuutettuna vähintään kahteen vuoteen;

c) sitä ei ole suojattu asianmukaisesti vaurioitumiselta varastoinnin, kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana; [...]

- d) [...]
- e) vakuutusyhtiö on ilmoittanut sen taloudelliseksi kokonaishäviöksi;
- f) korjauskustannukset, jotka ovat tarpeen kyseisen ajoneuvon korjaamiseksi sellaiseen tekniseen kuntoon, joka riittäisi direktiivin 2014/45/EU mukaisen katsastustodistuksen saamiseksi, ja ajoneuvon nykyinen arvo ylittävät sen, mitä ajoneuvon arvioitu markkina-arvo olisi korjauksen jälkeen;
- g) se on ollut vedessä niin, että vedenpinta on pysynyt kojelaudan alapuolella, ja sen moottori tai sähköjärjestelmä on vaurioitunut;
- h) yksi tai useampi ajoneuvon ovi ei ole kiinni siinä;
- i) siitä on vuotanut polttoainetta tai polttoainehöyryjä, mikä aiheuttaa tulipalo- ja räjähdysvaaran;
- j) sen nestekaasujärjestelmästä on vuotanut kaasua, mikä aiheuttaa tulipalo- ja räjähdysvaaran;
- k) siitä on vuotanut käyttönesteitä (polttoaine, jarruneste, jäätymisenestoaine, akkuhappo, elektrolyyttiliuos ja jäähdytysneste), mikä aiheuttaa vesien pilaantumisen riskin;
- l) sen jarrut ja ohjauksen osat ovat liian kuluneita; [...]
- m) sen korjaaminen edellyttää moottorin tai vaihteiston vaihtamista tai
- n) se on purettu.

C OSA

ROMUAJONEUVOJA KOSKEVIIN POIKKEUKSIIN SOVELLETTAVAT KRITERIT

1 JAKSO

KULTTUURISESTI ERITYISEN MERKITTÄVÄT AJONEUVOT

1. Ajoneuvon rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai nimetty hyväksyntäelin voi tunnustaa, että ajoneuvo on kulttuurisesti erityisen merkittävä, jos se täyttää kaikki seuraavat kriteerit:

- a) sen ainutlaatuisen historiallisen tai kulttuurisen arvon tai aseman on dokumentoinut ajoneuvon omistaja tai sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa ajoneuvo on rekisteröity, tai se on yksittäinen mukautettu tai tilaustyönä valmistettu ajoneuvo, joka on erikseen hyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- b) ajoneuvon omistaja on tiedossa ja tunnistettavissa;
- c) ajoneuvon osat voidaan tunnistaa sarjanumeron taikka valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen antaman muun tunnisteiden perusteella;
- d) ajoneuvo voidaan tunnistaa ajoneuvon valmistenumeron, sarjanumeron tai valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen antaman muun tunnisteiden perusteella;

Rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ajoneuvon omistajan pyynnöstä vientiä varten ja sitä ennen annettava todistus, jonka mukaan ajoneuvo on kulttuurisesti erityisen merkittävä, jos edellä mainitut kriteerit täyttyvät.

2. Ajoneuvon omistajan on varmistettava, että

- a) ajoneuvo suojataan asianmukaisesti vaurioitumiselta varastoinnin, kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana;
- b) ajoneuvoa pidetään ja käsitellään asianmukaisesti ympäristöystävällisellä tavalla unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti.
- c) edellä 1 kohdassa tarkoitettu todistus on pyynnöstä toimitettava tulliviranomaisille tai asetettava niiden saataville.

3. Ajoneuvon vaatimustenmukaisuus 1 ja 2 kohdassa esitettyjen kriteerien kanssa on tarkastettava vähintään viiden vuoden välein tai omistajan vaihtuessa.

2 JAKSO

MUUT POIKKEUKSET

1. Ajoneuvon rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai nimetty hyväksyntäelin voi ajoneuvon omistajan pyynnöstä myöntää poikkeusluvan A osan tai B osan mukaisesti romuajoneuvoksi katsotulle ajoneuvolle, jos kyseinen ajoneuvo kunnostetaan.

Ajoneuvon omistajan on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille kunnostamissuunnitelma, johon sisältyy erittely tarvittavista teknisistä ja taloudellisista valmiuksista ajoneuvon korjaamiseksi sellaiseen tekniseen kuntoon, joka riittää direktiivin 2014/45/EU mukaisen katsastustodistuksen saamiseksi. Kunnostamissuunnitelman on saatava hyväksyntä riippumattomalta autoteollisuuden asiantuntijalta.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää poikkeuksen, jos ajoneuvo voidaan kunnostaa viiden vuoden kuluessa sellaiseen tekniseen kuntoon, että se läpäisee katsastuksen direktiivin 2014/45/EU mukaisesti. Jos toimivaltaiset viranomaiset katsovat, että kunnostamissuunnitelmassa ei esitetä riittäviä tietoja, jotka osoittaisivat, että ajoneuvo voidaan kunnostaa edellytetyllä tavalla, toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää ajoneuvon omistajaa tarkistamaan kunnostamissuunnitelmaa.

2. Ajoneuvon omistajan on varmistettava, että
- a) ajoneuvo suojataan asianmukaisesti vaurioitumiselta varastoinnin, kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana;
 - b) ajoneuvoa pidetään ja käsitellään asianmukaisesti ympäristöystävällisellä tavalla unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti.
3. Jos ajoneuvon omistaja ei toimita toimivaltaiselle viranomaiselle viiden vuoden kuluessa kunnostussuunnitelman toimittamisesta direktiivin 2014/45/EU mukaista katsastustodistusta, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava ajoneuvo romuajoneuvoksi ja pyydetävä ajoneuvon omistajaa toimittamaan se valtuutettuun käsittelylaitokseen tai valtuutettuun keräyspisteeseen ilman aiheetonta viivytystä. Toimivaltaiset viranomaiset voivat pidentää kunnostamiskautta peräkkäisillä viiden vuoden jaksoilla. Kunkin pidennyksen on perustuttava päivitettyyn kunnostamissuunnitelmaan, jonka on oltava riippumattoman autoteollisuuden asiantuntijan hyväksymä.
4. Ajoneuvon omistaja vastaa kunnostukseen ja riippumattomien autoalan asiantuntijoiden tekemiin arviointeihin liittyvistä kustannuksista.

LIITE II

UUELLENKÄYTETTÄVYYS-, KIERRÄTETTÄVYYS- JA HYÖDYNNETTÄVYYSASTEIDEN LASKEMINEN

Tässä liitteessä 'vertailuajoneuvolla' tarkoitetaan ajoneuvotyyppin versiota, jonka hyväksyntäviranomaisella on valmistajaa kuultuaan ja liitteessä II olevassa A osassa esitettyjen kriteerien mukaisesti katsonut olevan ongelmallisin uudelleenikäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta.

A OSA

1. Ajoneuvossa olevat materiaalit, niiden osuudet ja sijainnit sekä kaikki asiaankuuluvat tiedot, joita tarvitaan kierrätettävyyden- ja hyödynnettävyyden oikeaan laskemiseen, on eriteltävä.
2. Massat on ilmaistava kilogrammoina yhden desimaalin tarkkuudella. Asteet on laskettava prosentteina yhden desimaalin tarkkuudella ja tämän jälkeen pyöristettävä seuraavasti:
 - a) jos desimaalipilkkaa seuraava luku on 0–4, summa pyöristetään alaspäin;
 - b) jos desimaalipilkkaa seuraava luku on 5–9, summa pyöristetään ylöspäin.
3. Vertailuajoneuvojen valintaa varten on otettava huomioon seuraavat kriteerit:
 - a) korityyppi;
 - b) saatavilla olevat viimeistelytasot;
 - c) saatavilla olevat valinnaiset laitteet, jotka voidaan asentaa ajoneuvoon valmistajan vastuulla.

4. Jos tyyppihyväksyntäviranomainen ja valmistaja eivät yhteisymmärryksessä pysty nimeämään sitä ajoneuvotyyppin versiota, jonka katsotaan olevan ongelmallisin uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, on valittava yksi vertailuajoneuvo
- a) kustakin korityypistä, sellaisena kuin se on määritelty luokan M₁ ajoneuvojen osalta asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan C osan 2 kohdassa;
 - b) kustakin luokan N₁ ajoneuvojen korityypistä, joita ovat pakettiauto, alustaohjaamoajoneuvo, avolavainen pakettiauto jne.
5. Osien materiaalien ja massojen tarkastamista varten valmistajan on tarjottava saataville ajoneuvoja sekä osia, joita tyyppihyväksyntäviranomainen pitää tätä varten tarpeellisena.

B OSA

1. Jotta komponentteja tai osia voidaan pitää uudelleenkäytettävinä, niiden on oltava irrotettavissa helposti ja tuotetta vahingoittamattomalla tavalla.
2. Uudelleenkäytettävien osien, komponenttien ja materiaalien kokonaismassaa pidetään 100-prosenttisesti uudelleenkäytettävänä, kierrätettävänä ja hyödynnettävissä olevana.
3. Liitteessä VII olevan B osan 1 ja 2 kohdassa lueteltuja osia ja komponentteja pidetään 0-prosenttisesti uudelleenkäytettävinä ja 100-prosenttisesti kierrätettävinä ja hyödynnettävissä olevina. Liitteessä VII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja pidetään 0-prosenttisesti uudelleenkäytettävinä ja 100-prosenttisesti kierrätettävinä ja hyödynnettävissä olevina. Menetelmän on varmistettava, että jos liitettä VII muutetaan siten, että kyseisen liitteen E osassa lueteltujen osien ja komponenttien luetteloa laajennetaan, kyseisten uusien osien ja komponenttien katsotaan olevan 0-prosenttisesti uudelleenkäytettäviä ja 100-prosenttisesti kierrätettäviä ja hyödynnettävissä olevia.
4. Uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet on laskettava yhdenmukaisesti kiertotalousstrategian kanssa, ja niissä on otettava huomioon loppukäsittelyteknologioiden kehitys.

LIITE III

LYIJYN, ELOHOPEAN, KADMIUMIN JA KUUSIARVOISEN KROMIN ESIINTYMISTÄ MATERIAALEISSA, OSISSA JA KOMPONENTEISSA KOSKEVAT EHDOT JA ENIMMÄISPITOISUUDET

Homogeenisessa materiaalissa olevan lyijyn, kuusiarvoisen kromin ja elohopean sallittu enimmäispitoisuus on 0,1 painoprosenttia ja kadmiumin 0,01 painoprosenttia.

Sellaisiin varaosiin, jotka on saatettu markkinoille 1 päivän heinäkuuta 2003 jälkeen ja joita käytetään markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2003 saatettuihin ajoneuvoihin, lukuun ottamatta pyörien tasapainoja, sähkömoottoreiden hiiliharjoja ja jarruhihnoja, ei sovelleta tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdan säännöksiä.

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
<i>Lyijy seosaineena</i>		
1. a) Työstettäväksi tarkoitettu teräs ja erinä kuumasinkityt teräskomponentit, joiden painosta korkeintaan 0,35 prosenttia on lyijyä		
1. b) Yhtäjaksoisesti kuumasinkitty teräslevy, jonka painosta korkeintaan 0,35 prosenttia on lyijyä	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
2. a) Työstettäväksi tarkoitettu alumiini, jonka painosta korkeintaan 2 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2005	
2. b) Alumiini, jonka painosta korkeintaan 1,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2008	
2. c) i) Työstettäväksi tarkoitetut alumiiniseokset, joiden painosta korkeintaan 0,4 prosenttia on lyijyä	Ennen 1. tammikuuta 2028 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	
2. c) ii) Alumiiniseokset, jotka eivät sisälly 2 c) i) kohtaan ja joiden painosta korkeintaan 0,4 prosenttia on lyijyä (2)	<u>Ennen</u> <u>1. tammikuuta 2027</u> <u>tyyppihyväksytyt</u> <u>ajoneuvot ja niiden</u> <u>varaosat</u> [...]	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
<u>2. c) iii) Lyijy alumiinivaluseoksissa, joiden painosta enintään 0,3 prosenttia lyijyä, kun lyijy on peräisin lyijyä sisältävän alumiiniromun kierrätyksestä</u>	<u>31. joulukuuta 2026 jälkeen</u> <u>tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat</u>	
3. Kupariseokset, joiden painosta korkeintaan 4 prosenttia on lyijyä	(/.../1)	
4. a) Laakerikuoret ja helat	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2008	
4. b) Laakerikuoret ja helat moottoreissa, vaihteistoissa ja ilmastointilaitteiden kompressoreissa	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2011	
<i>Lyijy ja lyijy-yhdisteet komponenteissa</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
6. Tärinänvaimentimet	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X
7. a) Jarruletkuissa, polttoaineletkuissa, ilmanvaihtoletkuissa sekä ajoneuvon alustasovellusten elastomeeri- ja metalliosissa ja moottorikiinnikkeissä käytettävien elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2005	
7. b) Sellaisissa jarruletkuissa, polttoaineletkuissa, ilmanvaihtoletkuissa sekä ajoneuvon alustasovellusten elastomeeri- ja metalliosissa ja moottorikiinnikkeissä käytettävien elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet, joiden painosta enintään 0,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2006	
7. c) Käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa käytettävien elastomeerien sidosaineet, joiden painosta korkeintaan 0,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2009	
<i><u>Lyijy seuraavissa alakohdissa määriteltyjen sähkö- ja elektroniikkasovellusten juotoksissa tai pinnoitteissa</u></i>		

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. a) Lyijy juotoksissa, joilla kiinnitetään sähkö- ja elektroniikkakomponentteja elektroniikkakorteille, sekä lyijy aineissa, joita käytetään muiden komponenttien kuin alumiinielektrolyyttikondensaattoreiden liitântöjen, komponenttien liitântänastojen ja elektroniikkakorttien pintakäsittelyyn	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. b) Lyijy sähkösovellusten juotoksissa elektroniikkakorttien juotoksia ja lasilla olevia juotoksia lukuun ottamatta	Ennen 1. tammikuuta 2011 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. c) Lyijy alumiinielektrolyyttikondensaattoreiden liitântöjen pintakäsittelyaineissa	Ennen 1. tammikuuta 2013 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. d) Lasilla olevissa juotoksissa käytetty lyijy ilmassa-antureissa	Ennen 1. tammikuuta 2015 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. e) Lyijy korkeiden sulamislämpötilojen juotoksissa (lyijyperustaiset seokset, jotka sisältävät lyijyä vähintään 85 painoprosenttia)	(1)	X(../ 3)

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. f) i) Lyijy compliant pin -tyyppisissä nastaliitinjärjestelmissä	Ennen 1. tammikuuta 2017 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. f) ii) Lyijy compliant pin -tyyppisissä nastaliitinjärjestelmissä, muualla kuin ajoneuvojen johdinsarjojen liittimien kytkentäalueella	Ennen 1. tammikuuta 2024 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. g) i) Lyijy juotoksissa, joilla mahdollistetaan toimiva sähköliitos puolijohdepalan ja alustan välillä integroitujen piirien kääntösiru- eli flip chip -tekniikassa	Ennen 1. lokakuuta 2022 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. g) ii) Lyijy juotoksissa, joilla mahdollistetaan toimiva sähköliitos puolijohdepalan ja alustan välillä integroitujen piirien kääntösiru- eli flip chip -tekniikassa, kun sähköliitäntä koostuu jostakin seuraavista: 1) puolijohdeteknologian solmupiste, joka on vähintään 90 nm, 2) yksi puolijohdepala, jonka koko on vähintään 300 mm² missä tahansa puolijohdeteknologian solmupisteessä, 3) pinotut puolijohdepalaryhmät, joissa yksi puolijohdepala on vähintään 300 mm² tai piivälittäjä vähintään 300 mm².	[.../ Ennen [.../ 1. tammikuuta 2030 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X([.../ 3)
8. h) Lyijy juotoksissa, joilla kiinnitetään lämmönjakajalevyjä lämpönieluun tehopuolijohdeasennelmissa, joiden sirukoko on projektioalaltaan vähintään 1 cm² ja joiden nimellinen virrantiheys on vähintään 1 ampeeri mikrosirualan neliömillimetriä kohden (A/mm²)	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X([.../ 3)
8. i) Lyijy lasilla olevien sähkösovellusten juotoksissa, lukuun ottamatta juotoksia laminoidussa lasissa	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X([.../ 3)

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. j) Lyijy laminoidussa lasissa olevissa juotoksissa	Ennen 1. tammikuuta 2020 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
8. k) Lämmityslaitteiden juotokset, joissa kuumennusvirta seinämäpaksuudeltaan enintään 2,1 mm olevien laminoitujen lasien yksittäisten levyjen juotosliitosta kohti on 0,5 A tai suurempi. Tämä poikkeus ei koske välikerrospolymeeriin upotettuihin liittimiin käytettäviä juotoksia.	Ennen 1. tammikuuta 2024 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X(../ 3)
9. Venttiilien istukat	Ennen 1. heinäkuuta 2003 kehitettyjen moottorityyppien varaosat	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
10. a) Sähkö- ja elektroniikkaosat, jotka sisältävät lyijyä lasissa tai keramiikassa, lasisessa tai keraamisessa matriisiyhdisteessä, lasi-keraamisessa materiaalissa tai lasi-keraamisessa matriisiyhdisteessä. Tämä poikkeus ei koske lyijyn käyttöä i) hehkulamppujen lasissa ja sytytystulppien lasitteessa ii) 10 b), 10 c) ja 10 d) kohdassa lueteltujen komponenttien keraamisissa eristemateriaaleissa.		X([...]/ 4) (muissa osissa kuin moottorin pietso-osissa)
10. b) Lyijy PZT-pohjaisissa keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, jotka ovat osa integroitua piirejä tai erillisiä puolijohteita		
10. c) Lyijy keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, joiden nimellisjännite on alle 125 V AC tai 250 V DC	Ennen 1. tammikuuta 2016 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	
10. d) Lyijy keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, joilla kompensoidaan lämpötilaan liittyviä anturien poikkeamia ultraäänikaikuluotaimissa	Ennen 1. tammikuuta 2017 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkittään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
11. Pyrotekniset sytyttimet	Ennen 1. heinäkuuta 2006 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	
12. Lyijyä sisältävät termoelektriset materiaalit ajoneuvojen sähkösovelluksissa, joilla vähennetään CO ₂ -päästöjä ottamalla talteen pakokaasujen lämpö	Ennen 1. tammikuuta 2019 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X
<i>Kuusiarvoinen kromi</i>		
13. a) Syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2007	
13. b) Ajoneuvon alustan mutteripulttiliitosten syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1. heinäkuuta 2008	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
14. Kuusiarvoinen kromi korroosionestoaineena seuraavien absorptiojäähdytyskoneiden hiiliteräsjäähdytysjärjestelmissä, enintään 0,75 painoprosenttia jäähdytysliuoksessa: a) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan tai osittain sähkölämmittimellä ja joiden ottama keskimääräinen sähkön syöttöteho on alle 75 W tasaisissa käyttöolosuhteissa, b) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan tai osittain sähkölämmittimellä ja joiden ottama keskimääräinen sähkön syöttöteho on 75 W tai suurempi tasaisissa käyttöolosuhteissa, c) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan muilla kuin sähkölämmittimellä.	Kohdan a osalta: Ennen 1. tammikuuta 2020 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat Kohdan b osalta: Ennen 1. tammikuuta 2026 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X
<i>Elohopea</i>		
15. a) Ajovalosovellusten purkauslamput	Ennen 1. heinäkuuta 2012 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X
15. b) Kojetaulujen näyttövalaisimissa käytettävät loistelamput	Ennen 1. heinäkuuta 2012 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	X

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaisesti
[...]		
[...]	[...]	

Taulukkoa koskevat huomautukset:

1. Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030 54 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Sovelletaan alumiiniseoksiin, joihin lyijyä ei ole lisätty tarkoituksellisesti vaan sitä esiintyy kierrätetyn alumiinin käytön vuoksi.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Purkaminen, jos keskimääräinen kynnysarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 10 a) kohdan kanssa. Tämän huomautuksen osalta ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.

[...]/4. Purkaminen, jos keskimääräinen kynnysarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 8 a) – 8 k) kohdan kanssa. Tämän huomautuksen osalta ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.

LIITE IV

KIERTOTALOUSSTRATEGIA

A OSA

KIERTOTALOUSSTRATEGIAN OSATEKIJÄT

1. Muu kuin tekninen kuvaus suunnitelluista toimista, joilla varmistetaan, että ajoneuvoluokkaan kuuluvat ajoneuvot täyttävät 4–7 artiklassa tarkoitetut lakisääteiset vaatimukset koko niiden tuotannon ajan.
2. Muu kuin tekninen kuvaus menettelyistä, jotka valmistaja on toteuttanut
 - a. asiaankuuluvien tietojen keräämiseksi koko toimitusketjussa;
 - b. tavarantoimittajilta saatujen tietojen tarkastamiseksi ja todentamiseksi;
 - c. asianmukaisiin toimiin ryhtymiseksi, jos tavarantoimittajilta saadut tiedot osoittavat, että on olemassa vaara siitä, että 4, 5 tai 6 artiklan vaatimuksia ei noudateta.
3. Tyyppihyväksyntähakemuksen jättämishetkellä käytettävissä olevat tiedot oletuksista, jotka koskevat käytössä olevia romuajoneuvojen käsittelyteknologioita, jotka liittyvät osien ja komponenttien purkuun ja uudelleenkäyttöön, romuajoneuvojen käsittelyteknologioiden merkityksellistä teknologista kehitystä ja tällaisiin teknologioihin tehtäviä kapasiteetti-investointeja ja joita valmistaja on käyttänyt ajoneuvotyyppin uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden laskemiseen 4 artiklan mukaisesti.
4. Tiedot 6 ja 10 artiklassa tarkoitetusta kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa.
5. Luettelo toimista, jotka valmistaja sitoutuu toteuttamaan varmistaakseen, että kyseistä [...] luokkaa olevien romuajoneuvojen käsittely suoritetaan tämän asetuksen mukaisesti, keskittyen erityisesti seuraaviin:
 - a) toimenpiteet, joiden tarkoituksena on helpottaa liitteessä VII olevassa C osassa mainittujen osien poistamista;
 - b) toimenpiteet, joilla edistetään sellaisten ajoneuvoissa käytettävien materiaalien kierrätysteknologioiden kehittämistä, joita varten ei tyyppihyväksyntähakemuksen jättämishetkellä ole tällaisia teknologioita yleisesti saatavilla kaupallisessa mittakaavassa;

- a) sen seuranta, miten ajoneuvoluokkaan [...] kuuluvien ajoneuvojen osia, komponentteja ja materiaaleja käytetään uudelleen, kierrätetään ja hyödynnetään käytännössä;
 - b) toimenpiteet, joilla vastataan sellaisten materiaalien ja tekniikoiden käytön aiheuttamiin haasteisiin, jotka vaikeuttavat purkamista tai tekevät kierrätyksestä erittäin haastavaa, kuten liimat tai kuitulujitetut materiaalit;
 - c) toimenpiteet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä.
6. Kuvaus 5 kohdassa tarkoitettujen toimien luonteesta ja muodosta, esimerkiksi investoinneista tutkimukseen ja kehitykseen, investoinneista kierrätysteknologioiden tai -infrastruktuurin kehittämiseen ja siitä, miten valmistaja on tehnyt yhteistyötä ajoneuvojen uudelleenkäyttöön, kierrätykseen ja hyödyntämiseen sekä niiden osien poistamiseen osallistuvien jätehuoltotoimijoiden kanssa.
7. Kuvaus siitä, miten 6 kohdassa tarkoitettujen toimien tehokkuutta arvioidaan.

Ennen kuin 4–7 artiklaa aletaan soveltaa, kiertotalousstrategiassa on selitettävä, miten valmistaja noudattaa direktiivissä 2005/64/EY ja erityisesti sen 5 artiklassa vahvistettuja kiertotalousvaatimuksia, jotka on todennettu tyyppihyväksyntämenettelyn aikana, sekä direktiivissä 2000/53/EY ja erityisesti sen 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjä vaatimuksia.

B OSA

KIERTOTALOUSSTRATEGIAN SEURANTA JA PÄIVITTÄMINEN

- 1. Valmistajien on toimitettava päivitetty kiertotalousstrategia vähintään joka viides vuosi.
- 2. Päivitetyn kiertotalousstrategian on sisällettävä seuraavat:
 - a) kuvaus siitä, miten A osan 6 kohdassa tarkoitettut toimet on toteutettu, ja jos yhtä tai useampaa strategiassa mainittua toimea ei ole toteutettu, selvitys tämän syistä;
 - b) arvio A osan 6 kohdassa tarkoitettujen toimien vaikuttavuudesta;
 - c) kuvaus siitä, miten A osan 6 kohdassa tarkoitettut toimet on otettu tai otetaan huomioon uusien ajoneuvotyyppien suunnittelussa.

3. Jos ajoneuvotyyppin suunnittelussa ja tuotannossa tapahtuu merkittäviä muutoksia, päivitetystä kiertotalousstrategiassa on keskityttävä erityisesti seuraaviin:
- a) muutokset sellaisten osien ja komponenttien käytössä uusissa ajoneuvoissa, jotka on helppo purkaa uudelleenkäyttöä tai laadukasta kierrätystä varten;
 - b) muutokset sellaisten materiaalien käytössä uusissa ajoneuvoissa, jotka on helppo kierrättää;
 - c) sellaisten suunnitteluominaisuuksien käyttöönotto, joilla voidaan vastata sellaisten materiaalien ja tekniikoiden käytön aiheuttamiin haasteisiin, jotka vaikeuttavat materiaalien poistamista tai tekevät kierrätyksestä erittäin haastavaa, kuten liimat, komposiittimuovit tai kuitulujitetut materiaalit;
 - d) muutokset kierrätettyjen materiaalien käytössä uusissa ajoneuvoissa, ajoneuvojen uudelleenvalmistetuissa tai kunnostetuissa osissa ja komponenteissa sekä muuntyyppisistä ajoneuvoista peräisin olevien osien ja komponenttien yhteensopivuudessa; sekä
 - e) muutokset 5 artiklassa tarkoitettujen aineiden käytössä uusissa ajoneuvoissa.

LIITE V

POISTAMISTA JA VAIHTAMISTA KOSKEVAT TIEDONANTOVAATIMUKSET

1. Ajoneuvoon sisältyvät sähköajoneuvon ajovoima-akut ja kevyen liikkumisvälineen akut:
 - a) lukumäärä;
 - b) sijainti;
 - c) paino;
 - d) akkukemian tyyppi;
 - e) akun turvallista purkamista koskevat ohjeet;
 - f) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys sekä liitäntä-, kiinnitys- ja tiivistystekniikat;
 - g) työkalut tai teknologiat, joita tarvitaan sähköajoneuvon ajovoima-akkujen käsittelyssä, poistamisessa ja vaihtamisessa.
2. Ajoneuvoon sisältyvät sähköiset ajomoottorit:
 - a) lukumäärä;
 - b) sijainti;
 - c) paino;
 - d) sähköisissä ajomoottoreissa olevat kestopagneetit, jos ne kuuluvat seuraaviin tyyppisiin:
 - i) neodyymi-rauta-boori;
 - ii) samarium-koboltti;
 - iii) alumiini-nikkeli-koboltti;
 - iv) ferriitti.
 - e) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys sekä liitäntä-, kiinnitys- ja tiivistystekniikat;

- f) työkalut tai teknologiat, joita tarvitaan sähköisten ajomoottorien käsittelyssä, poistamisessa ja vaihtamisessa.

3. Liitteessä VII olevassa B osassa luetellut komponentit, osat ja materiaalit:

- a) ajoneuvossa on 5 artiklan 2 kohdassa lueteltuja aineita, jotka on merkittävä liitteessä III tarkoitetulla tavalla;
- b) lukumäärä;
- c) sijainti;
- d) paino;
- e) poistamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys;
- f) parhaiden käsittelytekniikoiden saatavuus.

4. Liitteessä VII olevassa C osassa luetellut komponentit, osat ja materiaalit:

- a) lukumäärä;
- b) sijainti;
- c) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys.

5. Ajoneuvon digitaalisesti koodatut komponentit ja osat:

- a) lukumäärä;
- b) sijainti;
- c) pääsyä, poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien koodaus ja ohjelmistot, joita tarvitaan varaosien ja komponenttien aktivoimiseen, jotta ne toimivat toisessa ajoneuvossa;
- d) kuvaus toiminnallisuudesta, vaihdettavuudesta ja yhteensopivuudesta muiden merkkien ja mallien tiettyjen osien ja komponenttien kanssa;
- e) valmistajan yhteyspiste teknistä apua varten.

LIITE VI

MERKINTÄVAATIMUKSET

1. Ajoneuvojen muoviosat, -komponentit ja -materiaalit, joiden paino on yli 100 grammaa:
 - a) ISO 1043-1 Muovit. Tunnukset ja lyhenteet. Osa 1: Peruspolymeerit ja niiden ominaisuudet;
 - b) ISO 1043-2 Muovit. Tunnukset ja lyhenteet. Osa 2: Täyteaineet ja lujitteet;
 - c) ISO 11469 Muovit. Muovituotteiden tunnistaminen ja merkintä.
2. Ajoneuvon elastomeeriosat, -komponentit ja -materiaalit, joiden paino on yli 200 grammaa, lukuun ottamatta renkaita: ISO 1629 Kumit ja lateksit. Nimikkeistö.
3. ISO-standardeissa käytetyt merkit ”<” ja ”>” voidaan korvata hakasulkumerkeillä.

[.../ Kestomagneettimateriaaleja sisältävien ajoneuvon osien ja komponenttien merkinnässä on annettava tiedot asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan mukaisesti.

[.../

LIITE VII

KÄSITTELYVAATIMUKSET

A OSA

VARASTOINTIPAIKKOJA JA KÄSITTELYPAIKKOJA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1. Paikat, joissa romuajoneuvoja ja niiden komponentteja, osia ja materiaaleja varastoidaan ennen romuajoneuvojen käsittelyä, mukaan lukien keräyspisteissä olevat varastointipaikat, on
 - a) varustettava läpäisemättömillä pinnoilla ja laitteilla nestevuotojen keräystä varten sekä nesteiden ja rasvojen erottimilla;
 - b) varustettava terveys- ja ympäristösäännösten mukaisilla varusteilla veden, mukaan lukien sadevesi, käsittelyä varten;
 - c) varustettava asianmukaisilla säilytysolosuhteilla romuajoneuvoille ja niissä on pinottava ainoastaan puhdistettuja romuajoneuvoja, paitsi jos käytetään pinoamistelineitä, sopivalle korkeudelle;
 - d) järjestettävä siten, että niissä poistetaan välittömästi nesteet vuotavista romuajoneuvoista ja kerätään vuotaneet nesteet absorboivalla materiaalilla.
2. Varastointi on järjestettävä siten, ettei vahingoiteta
 - a) tässä liitteessä VII olevan B osan 1 ja 2 kohdassa lueteltuja nesteitä sisältäviä komponentteja ja osia;
 - b) tässä liitteessä VII olevassa C osassa lueteltuja komponentteja, osia ja materiaaleja.
3. Paikoissa, joissa romuajoneuvoja ja niiden komponentteja, osia ja materiaaleja käsitellään, on oltava
 - a) läpäisemättömillä pinnoilla varustetut tarkoituksenmukaiset alueet, joissa on käytettävissä laitteet nestevuotojen keräystä varten sekä nesteiden ja rasvojen erottimet;
 - b) tarkoituksenmukaiset varastot romuajoneuvosta poistetuille osille, komponenteille ja materiaaleille, mukaan lukien läpäisemättömillä pinnoilla varustettu varasto öljyn saastuttamille osille, komponenteille ja materiaaleille;

- a) tarkoituksenmukaiset säilytysastiat akkujen (akkuhapon neutralointi suoritetaan itse käsittelypaikalla tai muualla), suodattimien ja PCB:tä/PCT:tä sisältävien jäähdyttimien varastointia varten;
 - b) tarkoituksenmukaiset erilliset varastointisäiliöt romuajoneuvojen nesteiden erillisvarastointia varten: tällaisia nesteitä ovat [...] polttoaineet, öljyt (moottoriöljy, vaihteistoöljy, ohjaustehostinöljy, voimansiirtolaitteiden öljy, hydraulioöljy), öljy-suodattimet, jäähdytysnesteet, jäätymisenestoaineet, jarrunesteet, [...] kylmäaineet, AdBlue ja kaikki muut [...] romuajoneuvon sisältämät nesteet tai kaasut;
 - c) terveys- ja ympäristösäännösten mukaiset varusteet veden, mukaan lukien sadevesi, käsittelyä varten;
 - d) käytettyjen renkaiden tarkoituksenmukainen varasto, jossa otetaan huomioon palovaaran ja liiallisesta pinoamisesta aiheutuvan vaaran ehkäiseminen.
4. Valtuutettujen käsittelylaitosten, joilla on lupa käsitellä sähköajoneuvoja, on täytettävä asetuksen (EU) 2023/1542 [...] liitteen XII vaatimukset. Valtuutettujen käsittelylaitosten, jotka ottavat vastaan sähköajoneuvoja, joiden ajovoima-akun epäillään vaurioituneen, on arvioitava nämä akut 24 tunnin kuluessa niiden toimittamisesta. Tällaiset ajoneuvot ja akut on varastoitava erikseen 1 kohdassa tarkoitettulla eristetyllä alueella. Eristetyllä alueella on oltava asianmukainen välineistö, jolla ehkäistään sähköajoneuvon ajovoima-akkujen tulipaloja, havaitaan ne ja estetään niiden leviäminen muille alueille, muihin sähköajoneuvoihin ja muihin akkuihin.

B OSA

PUHDISTAMISTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1. Seuraavat nesteet on poistettava romuajoneuvosta, jos niitä ei tarvita asianomaisten osien uudelleenkäyttöön:
- a) polttoaine,
 - b) moottoriöljy,
 - c) voimansiirtolaitteiden öljy,
 - d) vaihteistoöljy,

- d a) ohjaustehostinöljy;
- e) hydraulioöljy,
- f) jäähdytysnesteet,
- g) jäätymisenestoaine,
- h) jarrunesteet,
- i) [...] kylmäaineet; [...]

i a) AdBlue; sekä

- j) kaikki muut romuajoneuvon sisältämät [...] nesteet tai kaasut.

Nesteiden poistamisen jälkeen käytetään laskutulppia, jotta voidaan estää jäännösten vuotaminen. Keräysastioihin on merkittävä, minkä tyyppistä nestettä ne sisältävät, ja ne on tahattomien läikkymisten ja vuotojen tai luvattoman pääsyn estämiseksi varastoitava erillään toisistaan turvalliseen paikkaan, joka on tämän liitteen A osan mukainen.

1 a. Seuraavat komponentit, osat ja materiaalit on neutraloitava:

- a) eCall-järjestelmä;
- b) turvavyöjen pyrotekniset osat;
- c) turvavöiden pyrotekniset osat;
- d) muut pyrotekniset osat.

2. Romuajoneuvoista on poistettava seuraavat komponentit, osat ja materiaalit:

- a) turvavyö, nestekaasusäiliöt, paineistetun maakaasun (CNG) säiliöt, vetysäiliöt, ja muut mahdollisesti räjähtävät osat ja komponentit on neutraloitava;
- a 1) öljynsuodattimet;
- b) [...] kylmäaineet on käsiteltävä asetuksen (EU) N:o [...] 2024/573 mukaisesti;
- c) elohopeaa [...] sisältäviksi luokitellut komponentit on käsittelyn aikana erotettava tunnistettavissa olevaksi virraksi, joka on immobilisoitava turvallisesti ja loppukäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti;
- d) tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja aineita sisältävät materiaalit, jotka on merkittävä liitteen III mukaisesti, on erotettava käsittelyn aikana tunnistettavissa olevaksi virraksi, joka on immobilisoitava turvallisesti ja loppukäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti.

Kaikki puhdistamisen aikana kerätyt osat, komponentit ja materiaalit on varastoitava niille varattuihin säiliöihin. Keräysastioihin on merkittävä niiden sisältämät komponentit, osat ja materiaalit, ja ne on tahattomien läikkymisten ja vuotojen tai luvattoman pääsyn estämiseksi varastoitava turvalliseen paikkaan, joka on A osan mukainen.

3. Romuajoneuvojen puhdistamisesta on kirjattava seuraavat tiedot:
- a) [...] käsiteltyjen romuajoneuvojen kokonaismäärä;
 - b) [...] romuajoneuvojen keskimääräinen paino ennen puhdistusta ja poistoja ja niiden jälkeen;
 - c) kunkin puhdistetun nesteen, osan, komponentin tai materiaalin tyypin kokonaismäärä [...];
 - d) tarvittaessa jätteenkuljettajan nimi ja yhteystiedot;
 - e) puhdistusprosessin aikana kerättyjen [...] nesteiden, osien, komponenttien tai materiaalien lopullisen käsittelypaikan nimi, yhteystiedot ja saavutettu prosenttiosuus uudelleenkäyttöä, talteenottoa, kierrätystä, energian talteenottoa, polttamista tai loppukäsittelyä varten.

OSIEN JA KOMPONENTTIEN PAKOLLINEN POISTAMINEN ROMUAJONEUVOISTA

	<u>Sovelletaan poikkeusta 30 artiklan 2 kohdan nojalla, jos liitteessä VII olevan G osan edellytykset täyttyvät</u>
1 a. sähköajoneuvon ajovoima-akut, <u>sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 14 kohdassa, mukaan lukien niiden akunhallintajärjestelmät, ajoneuvoon asennetut laturit [...] sekä kotelo tai suojus, jos sellaisia on;</u>	
1 b. kevyen liikkumisvälineen akut, <u>sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 11 kohdassa, mukaan lukien niiden akunhallintajärjestelmät, ajoneuvoon asennetut sähköajoneuvon laturit sekä kotelo tai suojus, jos sellaisia on;</u>	
<u>[...]/2. ajoneuvoakut, sellaisena kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 12 kohdassa [...];</u>	
<u>2 a. kannettavat akut tai paristot, sellaisena kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 9 kohdassa;</u>	
<u>[...]/3. sähköiset ajomoottorit, mukaan lukien niiden kotelot, generaattorit, vaihtovirtageneraattorit ja jäähdytystuulettimet, jos sellaisia on, [...] [...]</u>	
4. [...] <u>polttomoottorin lohkot [...];</u>	X
5. katalysaattorit;	
6. vaihdelaatikot, <u>mukaan lukien ohjausyksiköt;</u>	X <u>Jos kyseessä on poikkeus, 20 kohtaa sovelletaan ohjausyksikköön.</u>
7. <u>vähintään 70 prosenttia tuulilasien sekä lasista tehtyjen taka- ja sivuikkunoiden kokonaislasimäärästä, mukaan lukien katolle asennetut lasit;</u>	
8. [...] <u>vanteet;</u>	
9. <u>kumirenkaat;</u>	
10. [...];	

11. tietoviihdejärjestelmän osat, joihin on suora pääsy, mukaan lukien ääni- ja navigointiohjaimet, mukaan lukien mahdolliset tutka- tai LIDAR-ohjaimet ja -anturit, sekä multimediaohjaimet, myös näytöt, joiden pinta-ala on yli 100 neliösenttimetriä;	
12. ajo- ja loppuopastinvalot, mukaan lukien niiden toimilaitteet;	
13. <u>pääjohdinsarjat</u> , mukaan lukien mahdolliset sisäiset ja ulkoiset <u>latauskaapelit</u> ;	X
14. <u>törmäyksenhallintajärjestelmä</u> , mukaan lukien puskurin [...] <u>suojat, palkit ja vaimentimet</u> ;	X
[...] <u>muoviset polttoainesäiliöt</u> ;	
16. lämmönvaihtimet;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>hiilikuitulujitetusta muovista valmistetut osat</u> ;	
[...] 20. sähkö- ja elektroniikkakomponentit: (a) sähköajoneuvojen <u>invertterit ja DC/DC-muuttimet</u> , joiden jännite on vähintään 24 V tai paino yli 1 kg; (b) painetut piirilevyt, joissa on [...] <u>erityisen paljon jalometallia</u> ; (c) aurinkosähköpaneelit, joiden pinta-ala on [...] yli 0,2 neliömetriä; (d) automaattivaihteiston ohjausmoduulit ja venttiilikotelot [...]; (e) <u>mahdolliset happi-, tutka- ja LIDAR-anturit</u> ;	X
21. <u>eCall-järjestelmä</u> ;	
22. <u>polttokennosto</u>	

D OSA

OSIEN JA KOMPONENTTIEN UUDELLEENKÄYTTÖ, UUDELLEENVALMISTUS JA KUNNOSTUS

1. Poistettujen osien ja komponenttien tekninen arviointi:
 - a) Uudelleenkäytön osalta:
 - i) osa tai komponentti on toimiva;
 - ii) se soveltuu helposti käytettäväksi ensisijaiseen tarkoitukseen, jota varten se on suunniteltu.
 - b) uudelleenvalmistuksen tai kunnostuksen osalta:
 - i) osa tai komponentti on täydellinen;
 - ii) arvio vaurioista, toiminnan tai suorituskyvyn heikentymisestä sekä korjauksista, joita tarvitaan osan tai komponentin palauttamiseksi käyttökuntoon;
 - iii) voimakasta syöpymistä ei esiinny.
2. Osien ja komponenttien merkinnöissä annettavat vähimmäistiedot:
 - a) komponentin tai osan nimi;
 - b) viittaus sen ajoneuvon valmistenumeroon (VIN), josta komponentti tai osa on poistettu; sekä
 - c) komponentin tai osan poistaneen [...] valtuutetun käsittelylaitoksen nimi, postiosoite, keskitetty yhteyspiste ja sähköpostiosoite sekä tarvittaessa internetosoite.

E OSA

KOMPONENTIT JA OSAT, JOITA EI KÄYTETÄ UUDELLEEN

1. Kaikki turvatyynyt, mukaan luettuina tyynyt, pyrotekniset toimilaitteet, elektroniset ohjausyksiköt ja anturit.
2. [...]
3. [...]
4. Automaattiset tai muut turvavyöasennelmat, mukaan luettuina vyönauhat, lukot, kelauslaitteet, pyrotekniset toimilaitteet.
5. Istuimet, jos turvavöiden kiinnityspisteet ja/tai turvatyynyt on sijoitettu niihin.
6. Ohjauslukot, jotka vaikuttavat ohjauspyörän akseliin.
7. Ajonestolaitteet sekä anturit ja elektroniset ohjausyksiköt.

F OSA

POISTETTUJA OSIA, KOMPONENTTEJA JA MATERIAALEJA KOSKEVAT ERITYISET KÄSITTELYVAATIMUKSET

1. Ajoneuvoakut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 [...] 70 artiklan mukaisesti.
2. Sähköajoneuvon ajovoima-akut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 [...] 70 artiklan mukaisesti.
- 2 a. Kevyen liikkumisvälineen akut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.
- 2 b. Kannettavat akut ja paristot on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.

3. Neodyymia, dysprosiumia tai praseodyymia (neodyymi-rauta-boori (NdFeB)) sisältävät kestopagneettimateriaalit, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2024/1252 [...] 28 artiklassa, sekä kupari sähköisistä ajomoottoreista, jotka eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, on poistettava, jos poistoprosessi on mahdollista toteuttaa valtuutetuissa käsittelylaitoksissa ilman kohtuuttomia kustannuksia. Jos NdFeB-kestopagneettimateriaalien kierrättämisessä ei ole tapahtunut teknistä kehitystä, sähköiset ajomoottorit tai niiden kestopagneettimateriaaleja sisältävät osat on varastoitava ja merkittävä asetuksen (EU) 2024/1252 [...] 27 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tulevaan kierrätykseen ei sovelleta väliaikaista varastointia koskevia direktiivin 1999/31/EY vaatimuksia.
4. Käsittelijöiden on käsiteltävä poistetut elektroniset komponentit ja osat, joita ei käytetä uudelleen, valmisteta uudelleen tai kunnosteta, sekä muut kuin rautajakeet, mukaan lukien murskatut painetut piirilevyt, direktiivin 2012/19/EU 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
5. Romuajoneuvosta poistettu lasi on kierrätettävä vähintään pakkauslasiksi, lasikuiduksi tai vastaavaksi laaduksi.
6. Poistetut kylmäaineet on kierrätettävä, regeneroitava tai hävitettävä asetuksen (EU) 2024/573 8 artiklan mukaisesti.
7. Muovit ja jäännösjakeet on käsiteltävä asetuksen (EU) 2019/1021 7 artiklan ja liitteen IV mukaisesti.
8. Kumirenkaat on käsiteltävä asetuksen 2008/98/EY 4 artiklan jätehierarkian ja yleisten vaatimusten mukaisesti, jotta voidaan asettaa etusijalle jätteen syntymisen ehkäisyä koskevat vaihtoehdot, joilla saavutetaan yleisellä tasolla ympäristön kannalta paras tulos. [Tästä on esimerkkinä renkaiden pinnoitus].
9. Liitteessä VII olevan C osan 12 alakohdassa määritellyistä lämmönvaihtimista peräisin olevat alumiinimateriaalit on varastoitava ja kierrätettävä erillään liitteessä VII olevan G osan 2 kohdan b alakohdassa määritellyistä valetuista ja muokatuista alumiinijakeista.

[...] PERUSTEET YHDISTETYLLE MURSKAUKSELLE JA MURSKAUKSEN JÄLKEISEEN KÄSITTELYYN KÄYTETTÄVIEN TEKNOLOGIOIDEN SOVELTAMISELLE

1. Perusteet romuajoneuvojen, niiden osien, komponenttien ja materiaalien murskaukselle yhdessä muun jätteen kanssa:
 - a) sähkö- ja elektroniikkalaiteromu on käsitelty valikoivasti direktiivin 2012/19/EU liitteen VII mukaisesti ennen murskausta yhdessä romuajoneuvojen kanssa;
 - b) kaikki akut ja paristot poistetaan kaikentyyppisistä jätteistä asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti ennen jätteiden murskausta yhdessä romuajoneuvojen kanssa;
 - c) muovipakkaukset poistetaan pakkausjätteestä, ja asetuksen (EU) 2025/40 [...] mukaista metallipakkausjätettä ei vielä lajitella seosperheisiin ennen niiden murskausta yhdessä romuajoneuvojen kanssa;
 - d) eri jätelajien yhteiskäsittelyssä syntyvien jätevirtojen laatu ei ole heikempi kuin jätelajien erikseen käsittelyssä syntyvien jätelajien laatu;
 - e) sekajätevirtojen yksilöllinen vaikutus tuotostaloihin voidaan määrittää romuajoneuvojen käsittelytehoa koskevien raportointivaatimusten ja muita jätelajeja koskevien muiden vaatimusten, kuten asetuksen (EU) 2023/1542, asetuksen (EU) 2025/40 [...], direktiivin 2012/19/EU ja direktiivin 2008/58/EY, osalta.
2. Tuotostaloiden laatuvaatimukset:
 - a) pääteräsjakeen kokonaiskuperipitoisuus saa olla enintään 0,25 painoprosenttia; [julkaisuorganiso: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulopäivästä on kulunut 60 kuukautta] alkaen pääteräsjakeen kokonaiskuperipitoisuus saa olla enintään 0,15 painoprosenttia;

- b. alumiini on lajiteltava vähintään standardissa EN 1706:2020 määriteltyyn valumetalliseosjakeeseen ja standardissa EN 573-3:2019 määriteltyyn muokattuun metalliseosjakeeseen;
- c. tuuliseulonnan ja raudan seulonnan jälkeen saatu murskauksen raskas jae jatkokäsitellään rautametallien, muiden kuin rautametallien, muovien ja muiden orgaanisten materiaalien erottamiseksi kierrätystä tai hyödyntämistä varten. Näiden prosessien jäämässä on oltava alle 1 painoprosentti metallia ja neuvoston päätöksen 2003/33/EY mukaisesti alle 5 painoprosenttia orgaanista ainetta; orgaanisen hiilen kokonaismäärän (TOC) < 5 painoprosentin rajaa ei sovelleta, jos asianmukaisesti valittu ja kunnostettu murskauksen raskas jae on biologisesti vakaa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti;
- d. Murskauksen kevyt jae jatkokäsitellään rautametallien, muiden kuin rautametallien, muovien ja muiden orgaanisten materiaalien erottamiseksi kierrätystä tai hyödyntämistä varten. Näiden prosessien jäämässä on oltava alle 1 painoprosentti metallia ja neuvoston päätöksen 2003/33/EY mukaisesti alle 5 painoprosenttia orgaanista ainetta; orgaanisen hiilen kokonaismäärän (TOC) < 5 painoprosentin rajaa ei sovelleta, jos asianmukaisesti valittu ja kunnostettu murskauksen kevyt jae on biologisesti vakaa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti;

3. Osien, komponenttien ja materiaalien poistovelvoitteesta poikkeamista koskevat asiakirjat:

- a) [...] Jäljennös kirjallisesta sopimuksesta, joka on tehty valtuutetun käsittelylaitoksen ja murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettäviä teknologioita hyödyntävän tai teettävän murskauslaitoksen välillä, mukaan lukien kierrätyskelpoisten uusiomateriaalien laatua koskevat eritelmät ja romuajoneuvojen käsittelyjakeiden käsittelyssä noudatettavat tekniset eritelmät.
- b) [...] Riippumattoman elimen asiakirjat, joista käyvät ilmi edustavan käsittelykonfiguraation [...] kierrätyskelpoisten käsittelyjakeiden laatu ja määrä [...].

- c) [...] Muut asiakirjat, jotka osoittavat, että romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien laatu ja määrä eivät ole heikompia kuin sellaisten komponenttien ja osien laatu ja määrä, jotka on poistettu erikseen ennen murskausta C osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

LIITE VIII

TUOTTAJAREKISTERIIN REKISTERÖINTIÄ VARTEN TARVITTAVAT TIEDOT

1. Tiedot, jotka tuottajan tai sen laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutetun edustajan on toimitettava:
 - a) nimi, jolla tuottaja toimii jäsenvaltiossa, sen kyseisessä jäsenvaltiossa mahdollisesti käyttämät tuotenimet, sekä tuottajan osoite, mukaan lukien postinumero ja paikkakunta, katuosoite, maa, mahdollinen puhelinnumero, internetosoite ja sähköpostiosoite sekä keskitetty yhteyspiste;
 - b) tuottajan kansallinen tunnistuskoodi, mukaan lukien sen kaupparekisterinumero tai vastaava virallinen rekisterinumero, sekä eurooppalainen tai kansallinen verotunnistenumero;
 - c) ajoneuvoluokat, jotka tuottaja aikoo asettaa ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella;
 - d) tiedot siitä, miten tuottaja täyttää 16 artiklassa säädetyt velvollisuutensa, mukaan lukien kirjalliset tiedot seuraavista:
 - i) toimenpiteet, jotka tuottaja on ottanut käyttöön täyttääkseen 16 ja 20 artiklassa säädetyt tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet;
 - ii) toimenpiteet, jotka on otettu käyttöön 23 artiklassa säädetyin keräysvelvoitteen täyttämiseksi tuottajan jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamien ajoneuvojen määrän osalta; sekä
 - iii) järjestelmä, jolla varmistetaan toimivaltaisille viranomaisille ilmoitettujen tietojen luotettavuus;
 - e) tuottajan tai tapauksen mukaan laajennettua tuottajan vastuuta varten [...] valtuutetun tuottajan edustajan tai tuottajavastuujärjestön antama vakuutus, jossa todetaan, että annetut tiedot pitävät paikkansa.

2. Edellä 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi annettavat tiedot, kun tuottajavastuujärjestö on nimetty täyttämään laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet:
- a) tuottajavastuujärjestön nimi ja yhteystiedot, mukaan lukien postinumero ja paikkakunta, katuosoite, maa, puhelinnumero, internet- ja sähköpostiosoite sekä kansallinen tunnistuskoodi;
 - b) tuottajavastuujärjestön kaupparekisterinumero tai vastaava virallinen rekisterinumero sekä eurooppalainen tai kansallinen verotunnistenumero; sekä
 - c) edustetun tuottajan toimeksianto.
3. Tiedot, jotka tuottajavastuujärjestön on toimitettava 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi, kun kyseessä on [../ 17 artiklan 1 kohdan mukainen valtuutus:
- a) edustamiensa tuottajien nimet ja yhteystiedot, mukaan lukien postinumerot ja paikkakunnat, katuosoitteet, maat, puhelinnumerot, internetosoitteet ja sähköpostiosoitteet;
 - b) mahdollinen toimeksianto kunkin edustamansa tuottajan osalta;
 - c) siinä tapauksessa, että tuottajavastuujärjestö edustaa useampaa kuin yhtä tuottajaa, sen on esitettävä erikseen kunkin edustamansa tuottajan osalta tiedot siitä, miten tuottaja täyttää 16 artiklassa säädettyt velvollisuudet.
4. Jos laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetty edustaja, joka täyttää tuottajan puolesta 16 artiklan mukaiset velvoitteet, edustaa useampaa kuin yhtä tuottajaa, kyseisen edustajan on 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi ilmoitettava kunkin edustetun tuottajan nimi ja yhteystiedot erikseen.

LIITE IX

[...] ROMUTUSTODISTUS

Annettu ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätahuollosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen [...] 25 artiklan nojalla.

1.	Todistuksen antava laitos tai yritys	
1.1	Nimi	
1.2	Osoite	
1.3	Puhelinnumero	
1.4	Sähköposti (jos käytettävissä)	
1.5	Rekisteröinti- tai tunnistenumero*	
2.	Toimivaltainen viranomainen, joka on myöntänyt luvan 1 kohdassa mainitulle laitokselle tai yritykselle	
2.1	Jäsenvaltio	
2.2	Nimi	
2.3	Osoite	
3.	Romutustodistus	
3.1	Myöntämispäivä	
3.2	Numero	
4.	Tiedot ajoneuvosta, jolle romutustodistus annetaan	
4.1	Kansallisuustunnus	
4.2	(A) Rekisteröintinumero**	
4.3	(J) Katteoria**	
4.4	(D.1) Malli**	
4.5	(D.3) Kauppanimitys**	
4.6	(E) Ajoneuvon valmistusnumero**	
4.7	Rekisteröintitodistuksen numero	
5.	Ajoneuvon omistajaa koskevat tiedot	
5.1	(C.2.1) Sukunimi tai toiminimi**	
5.2	(C.2.2) Muut nimet **	

5.3	(C.2.3) Osoite**	
5.4	Puhelinnumero	
5.5	Sähköposti (jos käytettävissä)	
6.	Huomautukset	
* Tästä vaatimuksesta voidaan luopua, jos kansallisessa rekisteröinti- tai tunnistusjärjestelmässä ei ole tällaista numeroa. <u>** Direktiivissä 1999/37/EY tarkoitetut yhdenmukaistetut yhteisön koodit.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

LIITE X

ASETUKSEN (EU) 2018/858 JA ASETUKSEN (EU) N:O 168/2013 MUUTTAMINEN

1. Muutetaan asetuksen (EU) 2018/858 liite II seuraavasti:

(19)

(1) Korvataan I osassa oleva G13 kohta seuraavasti:

(20) ”

G13	Kiertotalous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”;

Muutetaan lisäys 1 seuraavasti:

b) korvataan taulukossa 1 oleva G13 kohta seuraavasti:

”G13	Kierto- talous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta Sovelletaan kuitenkin tiettyjen komponenttien uudelleenkäyttökieltoa koskevaa liitteessä VII olevaa E osaa.
------	-------------------	--	---

c) korvataan taulukossa 2 oleva G13 kohta seuraavasti:

”G13	Kierto- talous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta Sovelletaan kuitenkin tiettyjen komponenttien uudelleenkäyttökieltoa koskevaa liitteessä VII olevaa E osaa.
------	-------------------	--	---

”;

Muutetaan lisäyksessä 2 oleva 4 kohta seuraavasti:

a) korvataan taulukossa ”I osa: M1-luokkaan kuuluvat ajoneuvot” 59 kohta seuraavasti:
”

59	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron] (Kiertotalous)	Kyseisen asetuksen vaatimuksia ei sovelleta.
----	--	--

”:

b) korvataan taulukossa ”II osa: N1-luokkaan kuuluvat ajoneuvot” 59 kohta seuraavasti:

”

59	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron] (Kiertotalous)	Kyseisen asetuksen vaatimuksia ei sovelleta.
----	--	--

Muutetaan III osa seuraavasti:

a) korvataan lisäyksessä 1 oleva 59 kohta seuraavasti:”;

59	Kiertotalous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta	Ei sovelleta		
----	--------------	---	--------------	--------------	--	--

b) korvataan lisäyksessä 2 oleva 59 kohta seuraavasti:

59	Kiertotalous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta			Ei sovelleta				
----	--------------	---	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--

c) korvataan lisäyksessä 3 oleva 59 kohta seuraavasti:

59	Kiertotalous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta
----	--------------	---	--------------

d) korvataan lisäyksessä 4 oleva 59 kohta seuraavasti:

59	Kiertotalous	Asetus [julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen numeron]	Ei sovelleta			Ei sovelleta				
----	--------------	---	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--

2. Muutetaan asetuksen (EU) 168/2013 liite II seuraavasti:

Korvataan asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä II olevassa taulukossa olevassa C1 osassa oleva merkintä 15 a seuraavasti:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15 a	18	Kiertotalousvaatimukset	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15 b	18	Kiertotalousvaatimukset	[julkaisutoimisto: lisätään tämä romuajoneuvoasetus (EU) 2025/XXXX]				x	x	x	x	x	x	x	x

LIITE XI

VASTAAVUUSTAULUKKO

2. Direktiivi 2000/53/EY

<i>Direktiivi 2000/53/EY</i>	<i>Tämä asetus</i>
1 artikla	1 artikla
2 artiklan 1 kohta	3 artiklan 1 kohdan 1 alakohta
2 artiklan 2 kohta	3 artiklan 1 kohdan 2 alakohta
2 artiklan 3 kohta	3 artiklan 1 kohdan 22 alakohta
2 artiklan 4 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta
2 artiklan 5 kohta	3 artiklan 1 kohdan 16 alakohta
2 artiklan 6 kohta	3 artiklan 1 kohdan 5 alakohta
2 artiklan 7 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta
2 artiklan 8 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta
2 artiklan 9 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta
2 artiklan 10 kohta	3 artiklan 1 kohdan 35 alakohta
2 artiklan 11 kohta	—
2 artiklan 11 kohdan a alakohta	—
2 artiklan 11 kohdan b alakohta	—
2 artiklan 11 kohdan c alakohta	—
2 artiklan 11 kohdan d alakohta	—
2 artiklan 12 kohta	—

<i>Direktiivi 2000/53/EY</i>	<i>Tämä asetus</i>
2 artiklan 13 kohta	—
3 artiklan 1 kohta	2 artiklan 1 kohdan a alakohta
3 artiklan 2 kohta	—
3 artiklan 3 kohta	—
3 artiklan 4 kohta	2 artiklan 2 kohdan a alakohta ja 5 kohta
3 artiklan 5 kohta	2 artiklan 1 kohdan c alakohta sekä 5 ja 6 kohta
4 artiklan 1 kohdan a alakohta	5 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan b alakohta	7 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan c alakohta	6 artikla
4 artiklan 2 kohdan a alakohta	5 artiklan 2 ja 3 kohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohta	5 artiklan 4 kohdan a alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii alakohta	5 artiklan 4 kohdan b alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan iii alakohta	5 artiklan 4 kohdan c alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan iv alakohta	5 artiklan 4 kohdan d alakohta
4 artiklan 2 kohdan c alakohta	—
5 artiklan 1 kohdan ensimmäinen luetelmakohta	23 artiklan 1 kohta ja 2 kohdan c alakohta
5 artiklan 1 kohdan toinen luetelmakohta	23 artiklan 2 kohdan b alakohta
5 artiklan 2 kohta	23 artiklan 4 kohdan 1 alakohta ja 2 kohdan c alakohta
5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	25 artikla
5 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	—
5 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta	—

<i>Direktiivi 2000/53/EY</i>	<i>Tämä asetus</i>
5 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta	24 artiklan 2 kohta
5 artiklan 4 kohdan toinen alakohta	16 artikla ja 20 artiklan 1 kohdan a alakohta
5 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta	24 artiklan 2 kohta
5 artiklan 4 kohdan neljäs alakohta	–
5 artiklan 5 kohdan ensimmäinen alakohta	25 artiklan 1 kohta ja liite IX
5 artiklan 5 kohdan toinen alakohta	25 artiklan 5 kohta
6 artiklan 1 kohta	27 artiklan 1 ja 3 kohta
6 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta	15 artiklan 1 kohta
6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	–
6 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	30 artiklan 1 kohta ja liitteessä VII oleva C osa
6 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	29 artiklan 1 kohta
6 artiklan 4 kohta	15 artiklan 2 kohta
6 artiklan 5 kohta	27 artiklan 5 kohta
6 artiklan 6 kohta	27 artiklan 4 kohta
7 artiklan 1 kohta	33 artiklan 1 kohta
7 artiklan 2 kohdan a alakohta	–
7 artiklan 2 kohdan b alakohta	34 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta
7 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	–
7 artiklan 2 kohdan kolmas alakohta	49 artiklan 5 kohta

<i>Direktiivi 2000/53/EY</i>	<i>Tämä asetus</i>
7 artiklan 3 kohta	—
7 artiklan 4 kohta	—
7 artiklan 5 kohta	—
8 artiklan 1 kohta	12 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohta	12 artiklan 3 kohta
8 artiklan 3 kohta	11 artiklan 1 kohta
8 artiklan 4 kohta	11 artiklan 1 ja 2 kohta
9 artiklan 1 a kohdan ensimmäinen alakohta	49 artiklan 1 kohdan j alakohta
9 artiklan 1 a kohdan toinen alakohta	49 artiklan 1 kohdan toinen alakohta
9 artiklan 1 a kohdan kolmas alakohta	49 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta
9 artiklan 1 b kohta	49 artiklan 2 kohta
9 artiklan 1 c kohta	—
9 artiklan 1 d kohta	49 artiklan 5 kohta
9 artiklan 2 kohta	9 artikla
9 a artiklan 1 kohta	50 artiklan 1 kohta
9 a artiklan 2 kohta	50 artiklan 2 kohta
9 a artiklan 3 kohta	50 artiklan 3 kohta
9 a artiklan 4 kohta	50 artiklan 4 kohta
9 a artiklan 5 kohta	50 artiklan 5 kohta
9 a artiklan 6 kohta	50 artiklan 6 kohta

<i>Direktiivi 2000/53/EY</i>	<i>Tämä asetus</i>
10 artiklan 1 kohta	—
10 artiklan 2 kohta	—
10 artiklan 3 kohta	—
10 a artikla	55 artikla
11 artiklan 1 kohta	51 artiklan 1 kohta
11 artiklan 2 kohta	51 artiklan 2 kohta
12 artiklan 1 kohta	57 artiklan 1 kohta
12 artiklan 2 kohta	57 artiklan 2 kohta
12 artiklan 3 kohta	—
13 artikla	—
Liite I	Liite VII
Liite II	Liite III

3. Direktiivi 2005/64/EY

<i>Direktiivi 2005/64/EY</i>	<i>Tämä aset</i>
1 artiklan ensimmäinen alakohta	1 artikla
1 artiklan toinen alakohta	—
2 artikla	2 artiklan 1 kohdan a alakohta
3 artiklan a alakohta	2 artiklan 2 kohdan a alakohta
3 artiklan b alakohta	2 artiklan 2 kohdan b alakohta
3 artiklan c alakohta	2 artiklan 2 kohdan c alakohta
4 artiklan 1 kohta	3 artiklan 1 kohdan 1 alakohta
4 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohdan b alakohta
4 artiklan 3 kohta	3 artiklan 1 kohdan 3 alakohta
4 artiklan 4 kohta	3 artiklan 1 kohdan 2 alakohta
4 artiklan 5 kohta	Liite II
4 artiklan 6 kohta	3 artiklan 2 kohdan b alakohta yhdessä 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan kanssa
4 artiklan 7 kohta	3 artiklan 2 kohdan b alakohta
4 artiklan 8 kohta	3 artiklan 2 kohdan b alakohta
4 artiklan 9 kohta	3 artiklan 1 kohdan 5 alakohta
4 artiklan 10 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta
4 artiklan 11 kohta	—
4 artiklan 12 kohta	3 artiklan 2 kohdan a alakohta

4 artiklan 13 kohta	3 artiklan 1 kohdan 4 alakohta
4 artiklan 14 kohta	3 artiklan 1 kohdan 6 alakohta
4 artiklan 15 kohta	3 artiklan 1 kohdan 7 alakohta
4 artiklan 16 kohta	—
4 artiklan 17 kohta	—
4 artiklan 18 kohta	9 artikla
4 artiklan 19 kohta	—
4 artiklan 20 kohta	—
5 artiklan 1 kohta	—
5 artiklan 2 kohta	8 artiklan 1 kohdan toinen virke
5 artiklan 3 kohta	8 artiklan 4 kohta
5 artiklan 4 kohta	24 artikla
6 artiklan 1 kohta	4 artiklan 2 kohta
6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	5 artiklan 8 kohta
6 artiklan 3 kohta	11 artikla
6 artiklan 4 kohta	—
6 artiklan 5 kohta	—
6 artiklan 6 kohta	—
6 artiklan 7 kohta	—
6 artiklan 8 kohta	—
7 artiklan a alakohta	Liitteessä VII oleva E osa

7 artiklan b alakohta	Liitteessä VII oleva E osa
8 artikla	—
9 artikla	—
10 artiklan 1 kohta	—
10 artiklan 2 kohta	—
10 artiklan 3 kohta	—
10 artiklan 3 kohta	—
10 artiklan 4 kohta	—
11 artiklan 1 kohta	—
11 artiklan 2 kohta	—
12 artikla	—
13 artikla	—
Liite I	4 artiklan 1 kohta
Liite II	—
Liite III	—
Liite VII	—
Liite V	Liitteessä VII oleva E osa
Liite VI	—

LIITE XII

MUUTOKSET ASETUKSEEN (EU) 2023/1542

Muutetaan asetuksen (EU) 2023/1542 liitteessä I oleva taulukko seuraavasti:

Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
Elohopea CAS-nro 7439-97-6 EY-nro 231-106-7 ja sen yhdisteet	Akut ja paristot, riippumatta siitä, sisältyvätkö ne laitteisiin, kevyisiin liikkumisvälineisiin tai muihin ajoneuvoihin, eivät saa sisältää yli 0,0005 painoprosenttia elohopeaa (elohopeametallina ilmaistuna).
2. Kadmium CAS-nro 7440-43-9 EY-nro 231-152-8 ja sen yhdisteet	1. Kannettavat akut ja paristot, riippumatta siitä, sisältyvätkö ne laitteisiin, kevyisiin liikkumisvälineisiin tai muihin ajoneuvoihin, eivät saa sisältää yli 0,002 painoprosenttia kadmiumia (kadmiummetallina ilmaistuna). <u>2. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyn</u> <u>luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin,</u> <u>erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan</u> <u>lukien, sisällytetyt sähköajoneuvon ajovoima-</u> <u>akut ja ajoneuvoakut eivät saa sisältää</u> <u>homogeenisessa materiaalissa yli</u> <u>0,01 painoprosenttia kadmiumia</u> <u>(kadmiummetallina ilmaistuna).</u> <u>3. Edellä olevaa 2 kohtaa ei sovelleta</u> <u>sähköajoneuvon ajovoima-akkuihin, joita</u> <u>käytetään varaosina asetuksessa (EU) 2018/858</u> <u>määritellyissä luokkien M1 ja N1</u> <u>sähköajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut</u> <u>ajoneuvot mukaan lukien, jotka on saatettu</u> <u>markkinoille ennen 31 päivää joulukuuta 2008.</u>

Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
3. Lyijy CAS-nro 7439-92-1 EY-nro 231-100-4 ja sen yhdisteet	1. Kannettavat akut ja paristot, riippumatta siitä, sisältyvätkö ne laitteisiin, eivät 18 päivästä elokuuta 2024 alkaen saa sisältää yli 0,01 painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna). 2. Edellä 1 kohdassa esitettyä rajoitusta ei sovelleta sinkki-ilmanappikennoihin 18 päivään elokuuta 2028 saakka. 3. <u>Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan luettuina, sisällytetyt irtoakut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1 painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna).</u> 4. <u>Edellä olevaa 3 kohtaa ei sovelleta kannettaviin akkuihin, jotka on sisällytetty asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024, tai joita käytetään niissä varaosina.</u> 5. <u>Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt sähköajoneuvon ajovoima-akut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1 painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna).</u> 6. <u>Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta seuraaviin: sähköajoneuvon ajovoima-akut, jotka on sisällytetty asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin.</u>

Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
	<u>jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, tai joita käytetään niissä varaosina</u> <u>sähköajoneuvon ajovoima-akut, jotka on sisällytetty asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024, tai joita käytetään niissä varaosina.</u> <u>7. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt ajoneuvoakut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1 painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna).</u> <u>8. Edellä olevaa 7 kohtaa ei sovelleta seuraaviin:</u> <u>i) ajoneuvoakut, joita käytetään 12 V:n sovelluksissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M1 ja N1 ajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien⁵³.</u> <u>ii) ajoneuvoakut, joita käytetään 24 V:n sovelluksissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M1 ja N1 erikoiskäyttöön tarkoitetuissa ajoneuvoissa⁵⁴.</u> <u>(i) ajoneuvoakut, joita käytetään muissa kuin 8 kohdan i ja ii alakohdassa tarkoitetuissa sovelluksissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M1 ja N1 ajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut</u>

⁵³ Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030.

⁵⁴ Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030.

Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
	<u>ajoneuvot mukaan lukien, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024.</u>
<u>4. Kuusiarvoinen kromi CAS-nro 18540-29-9 EY-nro 606-053-1 ja sen yhdisteet</u>	<u>Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M1 ja N1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt akut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1 painoprosenttia kuusiarvoista kromia (ilmaistuna kuusiarvoisena kromimetallina).</u>

LIITE XIII

SERTIFIOIJIA JA TARKASTAJIA KOSKEVAT VAATIMUKSET JA KRITEERIT, JOTKA KIERRÄTYSMATERIAALIA TUOTTAVIEN LAITOSTEN ON TÄYTETTÄVÄ

A OSA

Tarkastuksia tekeviä kolmansia osapuolia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset

1. Kolmannen osapuolen, joka suorittaa tarkastuksia 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on oltava riippumaton tavarantoimittajasta, valmistajasta tai kierrätetyn materiaalin tuotantoon osallistuvasta henkilöstä sekä valvotusta laitoksesta. Tätä varten kyseisen osapuolen olisi voitava dokumentoida, että
 - a. se ei ole osa näitä yhteisöjä tai niiden määräysvallassa;
 - b. se on ottanut käyttöön ja soveltaa muun muassa seuraavia menettelyjä, joilla taataan sen puolueettomuus: i) sen puolueettomuuteen kohdistuvien riskien jatkuva arviointi; ii) taloudellisesta, kaupallisesta ja muusta paineesta johtuvien puolueettomuuteen kohdistuvien riskien tunnistaminen, poistaminen ja vähentäminen; iii) sen puolueettomuuteen kohdistuvien, sen henkilöstöllä olevista suhteista johtuvien riskien arviointi;
 - c. se on jäsennelty ja sitä hallinnoidaan siten, että varmistetaan sen riippumattomuus ja puolueettomuus, muun muassa seuraavasti: i) se on selvästi yksilöitävissä oikeushenkilöstä, jos kyseinen oikeushenkilö harjoittaa myös muuhun kuin tarkastuksiin liittyvää toimintaa; ii) sillä on suoritettua tarkastustoimintaa koskevat raportointisäännöt; iii) sen henkilöstöllä on selvästi yksilöitävissä olevat tarkastusten suorittamista koskevat vastuualueet.
2. Kolmannella osapuolella, joka suorittaa tarkastuksia 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti, katsotaan olevan asianmukainen pätevyys tarkastusten ja jätteenkäsittelyn alalla, jos sillä on riittävästi joko omaa tai alihankkijoiden pätevää henkilöstöä, joka saa säännöllisesti koulutusta, ja jos sen tällaisiin tarkastuksiin osallistuvalla henkilöstöllä on dokumentoitua työkokemusta kaikilta seuraavilta aloilta: a) jätteitä käsittelevien laitosten tarkastaminen; b) jätteenkäsittelytoimet; c) ympäristöasioiden ja työterveyden ja -turvallisuuden hallintajärjestelmät; d) kierrätysmateriaalin tuottaminen.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen kriteerien täyttymisen osoittamiseksi tarkastuksia tai sertifiointeja suorittavan vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on viitattava sertifiointissaan tarkastusten suorittamisen kannalta merkityksellisiin unionin tai vastaaviin kansainvälisesti tunnustettuihin standardeihin, kuten ISO 19011:2018 tai ISO/IEC 17020:2012.

B OSA

KRITEERIT SEN OSOITTAMISEKSI, ETTÄ KIERRÄTYSMATERIAALI ON TUOTETTU LAITOKSESSA, JOKA TÄYTTÄÄ UNIONIN LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ ASETETUT IHMISTEN TERVEYDEN, ILMASTON JA YMPÄRISTÖN SUOJELUA KOSKEVAT VAATIMUKSET TAI VASTAAVAT VAATIMUKSET (6 ARTIKLAN 1 c KOHDAN MUKAISESTI)

1. Edellä 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa tarkastuksessa on todennettava, että kierrätysmateriaalin tuotantoon osallistuva laitos täyttää tosiasiallisessa toiminnassaan seuraavat edellytykset:
- a. se täyttää jätteen kierrätystä koskevat vaatimukset ja harjoittaa toimintaansa sovellettavan kansallisen ympäristönsuojelulainsäädännön mukaisesti;
 - b. se on suunniteltu ja rakennettu ja sitä käytetään turvallisella ja ympäristön kannalta hyväksyttävällä tavalla ja sillä on erityisesti kyseisen jätteen kierrätykseen tarvittavat prosessit, asianmukainen jätehuoltoteknologia, organisaatio ja infrastruktuuri;
 - b a. se hankkii muovijätteensä maasta, joka täyttää vaatimukset, jotka vastaavat Euroopan unionin maiden täyttämiä ympäristönsuojelua ja työntekijöiden turvallisuutta koskevia vaatimuksia, ja toimii tällaisessa maassa tämän osan 4 kohdassa määriteltyjen kriteerien mukaisesti;
 - c. se ottaa käyttöön ja käyttää johtamis- ja seurantajärjestelmiä, menetelmiä ja tekniikoita, joiden tarkoituksena on ehkäistä, vähentää, minimoida ja, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, poistaa i) asianomaisiin työntekijöihin ja laitoksen läheisyydessä asuvaan väestöön kohdistuvat terveys- ja turvallisuusriskit, ja ii) sen toiminnasta ympäristölle aiheutuvat haitalliset vaikutukset (erityisesti toteuttamalla asianmukaiset toimenpiteet pilaantumisen seuraamiseksi ja torjumiseksi);

- d. se varmistaa kaiken laitoksessa vastaanotetun ja käsitellyn jätteen jäljitettävyyden, mukaan lukien sen, että kaikki niiden toiminnasta syntyvä jäännösjäte dokumentoidaan ja siirretään ainoastaan jätehuoltolaitoksiin, joilla on lupa käsitellä tällaista jäännösjätettä;
 - e. se on toteuttanut toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on säästää energiaa ja rajoittaa sen toimintaan liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä;
 - f. se laatii ja pystyy toimittamaan tiedot jätehuoltotoimistaan viimeksi kuluneilta viideltä vuodelta; jos laitos on ollut toiminnassa alle viiden vuoden ajan, se laatii ja pystyy toimittamaan tiedot jätehuoltotoimistaan sen toiminta-ajalta;
 - g. sitä ei ole viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana tuomittu laittoman toiminnan harjoittamisesta, joka liittyy jätehuoltoon.
2. Todentaessaan, että laitos täyttää edellä mainitut kriteerit ja 6 artiklan 1 b kohdassa tarkoitetut vaatimukset, tarkastuksen tai sertifiointin suorittavan kolmannen osapuolen on otettava vertailukohtana ja tarvittaessa huomioon erityisesti seuraavat vaatimukset:
- a. tiettyjen jätteiden käsittelyä ja käsitellyn jätteen määrän laskentaa koskevat erityisvaatimukset, jotka ovat pakollisia unionin lainsäädännön nojalla, sekä tuotettujen kierrätettyjen materiaalien määrien kirjanpitoa koskevat erityisvaatimukset;
 - b. teollisuuden päästöistä 24 päivänä marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU nojalla laaditut tiettyjä toimintoja koskevat parhaita käytettävissä olevia tekniikoita koskevat päätelmät.
3. Tarkastukset suorittaneiden henkilöiden nimet ja yhteystiedot ilmoitetaan selkeästi tarkastuskertomuksissa.

4. Tarkastajat todentavat, että muovijäte käsitellään EU:n standardeja vastaavalla tavalla, ja todentavat, että muovijäte on peräisin maasta, jossa on kattava jätehuoltokehys, joka käsittää sen koko alueen ja osoittaa, että se on kykenevä ja halukas takaamaan ympäristön kannalta hyväksyttävän jätehuollon, ottaen huomioon erityisesti seuraavat kriteerit:
- a. toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet ympäristön kannalta hyväksyttävän jätehuollon varmistamiseksi sen alueella, kuten laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän tai vastaavan saastuttaja maksaa -periaatetta täytäntöönpanevan järjestelmän käyttöönotto;
 - b. toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet ajoneuvoista kierrätettävän kulutusmuovin osuuden lisäämiseksi sekä indikaattorit näiden toimenpiteiden seurantaan varten;
 - c. toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet, joilla lisätään kansallisille markkinoille saatettuihin ajoneuvoihin sisältyvän kierrätetyn kulutusmuovin osuutta, sekä indikaattorit näiden toimenpiteiden seurantaan varten.

C OSA

KRITEERIT SEN OSOITTAMISEKSI, ETTÄ KIERRÄTETTY MATERIAALI ON TUOTETTU 6 ARTIKLAN 1, 1 a ja 1 b KOHDAN VAATIMUSTEN MUKAISESTI

Edellä 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa tarkastuksessa on todennettava, että kierrätysmateriaalin tuotantoon osallistuva laitos täyttää tosiasiallisessa toiminnassaan seuraavat edellytykset:

1. Laitoksen on pystyttävä esittämään näyttöä siitä, että se tuottaa materiaaleja, jotka on kierrätetty kulutusjätteestä. Jos laitos tuottaa myös materiaaleja, jotka on saatu tuotantojätteestä tai raaka-aineista, sen on pystyttävä osoittamaan, että se erottaa erityyppiset materiaalit selkeästi toisistaan. Laitoksen on varmistettava, että se toimittaa ainoastaan kulutusjätteestä kierrätettyjä materiaaleja, jotta kyseinen materiaali voidaan ottaa huomioon osana 6 artiklassa asetettuja tavoitteita.

2. Romuajoneuvoista tai korjatuista ajoneuvoista peräisin olevasta kulutusjätteestä kierrätettyjä materiaaleja tuottavan laitoksen on pystyttävä osoittamaan, että tällainen jäte on kerätty erikseen eikä sitä ole sekoitettu muista lähteistä peräisin oleviin materiaaleihin ennen sen saapumista laitokseen tai missään vaiheessa koko kierrätysprosessia.
