

Brüssel, 14. juuli 2023
(OR. en)

11888/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0284(COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	14. juuli 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 451 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 451 final.

Lisatud: COM(2023) 451 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Euroopa roheline kokkulepe on Euroopa majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on tagada 2050. aastaks kliimaneutraalne ja puhas ringmajandus, mille puhul optimeeritakse ressursside haldamist ja minimeeritakse saastet. Ringmajanduse tegevuskavas¹ ja Euroopa uues tööstusstrateegias² on esitatud Euroopa tööstuse tegevuskava rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks. Tegevuskava sisaldab kohustust vaadata läbi romusõidukeid käsitlevad õigusaktid eesmärgiga „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutati ELi tegevuskavas „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“,³ et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada ELi keskkonnajalajälge mujal maailmas seoses romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordiga.

Nii Euroopa Ülemkogu⁴ kui ka Euroopa Parlament⁵ on tunnistanud käesoleva algatuse olulisust. Euroopa kriitiliste toorainete määruse ettepanekule lisatud teatistes⁶ rõhutati samuti, kui oluline on autotööstus kriitiliste toorainete kestlike tarnete tagamisel ja ELi strateegilise autonoomia suurendamisel.

Sõidukite tootmine on üks ressursimahukamaid tööstusharusid. Euroopa autotööstuse arvele langeb 19 % ELi terasetööstuse nõudlusest (üle 7 miljoni tonni aastas), 10 % plasti kogutarbimisest (6 miljonit tonni aastas) ning märkimisväärne osa nõudlusest alumiiniumi (42 % kõigi transpordivahendite puhul, umbes 2 miljonit tonni aastas), vase (6 % autoosade puhul), kautšuki (65 % üldiste kummitoodete toodangust) ja klaasi (1,5 miljonit tonni ELis toodetud lehtklaasi) järele.

Kuna autotööstus suundub heiteta liikuvuse poole ja sõidukitesse on integreeritud üha enam elektroonikat, suureneb nõudlus vase ja kriitiliste toorainete järele. Nende hulka kuuluvad haruldased muldmetallid, mida kasutatakse elektriliste veomootorite püsिमagnetites, mille üks suurimaid kasutajaid on autotööstus. Autotööstus kasutab ka kaasaegseid ja kergeid materjale, nagu komposiitplast, kvaliteetteras ja alumiiniumisulamid.

Selle tulemusena võib sõidukite tootmisel olla suur keskkonnajalajalg. See on peamiselt tingitud kasvuhoonegaaside heitest, mis tuleneb esmaste toorainete, nagu söe ja rauamaagi (terase saamiseks), boksiidi (alumiiniumi saamiseks) ning vase ja nafta (plastide saamiseks) kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energia kasutamisest. Peale selle tekitab keerukate ja komposiitmaterjalide kasvav kasutamine suuri probleeme romusõidukite demonteerimise, korduskasutamise ja ringlussevõtu valdkonnas.

Seda arvesse võttes on käesoleva ettepaneku eesmärk hõlbustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele sõiduki olelusringi kõigis etappides konstrueerimisest kuni töötlemiseni olelusringi lõpus. Ettepanek põhineb kehtivate õigusaktide hindamisel, mis hõlmab kaht

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_et.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/et/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_ET.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

direktiivi (direktiivi 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta⁷ (edaspidi „kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv“) ja direktiivi 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust⁸ (edaspidi „3R tüübikinnituse direktiiv“)).

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv võeti vastu 2000. aastal ja see oli esimene ühtlustatud ELi raamistik, mis kavandati olelusringi lõppu jõudnud ja jäätmetena käsitatavate sõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks. Direktiiviga on kehtestatud sätted romusõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kohta, piiratud ohtlike ainete kasutamist uutes sõidukites ning kehtestatud korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärgid romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Pärast kõnealuse õigusakti vastuvõtmist ei ole seda oluliselt muudetud.

Jäätmete raamdirektiivi läbivaatamise käigus 2018. aastal leppisid kaasseadusandjad kokku,⁹ et „hiljemalt 31. detsembriks 2020 vaatab komisjon [kasutuselt kõrvaldatud sõidukite] direktiivi läbi ja esitab seejärel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, millele on kohasel juhul lisatud seadusandlik ettepanek“. Nad märkisid, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi läbivaatamise käigus tuleks keskenduda konkreetsete materjalide ringlussevõtu eesmärkide kehtestamise teostatavusele ja romusõidukite „teadmata asukoha“ probleemile.

2005. aastal vastu võetud 3R tüübikinnituse direktiiviga on loodud väga tihe seos kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi sätete ning sõidukitüüpide tüübikinnitusmenetluses korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust käsitlevate konstruktsiooninõuete vahel. Eelkõige on 3R tüübikinnituse direktiivis sätestatud, et sõidukid tuleks ehitada nii, et need oleksid 85 % ulatuses ringlussevõetavad/korduskasutatavad ja 95 % ulatuses kordus-/taaskasutatavad, ning kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivis on sõidukite korduskasutatavuse, taaskasutatavuse ja ringlussevõetavuse suhtes liikmesriikide jaoks ette nähtud samad eesmärgid. 3R tüübikinnituse direktiiv on osa tüübikinnituse raamistikust,¹⁰ mille alusel katsetatakse uusi sõidukitüüpe ja antakse neile tüübikinnitus enne nende laskmist ELi turule, tingimusel et need vastavad teatavatele tehnilistele nõuetele.

Kavandatava määrusega tunnistatakse kehtetuks nii 3R tüübikinnituse direktiiv kui ka kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv ning asendatakse need ühe õigusaktiga. Selle üldeesmärk on ajakohastada kehtivaid ELi õigusakte ja parandada ELi ühtse turu toimimist, vähendades samas sõidukite konstruktsiooni, tootmise ja kasutuskestuse ning olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud negatiivset keskkonnamõju ning aidates kaasa autotööstuse ja ringlussevõtusektori kestlikkusele.

Tegemist on õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) algatusega.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kõigepealt on kavandatav määrus seotud mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate ELi üldiste õigusaktidega, mille eesmärk on hõlbustada autotööstuse toodete vaba liikumist ühtsel turul, kehtestades ühtsed nõuded keskkonna-, energiatõhususe ja ohutuseesmärkide

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust.

⁹ Vt direktiivi (EL) 2018/849 artikkel 10a, ELT L 150, 30.5.2018, lk 93.

¹⁰ Määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta.

saavutamiseks. Määrusega (EL) 2018/858¹¹ on ette nähtud mootorsõidukite tüübikinnituse ja turujärelevalve nõuete keskne menetlusraamistik. Selles määruses on kehtestatud normid sõidukitüüpide vastavuse kohta mitme õigusakti nõuetele, mis on loetletud määruse lisades. Kavandatava määrusega kehtestatakse nii ringmajandust toetava konstruktsiooni kui ka tootmise nõuded mootorsõidukite puhul ning need lisatakse nimetatud lisadesse, nii et neid nõudeid kontrollitakse ja nende täitmine tagatakse tüübikinnitusmenetluse kaudu¹².

Kavandatav määrus täiendab komisjoni hiljutisi seadusandlikke ettepanekuid, mille eesmärk on parandada toodete ökodisaini ja tagada kestlik jäätmekäitlus, ning on nendega kooskõlas.

See on nii patareisid ja akusid käsitleva uue määruse ettepaneku puhul,¹³ mis hõlmab mootorsõidukiakusid ja sisaldab kogu nende olulusringi hõlmavat terviklikku uut õiguskorda, et vähendada nende keskkonnajalajälge. Kavandatav määrus 3R tüübikinnituse ja romusõidukite kohta ei sisalda sätteid, mis reguleeriksid patareide ja akude konstrueerimist, tootmist või olulusringi lõppu. See hõlmab sõidukeid tervikuna ning nende tarvikuid ja osi (v.a akud) viisil, mis täiendab patareisid ja akusid käsitleva määruse ettepanekut ning tagaks sõidukite üldise keskkonnajalajälje vähendamist. Samuti sisaldab see sätteid, mille eesmärk on hõlbustada akude eemaldamist romusõidukitest, et tagada nende korduskasutamine või ringlussevõtt vastavalt patareisid ja akusid käsitlevale määrusele.

Peale akude esitas komisjon ettepanekud muude ressursimahukate sektorite (nt ehitustoodete sektor¹⁴ ja tekstiilisektor¹⁵) keskkonnajalajälje vähendamiseks ning kavandatav määrus 3R tüübikinnituse ja romusõidukite kohta täiendab seda algatust, hõlmates autotööstust. Sellega tagatakse, et tootjate suhtes kohaldatakse ühtseid norme liidu turule lastavate sõidukite ehitamiseks, mis hõlbustab kõnealuse sektori üleminekut ringmajandusele ja tugevdab selle kestlikkust.

Samuti on kavandatav määrus kooskõlas ettepanekuga võtta vastu määrus kestlike toodete ökodisaini kohta,¹⁶ mille eesmärk on võimaldada kehtestada kestlikkuse ja teabeesituse nõuded paljudele füüsilistele toodetele. Nagu eespool märgitud, põhinevad ringmajandust toetava konstruktsiooni ja tootmise nõuded erinevalt teistest toodetest mootorsõidukite puhul praegu sõidukite suhtes kohaldataval konkreetse õigusraamistikul. Need nõuded on ette nähtud ja nende täitmine on tagatud tüübikinnitusmenetluse kaudu. Seega on tegemist eraldi õigusraamistikuga, mitte sellega, mis on ette nähtud tulevase määrusega kestlike toodete ökodisaini kohta. Peale selle ei käsitleta kestlike toodete ökodisaini määramises sõiduki olulusringi lõpu etappi, mille suhtes kohaldatakse kavandatavat määrust 3R tüübikinnituse ja romusõidukite kohta.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

¹² Tootja võib saada sõidukitüübile sertifikaadi ühes ELi riigis ja turustada seda sõidukitüüpi kogu ELis ilma edasiste katseteta. Sertifikaadi annab välja riiklik tüübikinnitusasutus ja katsed viivad läbi määratud tehnilised teenistused: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en.

¹³ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmekaid ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ ja muudetakse määrust (EL) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Ettepanek: määrus, millega sätestatakse ehitustoodete ühtlustatud turustustingimused, COM(2022)144. https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en.

¹⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

Peale selle ei käsitleta kavandatavas määruses romusõidukite saadetisi, mida reguleeritakse jäätmesaadetiste määrusega¹⁷. Romusõidukeid käsitatakse ohtlike jäätmetena ja jäätmesaadetiste määruse kohaselt on keelatud nende eksport EList kolmandatesse riikidesse, mis ei ole OECD liikmed. Samuti kohaldatakse jäätmesaadetiste määruse muid sätteid muude romusõidukite saadetiste suhtes, sealhulgas ELi liikmesriikide vahel.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva määruse ettepaneku ja muude ELi poliitikavaldkondade, eelkõige kliimapoliitika vahel on samuti koostoime. Autotööstuse üleminek ringmajandusele on ELile oluline, et saavutada Euroopa kliimamääruses¹⁸ sätestatud 2050. aasta kliimanetraalsuse eesmärgid, mis täiendavad paketi „Eesmärk 55“ mitut muud algatust¹⁹. Peale selle täiendab algatus muid hiljutisi autotööstuse ümberkujundamiseks kavandatud õigusaktide muudatusi, nagu hiljuti läbivaadatud sõiduautode ja kaubikute CO₂ normid,²⁰ ettepanek uute mootorsõidukite heitenormide (Euro 7) kohta²¹ ning tehnoloogiatuuspaketti²² kuuluva kolme direktiivi käimasolev läbivaatamine. Samuti täiendab määrus kriitiliste toorainete määrust,²³ sest sellega kehtestatakse meetmed, mis on spetsiaalselt kavandatud sõidukites kasutatavate kriitiliste toorainete suurema ringluse saavutamiseks, eelkõige selliseid kriitilisi tooraineid sisaldavate tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise, korduskasutamise ja ringlussevõtu kaudu.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Seadusandlik ettepanek põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114, mille eesmärk on tagada ühtse turu toimimine²⁴. See on oluline, sest ettepanekus nähakse ette selged ja ühtsed nõuded, mis reguleerivad nii sõidukite ELi turule laskmist kui ka nende kogumist ja töötlemist olulusringi lõpus, mida on vaja sektori ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114 on mootorsõidukite tüübikinnitust käsitleva üldise õigusraamistiku, sealhulgas 3R tüübikinnituse direktiivi õiguslik alus, samas kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivil on keskkonnaõiguslik alus (ELi toimimise lepingu artikkel 192).

¹⁷ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse jäätmesaadetisi ning millega muudetakse määrusi (EL) nr 1257/2013 ja (EL) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en.

¹⁹ Lisateave paketi kohta on kättesaadav aadressil: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP_21_3541.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. aprilli 2023. aasta määrus (EL) 2023/851, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme kooskõlas liidu suurendatud kliimaeesmärkidega (ELT L 110, 25.4.2023).

²¹ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_et.

²³ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) nr 168/2013, (EL) 2018/858, (EL) 2018/1724 ja (EL) 2019/1020, COM(2023)160 final, 2023/0079 (COD).

²⁴ Tuleb märkida, et käesolevas ettepanekus järgitakse näiteid komisjoni hiljuti esitatud seadusandlikest ettepanekutest, mille eesmärk on koondada toodete kogu olulusringi kohta kehtivad kestlikkuse ja ringluspõhisuse nõuded ühte õigusakti ja mille õiguslik alus on artikkel 114. Näitena võib tuua patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, mis käsitleb raamistiku kehtestamist kestlike toodete ökodisaini nõuete sätestamiseks, ning ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus pakendite ja pakendijäätmete kohta.

Ettepanekus käsitletakse mitut ühtse turuga seotud põhiprobleemi. Need on järgmised: i) 3R tüübikinnituse direktiivi ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi ebaühtlane rakendamine nende sätete tõlgendatavuse tõttu ning see toob ettevõtjate jaoks kaasa erinevad olukorrad sõltuvalt sellest, kus nad sõidukeid turule lasevad ja romusõidukeid töötlevad, ii) autotööstuse jaoks määratud teisese toorme vähearenenud turg ELis, iii) ringlussevõtuturgude toimimise parandamise ja mastaabisäästu suurendamisega seotud takistused, iv) kaduma läinud sõidukite püsiv probleem ning selgusetus selle suhtes, kuidas ekspordi korral eristada romusõidukeid kasutatud sõidukitest, ning v) vajadus sellise stabiilse ja täielikult ühtlustatud õigusraamistiku järele, mis võimaldaks suurendada kõigi sõidukite tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega tegelevate ettevõtjate tulemuslikkust, sealhulgas vajalikke investeeringuid.

Samas on ettepaneku põhieesmärk luua tihedam seos sõidukite konstruktsiooninõuete ja romusõidukite käitlemist käsitlevate sätete vahel, tehes seeläbi võimalikuks ühtse turu sujuva toimimise. Seetõttu on sõiduki konstruktsiooninõuded sõnastatud nii, et need on tegelikult romusõidukite käitlemist käsitlevate sätete nõuetekohase täitmise eeltingimused. Selliste nõuete mestimise näideteks on korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad vs. korduskasutamise, taaskasutamise ja ringlussevõtu eesmärgid, nõuded sõidukites sisalduvate ainete kohta vs. kohustus eemaldada selliseid aineid sisaldavad tarvikud ja osad enne romusõidukite purustamist, ringlussevõetud materjalide sisalduse nõuded vs. plasti ringlussevõtu eesmärk ning tarvikute eemaldamist võimaldav konstruktsioon vs. kohustus eemaldada tarvikud enne romusõidukite purustamist.

Seega on ELi toimimise lepingu artikkel 114 käesoleva ettepaneku jaoks sobiv õiguslik alus, sest see võimaldab muuta keskkonnahoidlikkuse tüübikinnituse ja seega sõidukite ELi turule laskmise tingimuste põhielementideks ning ühtlustada sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise nõudeid. Ettepanek on õigustatud, sest selle keskmes on turule laskmise nõuete, täpsemalt sõidukite tüübikinnituse nõuete ühtlustamine, mis tagab, et olelusringi lõpus töödeldakse sõidukeid keskkonnahoidlikul viisil ning et neist on võimalik tulemuslikult saada kvaliteetset teisest tooret. Seepärast ei ole käesoleval ettepanekul sõltumatut keskkonnanormi, vaid see on pigem suunatud sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust käsitlevate konstruktsiooninõuete ühtlustamisele.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Selleks et saavutada ühtlustatud ja hästi toimiv ELi ühtne turg ning võimaldada autotööstuse sujuvat üleminekut ringmajandusele kooskõlas Euroopa rohelises kokkuleppes sätestatud eesmärgiga, on oluline kehtestada ELi tasandil ühtsed normid, mis sisaldaksid selgeid nõudeid ja kohustusi liikmesriikidele ja ettevõtjatele. Romusõidukeid käsitlevate ELi õigusnormide läbivaatamise eesmärke ei ole liikmesriikide tasandil võetavate meetmetega võimalik piisavalt saavutada; arvestades meetmete ulatust ja mõju, on need kõige paremini saavutatavad ELi tasandil võetavate meetmetega.

Nõuete ühtlustamine lahendaks kehtivate õigusaktide erinevast tõlgendamisest tulenevad rakendamisprobleemid. Ilma kogu ELi hõlmavate meetmeteta võib ELi turg killustuda ja on risk, et ringmajanduse areng sõltub ettevõtjate või üksikute liikmesriikide vabatahtlikust tegevusest.

- **Proportsionaalsus**

Proportsionaalsuse põhimõtte kajastub kõigi kavandatavas määruses sisalduvate meetmete ülesehituses. Näiteks laiendatakse sellega kehtivate õigusaktide kohaldamisala järk-järgult uutele sõidukitele ning kehtestatakse kõigi uute nõuete puhul üleminekuajad, et anda ettevõtjatele aega uute normidega kohanemiseks.

Iga poliitikavariandi puhul tehtud proportsionaalsuse hindamise üksikasjalikum kirjeldus on esitatud mõjuhinna 8. lisas.

- **Vahendi valik**

Määruse valimine vahendina võimaldab luua ühtlustatud raamistiku, mida kohaldatakse sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpu etappide suhtes. Määrus tagab ettevõtjatele ja liikmesriikide ametiasutustele vajaliku õiguskindluse. See lihtsustab praegust regulatiivset maastikku, koondades kõik nõuded ühte õigusakti, ning aitab kaasa ELi ühtse turu tugevamale integreerimisele. Võrreldes direktiiviga vähendab määruse valik ka halduskulusid, mis on seotud seaduse siseriiklikku õigusesse ülevõtmisega ja võimaldab uusi ELi nõudeid varem rakendada. Määruse valik on kooskõlas tüübikinnituse õigusraamistikuga, mille kohaselt muudetakse direktiivid määrusteks osana meetmetest, mis võeti ELi tasandil vastu pärast heitkogustega seotud nn Dieseldgate'i skandaali.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi²⁵ ja 3R tüübikinnituse direktiivi²⁶ hindamisel leiti, et üks peamisi puudusi, mis takistab autotööstuse üldise tarneahela üleminekut ringmajandusele, on nende sätete üldine olemus. Neid puudusi arutati tulevikukindluse platvormi arvamuses²⁷. Selle tulemusena leiti, et järgmised probleemid takistavad ELi ühtse turu toimimist ega lase saavutada seda keskkonnakaitse taset, mida EL püüab saavutada:

- uute sõidukite konstruktsioon ja tootmine ei aita piisavalt kaasa Euroopa rohelise kokkuleppe püüdlustele saavutada kliimaneutraalne ja puhas ringmajandus;
- sõidukite töötlemine nende olelusringi lõpus ei ole optimaalne võrreldes sellega, mil määral töötlemise abil on võimalik aidata kaasa kliimaneutraalsele ja puhtale ringmajandusele;
- suurt osa kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest sõidukitest ei koguta ELis keskkonnahoidlikul viisil töötlemiseks ning see võib põhjustada saastet kolmandates riikides;
- ELi tasandil puudub ühtlustatud lähenemisviis selliste sõidukite konstrueerimisele, tootmisele ja olelusringi lõpus toimuvale töötlemisele, mis praegu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu, mistõttu jääb kasutamata potentsiaal Euroopa rohelise kokkuleppe ringmajanduse eesmärkide saavutamiseks.

Nende probleemide lahendamiseks keskendutakse kavandatavas määruses kolmele peamisele aspektile: ringluspõhisuse nõuded sõidukite tüübikinnituseks, romusõidukite käitlemine ja kasutatud sõidukite eksport.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Romusoidukid-ELi-eeskirjade-hindamine_et.

²⁶ Vt mõjuhinna 11. lisa.

²⁷ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteeriti mitmel korral kogu hindamis- ja mõjuhindamisprotsessi vältel. Need konsultatsioonid olid kavandatava määruse aluseks, eelkõige avalikud konsultatsioonid, sihtkonsultatsioonid, sidusrühmade seminarid²⁸ ja kahepoolsed kohtumised.

Sidusrühmad ja liikmesriigid nõustasid üldiselt kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi hindamise peamiste järeldustega ja vajadusega leitud puuduste lahendamiseks vaadata läbi romusõidukeid käsitlevad ELi õigusnormid.

Paljud autotööstuse sidusrühmad rõhutasid, et nad on juba alustanud ringmajanduse põhimõtete integreerimist oma äritavadesse ning et kehtivate õigusaktide paremaks rakendamiseks on vaja teha vaid minimaalseid muudatusi. Seepärast ei pidanud nad kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi ja 3R tüübikinnituse direktiivi ühendamist vajalikuks. Teised tootjad pooldasid meetmeid, mis võrdsete tingimuste tagamiseks ja läbipaistvuse suurendamiseks näevad ette ringlussevõttu toetava konstruktsiooni nõude rakendamist uutes õigusaktides. Demonteerimis- ja ringlussevõtusektorid, mis koosnevad peamiselt VKEdest, nõudsid ambitsioonikamaid õigusakte demonteerimist/ringlussevõttu toetava konstruktsiooni ja tootjatelt saadud teabe jagamise kohta. Keskkonna valdkonnas tegutsevad valitsusvälised organisatsioonid, jäätmekäitluse eest vastutavad ametiasutused ja avaliku sektori asutused toetasid üksmeelselt terviklikku olelusingipõhist lähenemisviisi ja ringlusmeetmete rakendamist toetavat konstruktsiooni.

Kuigi ringlussevõtu- ja demonteerimissektorid ning kodanikuühiskonna organisatsioonid toetasid tugevalt eesmärkide kehtestamist ringlussevõetud materjali sisalduse kohta uutes sõidukites, läksid autotööstuse arvamused plastiga seotud eesmärkide kehtestamise küsimuses lahku. Nad väljendasid muret vajaliku varustuse võimaliku puudumise pärast ja pooldasid (nagu plastitööstuski) keemilist ringlussevõttu. Terasetööstus ei toetanud uutes sõidukites kasutatava ringlussevõetud terase sisalduse eesmärgi kehtestamist.

Romusõidukite olelusingi lõpus toimuva töötlemisega seotud küsimuses pooldasid sidusrühmad meetmeid, mille eesmärk on parandada ja suurendada romusõidukitest pärit materjalide kvaliteeti, et soodustada varuosade ja osade korduskasutamist ning romusõidukitest pärit materjalide kvaliteetselt ringlussevõttu. Jäätmekäitlussektor väljendas siiski muret kulude suurenemise pärast, mida võivad põhjustada romusõidukite ja nende jäätmete töötlemist reguleerivad uued meetmed.

Üldiselt toetasid sidusrühmad jõuliselt ambitsioonikate meetmete võtmist kaduma läinud sõidukite jätkuva probleemi lahendamiseks. Samuti toetati rangemate nõuete kehtestamist kasutatud sõidukite ekspordile, et vältida selliste kasutatud sõidukite eksportimist ELi kolmandatesse riikidesse, mis ei ole sõidukorras, tekitavad õhusaastet ja on liiklusohtlikud.

Sõidukitootjad olid seisukohal, et demonteerimissektor on juba isemajandav ning laiendatud tootjavastutuse süsteemide loomise kaudu ei ole vaja töötlemiskulusid hüvitada. Nad rõhutasid, et selliste süsteemide kehtestamise korral on oluline, et sõidukitootjatel oleks õigus

²⁸

Direktiivi hindamise käigus korraldati avalik konsultatsioon (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Romusoidukid-ELi-eeskirjade-hindamine_et). 15. oktoobril 2020 avaldati üldsuse tagasiside saamiseks esialgne mõjuhindang ning seejärel korraldati 14-nädalane avalik konsultatsioon 20. juulist 2021 kuni 26. oktoobrini 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_et).

täita oma kohustusi individuaalselt. Demonteerimis-, purustamis- ja ringlussevõtusektorid nõudsid autotööstuselt suuremat finantsvastutust kvaliteedi parandamisega seotud lisakulude katmiseks koos kaitsemeetmetega oma sõltumatuse kaitsmiseks kõnealustes süsteemides.

Enamik sidusrühmi, sealhulgas keskkonna valdkonnas tegutsevad valitsusvälised organisatsioonid, avaliku sektori asutused ja jäätmekäitlejad (peamiselt VKEd), pooldasid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohaldamisala laiendamist täiendavatele sõidukikategooriatele. Autotootjad ja -tarnijad väljendasid erinevaid seisukohti, rõhutades, et nende erinevuste tõttu ei oleks lühikeses perspektiivis soovitatav täielikult laiendada kohaldamisala uutele sõidukikategooriatele.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mitmesuguste regulatiivsete võimaluste analüüsi toetamiseks kaasas komisjon toetamislepingu alusel väliskonsultandid²⁹.

Tõendeid koguti kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi hindamisaruannetest³⁰ ja 3R tüübikinnituse direktiivi sihipärasest hindamisest, mis viidi läbi paralleelselt mõju hindamisega ja esitati mõjuhindangu 11. lisas.

Teadusuuringute Ühiskeskus, mis on Euroopa Komisjoni teadus- ja teadmusteenistus, koostas tehnilise aruande, mis käsitleb eesmärgi ringlussevõetud plasti sisalduse kohta uutes sõiduautodes,³¹ ja aruande autotööstuse kriitiliste toorainete kohta³². Nende aruannete tulemusi võeti arvesse määruse ettepaneku aluseks olevas mõjuhindangus.

Ettepanekus võetakse arvesse ka tulevikukindluse platvormi arvamuses esitatud soovitusi³³.

Samuti lisati konkreetsete dokumentide analüüsi ja andmete kogumise kaudu üldisesse mõjuhindangusse täiendavad toetavad tõendid.

- **Mõjuhindang**

Ettepanek põhineb mõjuhindangul, mis avaldatakse koos ettepanekuga. Kooskõlas komisjoni parema õigusloome suunistega esitas õiguskontrollikomitee mõjuhindangu eelnõu kohta kaks arvamust, milles keskenduti kasutatud sõidukite ekspordi käsitlevate meetmete selgitusele, eelistatud variandi mõju kirjeldusele, mõne meetme valikule ringlussevõetud materjali sisalduse ja laiendatud tootjavastutuse süsteemide kohta ning aruandes järgitud metoodikaga seotud küsimustele. Mõjuhindangu lõpparuandes võeti neid arvamusi arvesse.

²⁹ Baron, Y., Kosińska-Terrade, I., Loew, C., Köhler, A., Moch, K., Sutter, J., Graulich, K., Adjei, F. ja Mehlhart, G., „Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles“ („Uuring kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi 2000/53/EÜ läbivaatamise mõjuhindangu toetamiseks“), Oeko-Institut, juuni 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nesi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. ja Mathieux, F., „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars“ („Uute sõiduautode ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärkide saavutamise suunas“), EUR 31047 EN, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, Luxembourg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (internetis), doi: 10.2838/834615 (internetis), JRC129008.

³² Tazi, N., Orefice, M., Marmy, C., Baron, Y., Ljunggren, M., Wäger, P. ja Mathieux, F., „Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars“ („Sõiduautodes kasutatavate kriitiliste toorainete ja muude materjalide ringluse parandamise valitud meetmete esialgne analüüs), EUR 31468 EN, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, Luxembourg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Mõjuhindangus tehti kindlaks neli probleemset valdkonda, millega tuleb tegeleda ELi tasandil:

1. **sõidukite konstrueerimine ja tootmine ei toeta piisaval määral ringmajandust**, mis toob kaasa suure sõltuvuse esmastest toorainetest;
2. **sõidukite töötlemise kvaliteet nende olerusringi lõpus ei ole optimaalne** võrreldes võimalusega säilitada rohkem keskkonna- ja majanduslikku väärtust;
3. olulist osa **kaduma läinud sõidukitest**, mille suhtes kohaldatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi, ei koguta nende töötlemiseks nõuetekohastes keskkonnatingimustes ning igal aastal eksporditakse EList **väga palju saastavaid kasutatud sõidukeid, mis ei ole sõidukorras**;
4. sõidukitel, **mis praegu ei kuulu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohaldamisalasse**, on **kasutamata ringluspotentsiaali** aidata kaasa Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele.

Iga probleemi lahendamiseks on järgmistes valdkondades välja töötatud konkreetsed poliitikavariandid ja neid analüüsitud:

1. **ringmajanduse põhimõtete kohane konstrueerimine:** muuta konstruktsioon ja tootmine ringmajanduse põhimõtetele vastavaks;
2. **ringlussevõetud materjali kasutamine:** suurendada ringlussevõetud materjali sisaldust uutes sõidukites;
3. **parem töötlemine:** parandada romusõidukite töötlemist;
4. **rohkem kogumine:** koguda ELis rohkem romusõidukeid ja parandada eksporditavate kasutatud sõidukite kvaliteeti;
5. **laiendatud tootjavastutuse süsteemid:** pakkuda õigeid stiimuleid romusõidukite kogumise suurendamiseks ja jäätmetöötluse täiustamiseks laiendatud tootjavastutuse süsteemide kaudu;
6. **rohkemate sõidukite hõlmamine:** laiendada õigusaktide kohaldamisala täiendavatele sõidukikategooriatele.

Igas variandis ettenähtud meetmed on esitatud järgmises tabelis. Viimases veerus on märgitud, millised meetmed on mõjuhindangu põhjal eelistatud variant.

Poliitikavariant	Nr	Meetmed	Eelistatud variant
Poliitikavariant 1 – <i>ringmajanduse põhimõtete kohane konstrueerimine</i>	1A	M1 – tagada, et uute 3R tüübikinnituse eeskirjadega nähakse ette ringluspõhisuse nõuete nõuetekohane rakendamine uute sõidukitüüpide puhul	Jah
		M2 – anda komisjonile õigus töötada välja täpne metoodika, mille alusel määrata kindlaks 3R tüübikinnituse nõuetele vastavus	Jah
		M3 – põhilise demonteerimisteabe esitamine romusõidukite töötlemisega tegelevatele ettevõtjatele	Jah
		M4a – deklaratsioon probleemsete ainete kohta, mille on kinnitanud 3R tüübikinnituse asutused	Ei
		M5a – ainete kasutamise piirangud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite muudetud direktiivi alusel	Ei
	1B	<i>Hõlmab poliitikavariandi 1A meetmeid M1, M2 ja M3</i> M4b – kohustuslik deklaratsioon ringlussevõetud plasti, terase ja alumiiniumi sisalduse kohta M5b – REACHi määruuse ja muude kehtivate õigusaktide kohased ainete kasutamise piirangud	Jah Ei Jah Jah

		M6 – sõidukitootjate kohustus töötada välja ringmajanduse strateegiad M7 – uute sõidukite konstruksiooninõuded, mis hõlbustavad osade eemaldamist	
	1C	<i>Hõlmab poliitikavariantide 1A ja 1B meetmeid M1–M3, M6 ja M7</i> M4c – kohustuslik deklaratsioon ringlussevõetud materjali (v.a plastide), sealhulgas kriitiliste toorainete, terase ja alumiiniumi sisalduse kohta M5c – hübriidne lähenemisviis: kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kehtivate piirangute säilitamine koos REACHi määruse kohaste uute piirangutega (<i>analüüsitud eraldi 9. lisas</i>) M8 – sõidukile digitaalse ringluspõhisuse passi kehtestamine	Jah Jah Jah
Poliitikavariant 2 – <i>ringlussevõetud materjali kasutamine</i>	2A	M9a – sõidukites kasutatava ringlussevõetud plasti sisalduse kohustuslikud eesmärgid: 6 % ringlussevõetud plasti 2031. aastaks, 10 % sõidukipargi tasandil 2035. aastaks, millest 25 % moodustab suletud ahelas ringlussevõetud materjal, ning arvutamise- ja kontrollimiskord M10a – anda komisjonile õigus kehtestada ringlussevõetud terase sisalduse kohustuslik eesmärk, sealhulgas arvutamise- ja kontrollimiskord, tuginedes spetsiaalsele teostatavusuuringule	Ei Jah
	2B	M9b – ringlussevõetud plasti sisaldus: 2031. aastal üksnes uute tüübikinnituse saanud sõidukite puhul 25 %, millest 25 % moodustab suletud ahelas ringlussevõetud materjal, selle arvutamise- ja kontrollimiskord M10b – ringlussevõetud terase sisaldus: uute tüübikinnituse saanud sõidukite puhul 20 %, selle arvutamise- ja kontrollimiskord	Jah Ei
	2C	M9c – ringlussevõetud plasti sisaldus: 2031. aastal üksnes uute tüübikinnituse saanud sõidukite puhul 30 %, millest 25 % moodustab suletud ahelas ringlussevõetud materjal, selle arvutamise- ja kontrollimiskord M10c – ringlussevõetud terase sisaldus: uute tüübikinnituse saanud sõidukite puhul 30 %, millest 15 % moodustab suletud ahelas ringlussevõetud materjal, selle arvutamise- ja kontrollimiskord M11 – anda komisjonile õigus kehtestada muude ringlussevõetud materjalide (alumiiniumisulamite, kriitiliste toorainete) sisalduse kohustuslikud eesmärgid, teha teostatavusuuring ning kehtestada nende materjalide sisalduse sihtmäärade taseme arvutamise- ja kontrollimiskord	Ei Ei Jah
Poliitikavariant 3 – <i>parem töötlemine</i>	3A	M12 – ringlussevõtu määratluse ühtlustamine ja ringlussevõtu määrade arvutamise metoodika vastavusse viimine muude jäätmeid käsitlevate õigusaktidega M13a – teatavate tarvikute/osade kohustuslik eemaldamine enne purustamist nende ringlussevõtu või korduskasutamise soodustamiseks, loend A M14a – „taastamise“ uus määratlus ja uued korduskasutamise/taastamise seirenõuded M16a – purustustöödel tekkinud sõidukijäätmete prügilasse ladestamise keeld	Jah Jah Jah Jah
	3B	<i>Hõlmab poliitikavariandi 3A kõiki meetmeid (kumulatiivne)</i> M13b – pikem loetelu kohustuslikuks eemaldamiseks ette nähtud osadest, sealhulgas nendest, milles on suur väärtuslike metallide või kriitiliste toorainete sisaldus, loend B M14b – turutoetus varuosade kasutamiseks M15b – plasti ringlussevõtu eesmärgid – 30 % M16b – keeld purustada romusõidukeid koos elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmete ja pakendijäätmetega	Jah Jah Jah Jah Jah
	3C	<i>Hõlmab poliitikavariantide 3A ja 3B kõiki meetmeid (kumulatiivne)</i> M13c – täiendavate osade kohustuslik eemaldamine, loend C M15c – klaasi 70 % ringlussevõtt taaraklaasi või samaväärse materjalina M16c – nõuete kehtestamine purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiatele, et parandada romusõidukitest pärit taaskasutusse võetava vanametalli kogust ja kvaliteeti	Ei Ei Ei
Poliitikavariant 4 – <i>rohkem kogumine</i>	4A	M17a – liikmesriikide aruandlus kaduma läinud sõidukite, sõidukite registreerimise, kasutatud sõidukite impordi ja ekspordi ning tegevusloaga lammutuskotta viimise motiveerimise ja karistuste kohta M18 – demonteerijate ja ringlussevõtjate kohustus kontrollida romusõidukeid ning esitada nende kohta aruanded ja lammutustõendid M19a – miinimumnõuete kehtestamine sektoripõhistele kontrollidele ja	Ei Jah Jah

		täitmise tagamise meetmetele (sealhulgas kontaktisikutele mõeldud mittesiduvad suunised nr 9)	
	4B	M17b – trahvide määramine romusõidukite sektorile, kui romusõiduk müüakse ebaseaduslikele demonteerijatele, ning müüjatele (ja elektroonilistele platvormidele), kes tegelevad loata lammutuskodadest pärit demonteeritud (kasutatud) varuosadega M19b – romusõiduki selgem määratlus, mis tagab kasutatud sõidukite ja romusõidukite parema eristamise (kontaktisikutele mõeldud siduvad suunised nr 9) M20 – riiklikes sõidukite registrites sisalduva teabe parandamine ja registrite koostalitlusvõimeliseks muutmine	Jah Jah Jah
	4C	M19c – tolliasutusele sõiduki identifitseerimise ja tehnilise seisukorra kohta teabe andmine või kättesaadavaks tegemine (valmistajatehase tähis) M21 – kasutatud sõidukite tehnilise seisukorraga seotud ekspordinõuded	Jah Jah
	4D	Hõlmab poliitikavariandi 4A meetmeid M17b, M18, M19a–c, M20 ja M21 ning poliitikavariante 4B ja 4C (kumulatiivne)	Jah
Poliitikavariant 5 – <i>laiendatud tootjavastutus</i>	5A	M22 – liikmesriikidele esitatav nõue luua kollektiivsed või individuaalsed laiendatud tootjavastutuse süsteemid, sealhulgas järelevalve nõuete täitmisega seotud kulude ja minimaalsete finantskohustuste üle M23 – tootja aruandekohustus	Jah Jah
	5B	<i>Hõlmab poliitikavariandi 5A meetmeid M22 ja M23 (kumulatiivne)</i> M24 – laiendatud tootjavastutuse tasude ühtlustatud kohandamine M25 – laiendatud tootjavastutuse tasude/tagatiste ülekandmine (piiriülene laiendatud tootjavastutus)	Jah Jah
	5C	<i>Hõlmab poliitikavariantide 5A ja 5B meetmeid M22–M25 (kumulatiivne)</i> M26 – riiklike tagatisrahasüsteemide loomine M27 – keskkonnahoidlike riigihangete ühtlustatud kriteeriumid (vabatahtlik)	Ei Ei
Poliitikavariant 6 – <i>rohkemate sõidukite hõlmamine</i>	6A	M28 – teabe andmine demonteerijatele ja ringlussevõtjatele	Jah
	6B	<i>Hõlmab poliitikavariandi 6A meetmeid M28 (kumulatiivne)</i> M30a – kategooriatesse L3e–L7e kuuluvate sõidukite, veoautode (N2, N3), busside (M2, M3) ja haagiste (O) olelusringi lõpus toimuv kohustuslik töötlemine tegevusloaga lammutuskodades M30b – kasutatud sõidukite ekspordinõuded, mis on seotud veoautode (N2, N3), busside (M2, M3) ja haagiste (O) tehnilise seisukorraga M31b – laiendatud tootjavastutuse miinimumnõuded kategooriatesse L3e–L7e kuuluvate sõidukite, veoautode (N2, N3), busside (M2, M3) ja haagiste (O) olelusringi lõpu kohta M32 – läbivaatamisklausel 3R tüübikinnituse kohaldamisala õigusliku laiendamise kohta uutele sõidukitele	Jah Jah Jah Jah
	6C	<i>Hõlmab poliitikavariantide 6A ja 6B meetmeid M28, M30a–b ning M31b (kumulatiivne)</i> M31c – laiendatud tootjavastutuse ja täiustatud majanduslike stiimulite täielik kohaldamine M33 – uue 3R tüübikinnituse ja olelusringi lõpus toimuva töötlemise nõuete täielik kohaldamine täiendavate sõidukikategooriate suhtes	Ei Ei

Iga poliitikavariandi mõju analüüsiti põhjalikult, samuti variantide ühist mõju ja koostoimet. Arvesse võeti mõju väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEdele) ning kokkuvõtte esitati spetsiaalses VKE-testis. Keskkonna-, majanduslik ja sotsiaalmõju arvutati kuni 2040. aastani ja seda võrreldi lähtestsenaariumiga. Peamine võrdlusaasta on 2035; siis peaksid olema jõustunud kõik pikaajalised meetmed.

Eelistatud poliitikapakett sisaldab järgmiste valikute kombinatsiooni.

Ringmajanduse põhimõtete kohane konstrueerimine. Eelistatud variant sisaldab sõidukitootjate lühiajalisi kohustusi teha kättesaadavaks üksikasjalik ja kasutajasõbralik teave demonteerimise ja ringlussevõtu kohta, sealhulgas kriitiliste toorainete kasutamise ja asukoha

kohta sõidukites, ning teave ringlussevõetud materjali sisalduse kohta uutes sõidukites. Keskpika perioodi meetmed hõlmavad uute sõidukite ringlussevõetavuse ja korduskasutatavuse arvutamise metoodika läbivaatamist tüübikinnituse etapis ning ringluspõhisuse passi väljatöötamist. Kokkuvõttes muudab see ringluspõhisuse nõuded uute sõidukitüüpide tüübikinnituse osaks.

Ringlussevõetud materjali sisaldus. Eelistatud variant on seada keskmine ambitsioonitase, võttes 2030. aastaks eesmärgi saavutada ringlussevõetud plasti 25 % sisaldus, millest 25 % moodustab romusõidukite töötlemisest saadud suletud ahelas ringlussevõetud materjal. Terasel puhul antakse selle variandiga komisjonile õigus kehtestada kolme aasta jooksul pärast määruse jõustumist eesmärk ringlussevõetud terase sisalduse kohta uutes tüübikinnituse saanud sõidukites, tuginedes teostatavusuuringule. Varianti kehtestada eesmärgid muude ringlussevõetud materjalide sisalduse kohta, nagu alumiinium ja kriitilised toorained, hinnatakse tulevikus, võttes aluseks muudatused sõidukite konstruktsioonis ja ringlussevõtu suutlikkuse kättesaadavuse.

Parem töötlemine. Eelistatud poliitikavariant hõlmab ringlussevõtu rangemat määratlust, sõidukite purustusjäätike fraktsioonide prügilasse ladestamise keeldu ja keskmist ambitsioonitaset eemaldamise kohustuse puhul, et parandada romusõidukitest pärit põhiosade taaskasutamist, ilma et töötlejatel tekiks ebaproportsionaalseid kulusid. See suurendab (kriitiliste) toorainete taaskasutamist ning parandab plasti, terase ja alumiiniumi fraktsioonide kvaliteeti.

Rohkem kogumine. Eelistatud variant on kõige ambitsioonikam poliitikavariant. Sellised meetmed nagu lammutustõendiga seotud vastutuse selgem jaotamine, siduvad kriteeriumid kasutatud sõidukite ja romusõidukite eristamiseks ning uued täitmise tagamise sätted suurendavad märkimisväärselt ELis seaduslikult töödeldavate romusõidukite arvu. Sellega keelatakse ka selliste sõidukite eksport, mis ei ole enam sõidukorras, järgides põhimõtet „ei kahjusta oluliselt“.

Stiimulite pakkumine romusõidukite kogumiseks ja jäätmetöötluse täiustamiseks. Eelistatud poliitikavariant hõlmab rahalisi ja korralduslikke stiimuleid laiendatud tootjavastutuse nõuete kehtestamise abil, et suurendada romusõidukite kogumist ja korvata töötlemise kvaliteedi parandamisest tulenevad kulud, mida taaskasutusse võetud materjalide ja osade väärtus ei korva.

Rohkemate sõidukite hõlmamine. Eelistatud variant on järkjärguline lähenemisviis, mille kohaselt hõlmatakse uute ELi normide alusel üha rohkem sõidukeid, nõudes tootjatelt teavet sõidukite koostise kohta. Samuti kehtestatakse sellega miinimumnõuded kategooriatesse L_{3e}–L_{7e} kuuluvate sõidukite, veoautode, busside ja haagiste olelusringi lõpu kohta. Eelistatud variandil on eeldatavasti positiivne keskkonnamõju, sest sellega vähendatakse sõidukite tootmise ja olelusringi lõpu nõuetega seotud keskkonnajalajälge.

Üldine keskkonnakasutamine on hinnanguliselt 12,3 miljonit CO₂ ekvivalenttonni vähem heidet aasta kohta 2035. aastal (suurenedes 10,8 miljonilt tonnilt 2030. aastal 14,0 miljoni tonnini 2040. aastal), mis on autotööstuse CO₂ heite vähendamiseks määrava tähtsusega. Selle CO₂ heite vähenemise rahaline väärtus on 2,8 miljardit eurot. See on seotud 5,4 miljoni tonni materjalide (plasti, terase, alumiiniumi, vase, kriitiliste toorainete) parema taaskasutamisega, mis võetaks ringlusse parema kvaliteediga või mida kasutatakse korduvalt, ning asjaoluga, et ELis kogutaks ja töödeldaks kuni 3,8 miljonit täiendavat romusõidukit. Korduskasutamise ja ringlussevõtu eesmärgil kogutaks 2035. aastal liigiti 350 tonni haruldasi muldmetalle, mis sisalduvad püsिमagnetites kasutatavates materjalides (1 500 tonni 2040. aastal), ning see aitaks oluliselt kaasa ELi eesmärgile saavutada strateegiline sõltumatus kriitiliste toorainete kasutamise puhul. Eelistatud poliitikavariant aitab saavutada eelkõige selliseid kestliku arengu

eesmärke nagu kestlik innovatsioon (kestliku arengu eesmärk nr 9), vastutustundlik tarbimine ja tootmine (kestliku arengu eesmärk 12) ning kliimameetmed (kestliku arengu eesmärk nr 13).

Eelistatud poliitikavariandi aastane kogutulu on 2035. aastal 5,2 miljardit eurot, sealhulgas CO₂ heite vähenemise rahaline väärtus 2,8 miljardit eurot, võrreldes 3,3 miljardi euro suuruse kuluga, mis annab 1,8 miljardit eurot puhastulu.

Eelistatud poliitikavariandi maksumus on hinnanguliselt 66 eurot turule lastud sõiduki kohta 2035. aastal. Hinnanguliselt loob see 22 100 täiendavat töökohta, millest 14 200 on VKEdes, peamiselt demonteerijad ja ringlussevõtjad.

Kuigi ELi autotööstusel tekivad mõned lühiajalised kulud, saavutatakse eelistatud poliitikavariandiga energiasääst, vähendatakse ELi sõltuvust kolmandatest riikidest hangitud materjalidest ja tagatakse, et üleminek sõidukite elektrifitseerimisele põhineb kestlikel ringmajandusmudelitel, mis kõik aitavad kaasa sektori pikaajalisele konkurentsivõimele.

Eelistatud poliitikavariant tekitab jäätmeäitlussektorile kulusid (seotud investeeringutega uutesse tehnoloogiatesse), kuid loob ka tulu (seotud varuosade ja ringlussevõetud materjalide kõrgema väärtusega). Kuigi olukord erineb liikmesriigiti ja käitajate vahel kasutatavate tehnoloogiate ning tööjõukulude erinevuste tõttu, tugevdavad ja ajakohastavad kavandatavad muudatused märkimisväärselt ELi demonteerimis-, purustamis- ja ringlussevõtutööstust.

Liikmesriikide ametiasutuste kulud, mis on seotud uute õigusaktide nõuete täitmise tagamise ja järelevalvega, on eeldatavasti piiratud. Kulud tulenevad peamiselt ülevaastustest, romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi kontrollimisest ning vajadusest kohandada registreerimissüsteeme. Vastukaaluks suurendab ulatuslikum digitaliseerimine (lammutustõendite esitamiseks aruandluses, teabevahetuseks riiklike sõidukite registritega romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi kohta ning koostalitluseks ühtse teeninduskeskkonna süsteemiga) nii täitmise tagamise eest vastutavate asutuste kui ka ettevõtjate tegevuse tõhusust ning vähendab ka nende koormust. Laiendatud tootjavastutuse süsteemide üle järelevalve tegemise, täitmise tagamise ja riiklike sõidukite registreerimissüsteemide kohandamise hinnanguline kogukulu avaliku sektori asutustes on ligikaudu 24 miljonit eurot, mis on vähem kui 2 eurot sõiduki kohta.

Tarbijad võivad seista silmitsi uute sõidukite hindade tõusuga ligikaudu 39 euro võrra sõiduki kohta ja kasutatud autode madalamate müügihindadega (12 euro võrra sõiduki kohta) ekspordi vähenemise tõttu. Seevastu eeldatakse, et kasutatud varuosade taaskasutamist ja müüki toetavad meetmed toovad tarbijate jaoks kaasa madalamad ostuhinnad ning odavamad remondi- ja hooldusteenused, mis on neile kasulik.

Romusõidukite töötlemise täiustatud nõuded võivad tekitada VKEdele probleeme suuremate rakenduskulude tõttu lühikeses ja keskpikas perspektiivis ning uute tööstustehnoloogiatega kohanemise tõttu. Samas suuremad investeeringud autotööstusega seotud ringlussevõtusektoris, teiste osade korduskasutamise turu toetamine ja sõiduki demonteerimisteabe lihtsam kättesaadavus hoogustavad innovatsiooni, avavad VKEdele uusi võimalusi ja aitavad luua sektoris uusi töökohti. Selleks et veelgi leevendada VKEdele avalduvat mõju, võimaldavad laiendatud tootjavastutuse rangemad nõuded korvata kulusid kõrgemate kogumismäärade ja tööstuskvaliteediga.

Põhimõttega „üks sisse, üks välja“ seotud korduvkulud sõiduki kohta hinnatakse eelistatud poliitikavariandi paketi puhul 81,8 miljonile eurole ehk 5,45 eurole uue sõiduki kohta. Eelistatud poliitikavariandi puhul kasutatakse maksimaalselt ära digitaliseerimise potentsiaali, et tagada uute nõuete tõhus täitmine kooskõlas põhimõttega „vaikimisi digitaalne“. Ilma digitaliseerimiseta on selle mõju hinnanguliselt 32,2 miljonit eurot ehk 40 % suurem.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kavandatav määrus parandab eeldatavasti normide tõhusust ja ühtlust. Selles võetakse arvesse enamikku tulevikukindluse platvormi arvamuses esitatud soovitustest³⁴. Sõidukite tüübikinnitusmenetluste kirjeldused selgete ringluspõhisuse nõuete kehtestamiseks ühtlustavad ühtse turuga seotud menetlusi tootjate jaoks. Edasine lihtsustamine saavutatakse keemiliste ainete kasutamise piirangute tsentraliseerimisega REACHi määruse alusel, mis on ELi peamine kemikaale reguleeriv õigusakt. Romusõidukite käitlemiseks viiakse ringlussevõtu mõisted vastavusse jäätmete raamdirektiiviga, millega ühtlustatakse ja hõlbustatakse seeläbi nende õiguslikku tõlgendamist ning muudetakse aruandlusandmed võrreldavamaks. Konkreetsete laiendatud tootjavastutuse süsteemide kehtestamine romusõidukite suhtes hoiab ära ebaühtlase lähenemisviisi järgimise liikmesriikides. See parandab läbipaistvust ja finantskohustuste õiglast jaotust romusõidukite töötlemisega tegelevate ettevõtjate vahel.

Samuti aitab digitaliseerimine digitaalse aruandluse rakendamise kaudu tegevusloaga lammutuskodades ja liikmesriikide vahelise sõidukite registreerimisandmete jagamise abil parandada romusõidukite kogumist ja lahendada kaduma läinud sõidukite probleemi. Ühendus ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga võimaldab tolliasutustel tagada kasutatud sõidukite ekspordi uute tingimuste täitmise. Digitaliseerimise potentsiaali ärakasutamine on oluline, et anda VKEdele, eelkõige väiksematele ja sageli pereettevõtetele, võimalus jõuda uutele turgudele, võimaldades neil ühenduda veebiplatvormide ja kaugete turgudega nii kohalikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Peale selle suurendab ringlussevõetud plasti sisalduse kohustusliku eesmärgi kehtestamine eeldatavasti demonteerijate konkurentsivõimet, sest neist saaks suure nõudlusega ja kvaliteetse teisese toorme peamine tarneallikas. Erilist tähelepanu pöörati sellele, et aruandluskohustused piirduksid õigusaktide rakendamise hindamiseks ja jälgimiseks rangelt vajalikuga, eelistades digilahendusi ja jättes riigi ametiasutustele kaalutusõiguse selle üle, kuidas ettevõtjad peaksid aru andma.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepaneku rakendamine eeldab töötajaid ja rahalisi vahendeid teenuste ostmiseks. Mõned personaliga seotud vajadused kaetakse eeldatavasti komisjoni jaoks ette nähtud olemasolevate eraldistega, kuigi mõne täiendava koosseisuvälise töötaja vajadus on esitatud lisatud finantsselgituses. Euroopa Kemikaaliametil on eeldatavasti vaja piiratud lisaressursse, mis nähakse ette hilisemas kemikaale käsitlevaid õigusakte hõlmavas seadusandlikus ettepanekus.

Ettepanek sisaldab artikleid, milles kirjeldatakse üksikasjalikult määruse rakendamiseks vajalikke täiendavaid töösuundi. See töö hõlmab rakendusaktide / delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgmise 1–8 aasta jooksul.

Peamised tehnilised ülesanded on järgmised:

- ringlussevõetavuse, korduskasutatavuse ja taaskasutatavuse määrade (3R määrade) arvutamise meetodika parandamine;
- ülejäänud ohtlike ainete seotud erandite riskihindamise parandamine (Euroopa Kemikaaliameti toetus);

³⁴ Vt lisateabe saamiseks tulevikukindluse platvormi arvamuses esitatud valitud ettepanekute kohta mõjuhinnangu 1. ja 5. lisa.

- ringlussevõetud plasti sisalduse arvutamise- ja kontrollimiskord, teostatavusuuring ringlussevõetud terase sisalduse eesmärkide kehtestamiseks autotööstuses ning laiem teostatavusuuring, sealhulgas majanduslik hinnang muude ringlussevõetud materjalide sisalduse eesmärkide kehtestamiseks ja deklaratsioonide vormid (mis tuginevad Teadusuuringute Ühiskeskuse oskusteabele ja metoodikale, kuid mida ei teosta tingimata Teadusuuringute Ühiskeskus);
- elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite eemaldatavuse nõuete täpsustamine, muude asjakohaste osade üldine eemaldamisteave ning kriitiliste toorainete määrase nõuete ühtlustamine patareisid ja akusid käsitleva määrasega (nagu eespool, tuginedes Teadusuuringute Ühiskeskuse oskusteabele);
- tüübikinnitusasutustele esitatavate tüübikinnitusvormide ja teatmiku ajakohastamine;
- sõidukite ringluspõhisuse passi kriteeriumide väljatöötamine;
- piiriüleste laiendatud tootjavastutuse mehhanismide loomine;
- sõidukite töötlemise tulemuslikkuse arvutamise- ja kontrollimiskorra muutmine (nagu eespool, tuginedes Teadusuuringute Ühiskeskuse oskusteabele);
- digitaliseerimine: koostalitlevate sõidukiregistrite ja reaajas toimuva ekspordikontrolli loomine Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu, mis esimeses etapis põhineb kehtival tehnoloogial ja teises etapis riskipõhisel hindamisel (keskkonna peadirektoraadi, liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ning maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi tihe koostöö);
- etapiviisiline lähenemisviis sõidukikategooriate kohaldamisala laiendamisele ja läbivaatamise ettevalmistamine kaheksa aastat pärast jõustumist.

Nende tehniliste ülesannete täitmiseks vajab komisjon järgmist lisapersonali:

- 0,5 täistööajale taandatud lepingulist töötajat 2024. aastal;
- 3,0 täistööajale taandatud lepingulist töötajat 2025. aastal;
- 4,0 täistööajale taandatud lepingulist töötajat 2026. ja 2027. aastal ning 1 täistööajale taandatud riiklik ekspert.

Kokkuvõttes on rakendamise kogukulud, sealhulgas komisjoni personalikulud, viimaste palgaastmetike põhjal hinnanguliselt 4,346 miljonit eurot.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Kavandatava määrase rakendamist jälgitakse mitme näitaja abil, näiteks kogutakse sellist teavet nagu uutes sõidukites kasutatud ringlussevõetud materjalide kogus, teatavate romusõidukitest pärit materjalide ringlussevõtu määrad, enne purustamist eemaldatud materjalid/osad/tarvikud, kasutatud varuosade turuosa, romusõidukite nõuete kohaselt kogutud ja töödeldud romusõidukite arv ning kasutatud sõidukite ekspordimaht. Lisateave nende näitajate kohta on esitatud mõjuhinnangus.

Määrase üldine läbivaatamine on kavas kaheksa aastat pärast määrase jõustumist.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

I peatükis esitatakse üldsätted.

Artiklis 1 sätestatakse käesoleva määruse reguleerimisese ja *artiklis 2* kohaldamisala. Enamikku määruse sätetest kohaldatakse M₁- ja N₁-kategooria sõidukite (sõiduautode ja kaubikute) suhtes. Teatavaid romusõidukite käitlemise ja ekspordinõudeid käsitlevaid sätteid kohaldatakse ka teatavate L-kategooria sõidukite suhtes (L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-kategooria sõidukid), veoautode, busside ja haagiste suhtes (M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukid).

Artiklis 3 sätestatakse käesolevas määruses vajalikud mõisted. Mitu mõistet on üle võetud kehtetuks tunnistatud direktiividest 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ või kehtivatest ELi õigusaktidest, nagu direktiivid 1999/37/EÜ, 2008/98/EÜ ja 2014/45/EL või määrus (EL) 2018/858.

II peatükk sisaldab sõidukite ringluspõhiseid konstrueerimisnõudeid, mida tuleb tüübikinnitusmenetluse käigus kontrollida.

Artiklis 4 sätestatakse sõidukitüüpide korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse miinimumnõuded, täpsustades iga tüübi puhul saavutatavad määrad. Sellega antakse komisjonile õigus võtta vastu rakendusakte, millega nähakse ette nende määrade arvutamise ja kontrollimise meetoodika.

Artikliga 5 piiratakse plii, kaadmiumi, elavhõbeda ja kuuevalentse kroomi kasutamist sõidukites ning III lisas on esitatud selle piirangu erandid. Komisjon võtab vastu delegeeritud õigusaktid, millega muudetakse kõnealust lisa, kohandades seda vastavalt teaduse ja tehnika arengule.

Artikli 6 kohaselt peab iga sõidukitüüp sisaldama vähemalt 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti ning 25 % sellisest materjalist peaks pärinema ringlussevõetud romusõidukitest. Samuti antakse sellega komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse muude ringlussevõetud materjalide sisalduse eesmärgid. Selline võimalike eesmärkide kehtestamine peab tuginema üksikasjalikule hindamisele.

Artiklis 7 sätestatakse üldine kohustus, et uute sõidukite konstruktsioon ei tohi takistada selliste tarvikute ja osade eemaldamist, mida on sõidukite jäätmeteks muutumise korral võimalik korduvalt kasutada. Samuti sätestatakse selles nõue konstrueerida sõidukid viisil, mis võimaldab elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite eemaldamist sõidukitüübist ja nende asendamist nii kasutus- kui ka jäätmeetapis.

III peatükis kehtestatakse tootjatele esitatavad teavitamis- ja märgistamisnõuded.

Artiklis 8 sätestatakse, mil viisil tootjad peavad tüübikinnitusmenetluse käigus tõendama oma sõidukitüüpide vastavust käesolevas määruses sätestatud nõuetele.

Artikliga 9 kehtestatakse kohustus koostada iga uue sõidukitüübi jaoks ringmajanduse strateegia, mis sisaldab IV lisas loetletud aspekte. Tootjad peaksid iga viie aasta järel strateegiat ajakohastama, tehes kokkuvõtte oma kohustuste saavutamiseks võetud meetmete tulemustest.

Artikliga 10 kohustatakse tootjaid tüübikinnitusdokumentides deklareerima märgitud materjalide kohta ringlussevõetud materjali sisalduse osakaalu sõidukites.

Artikliga 11 kohustatakse tootjaid andma teavet sõidukites sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide ohutu eemaldamise ja asendamise kohta. See teave peab olema jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele tasuta kättesaadav.

Artiklis 12 käsitletakse sõidukites sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide märgistamist kooskõlas materjali kodeerimisstandarditega. Püsimagneetide sisaldavate elektriliste veomootorite märgistamise üksikasjalikud normid sätestatakse VI lisas.

Artikliga 13 kehtestatakse sõiduki ringluspõhisuse pass – digivahend, mida kasutatakse sõiduki tarvikute ja osade ohutut eemaldamist ja asendamist käsitleva teabe esitamise parandamiseks viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega.

IV peatükis esitatakse normid romusõidukite käitlemiseks.

1. jagu sisaldab sätteid, mille kohaselt peavad liikmesriigid määrama asutused, kes vastutavad IV ja V peatüki rakendamise ja täitmise tagamise (*artikkel 14*) ning tegevusloaga lammutustöökodadele lubade väljastamise üldtingimuste kehtestamise eest (*artikkel 15*).

2. jaos kehtestatakse laiendatud tootjavastutuse nõuded.

Artikliga 16 kehtestatakse tootjate üldine vastutuskohustus ja sätestatakse selle ulatus. *Artikli 17* kohaselt peavad liikmesriigid looma registri, mille abil jälgitakse tootjate vastavust kõnealustele nõuetele. Registreerimata tootjad ei tohi liikmesriigi territooriumil sõidukeid turul kättesaadavaks teha. *Artiklis 18* käsitletakse tootjavastutusorganisatsioone. *Artiklis 19* sätestatakse tingimused loa andmiseks tootjatele laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral ning tootjavastutuse organisatsioonidele. *Artiklis 20* esitatakse romusõidukite käitlemisega seotud kulud, mis tuleks katta tootjate tehtavatest maksetest. *Artikliga 21* nähakse ette ühtlustatud kriteeriumid nende tasude kohandamiseks. *Artiklis 22* esitatakse normid kulude jaotamise mehhanismi kohta sõidukite puhul, mis muutuvad romusõidukiteks teises liikmesriigis. Sellega antakse komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte üksikasjalike normide kehtestamiseks, mis käsitlevad tasude kohandamise kriteeriumide kohaldamist ja piiriülese laiendatud tootjavastutuse kulude jaotamise mehhanismi.

3. jaos käsitletakse romusõidukite kogumist.

Artiklis 23 sätestatakse tootjate kohustus luua romusõidukite kogumissüsteemid ja neis osaleda ning kehtestatakse nende süsteemide nõuded. Samuti kohustatakse selles liikmesriike tagama nende süsteemide nõuetekohase toimimise.

Artikliga 24 kehtestatakse kohustus tarnida kõik romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse.

Artiklis 25 sätestatakse tegevusloaga lammutuskodade kohustus väljastada lammutustõendid kõigi töödeldud romusõidukite kohta.

Artiklis 26 loetletakse sõidukiomanike kohustused toimetada olelusringi lõpu etappi jõudnud sõidukid tegevusloaga lammutuskotta ning esitada seejärel sõiduki registrist kustutamiseks lammutustõend.

4. jaos käsitletakse romusõidukite töötlemist.

Artiklis 27 sätestatakse tegevusloaga lammutuskodade kohustused seoses erimeetmetega, mis on vajalikud sõidukite nõuetekohaseks töötlemiseks.

Artiklis 28 esitatakse romusõidukite purustamise suhtes kohaldatavad üldnõuded. Samuti keelatakse sellega romusõidukite, nende tarvikute, osade ja materjalide segamine pakendijäätmete ning elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega.

Artikliga 29 kehtestatakse romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise nõuded, märkides, et sarnaselt pliidi, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavate tarvikute, osade ja materjalidega tuleb eemaldatud voolavaid aineid ja vedelikke ladustada liigiti. Samuti rõhutatakse selles, et eemaldatud elektrisõidukiakusid tuleb ladustada ja töödelda kooskõlas määrusega (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus].

Artikliga 30 kohustatakse tegevusloaga lammutuskodasid eemaldama enne purustamist VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad ning nähakse ette tingimused, mis lubavad teha sellest nõudest erandi.

Artiklis 31 sätestatakse kohustused hinnata eemaldatud tarvikute ja osade kõlblikkust korduskasutamiseks, taastamiseks, uuendamiseks, ringlusse võtmiseks või muudeks töötlemistoiminguteks ning nende märgistamise viisid. Samuti esitatakse loetelu tarvikutest, mida ei tohi korduvalt kasutada, taastada ega uuendada.

Artikliga 32 nähakse ette kasutatud, taastatud ja uuendatud tarvikute ja osadega kauplemise nõuded. Need tarvikud ja osad peavad olema nõuetekohaselt märgistatud ja neile peab olema antud garantii.

Artiklis 33 sedastatakse, et liikmesriigid peavad kehtestama stiimulid, millega edendada tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist.

Artikliga 34 kehtestatakse kolm eesmärki: romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu, nende kordus- ja taaskasutamise ning plasti ringlussevõtu kohta.

Artikliga 35 keelatakse selliste mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamine, mida ei töödelda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate abil.

Artiklis 36 sätestatakse normid korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärkide arvutamiseks olukordades, kus romusõidukid veetakse töötlemiseks teise riiki.

V peatükiga nähakse ette normid kasutatud sõidukite ja nende ekspordi kohta.

1. *jaos* käsitletakse kasutatud sõidukite seisukorda. *Artikliga 37* kohustatakse sõiduki omandiõigust üle andvat sõidukiomanikku olema võimeline tõendama, et üleantav sõiduk ei ole romusõiduk.

2. *jagu* sisaldab mitut sätet kasutatud sõidukite ekspordi kohta.

Artiklis 38 on sätestatud kasutatud sõidukite eksportimise tingimused: need ei tohi olla romusõidukid I lisas esitatud kriteeriumide kohaselt ja need peavad olema sõidukorras. Samuti selgitatakse, kuidas tolliasutused kontrollivad, kas ja kuidas sõidukid vastavad kõnealustele nõuetele.

Artikliga 39 kohustatakse tolliasutusi automaatselt ja elektrooniliselt kontrollima eksporditavate sõidukite vastavust ekspordinõuetele.

Artiklis 40 sätestatakse, millal tolliasutused peaksid kontrollima eksporditavaid kasutatud sõidukeid.

Artiklis 41 märgitakse, millal tolliasutused peaksid peatama kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamise, *artiklis 42* käsitletakse olukordi, kus kasutatud sõiduk tuleb ekspordiks

vabastada, ning *artiklis 43* nähakse ette sõiduki ekspordiks vabastamisest keeldumise põhjused.

Artiklis 44 käsitletakse asutustevahelist koostööd ja tollialase teabe vahetamist ning *artiklis 45* märgitakse, millist elektroonilist süsteemi selleks tuleks kasutada.

VI peatükk sisaldab sätteid määruses sisalduvate normide täitmise tagamise kohta.

Artikliga 46 kohustatakse liikmesriike regulaarselt kontrollima tegevusloaga lammutuskodasid, remondi- ja hooldusettevõtjaid ning muid rajatisi ja ettevõtjaid, kes võivad töödelda romusõidukeid.

Artikliga 47 kohustatakse liikmesriike looma riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil tõhusad koostöömehhanismid, mis võimaldavad vajalike andmete vahetamist käesoleva määruse alusel.

Artikli 48 kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused käesoleva määruse rikkumise eest.

Artiklis 49 sätestatakse normid, mis käsitlevad komisjonile esitatavat liikmesriikide aruandlust romusõidukite kogumise ja töötlemise ning laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise kohta.

VII peatükk on standardpeatükk ja sisaldab artikleid, mis käsitlevad delegeeritud õigusakte (*artikkel 50*) ja rakendusakte (*artikkel 51*).

VIII peatükis esitatakse määruste (EL) 2019/1020 ja (EL) 2018/858 muudatused.

IX peatükk on lõppsätete standardpeatükk ja sisaldab artikleid määruse hindamise kohta kaheksa aastat pärast selle vastuvõtmist (*artikkel 55*), kehtetuks tunnistamise ja üleminekusätteid (*artikkel 56*) ning jõustumissätteid (*artikkel 57*).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon esitas 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“³ (edaspidi „Euroopa rohelepe“) uue majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Selleks et liidu tootepoliitika aitaks kaasa CO₂ heite ülemaailmsele vähendamisele, tuleb tagada, et liidus turustatavaid ja müüdavaid tooteid hangitakse, toodetakse ja töödeldakse nende olelusringi lõpus kestlikul viisil.
- (2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajalg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

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

kasutamise tõttu tulevastes mudelites suurened, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärselt hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajalg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO₂ heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,⁴ milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlusse võetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu⁵ ja parlament,⁶ et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ⁷ on kehtestatud romusõidukite ühtlustatud töötlemisnõuded ning sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu ning kordus- ja taaskasutamise eesmärgid. Sellega on kehtestatud romusõidukite kogumise kohustused ja ettevõtjate kohustused, piirates eelkõige raskemetallide kasutamist sõidukites. Samuti on sellega kehtestatud laiendatud tootjavastutuse põhinõuded, mille kohaselt sõidukitootjad katavad osa romusõidukite kogumise kuludest.
- (4) Komisjoni hinnangus direktiivile 2000/53/EÜ⁸ rõhutati, et direktiivi abil on täidetud mitu algset eesmärki, eelkõige kaadmiumi, plii, elavhõbeda ja kuuevalentse kroomi kõrvaldamine sõidukitest, romusõidukite kogumiskohtade arvu suurendamine ning taaskasutamise ja ringlussevõtu eesmärkide saavutamine. Kuid hindamise käigus leiti, et direktiivis ei ole siiski piisavalt põhjalikult käsitletud olulisi romusõidukite kogumisega seotud küsimusi ning kõnealuste sõidukite kvaliteetse töötlemise tagamiseks seda enam ei kohandatud.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/64/EÜ⁹ reguleeritakse sõidukite tüübikinnitust, pidades silmas nende korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, nii et need sõidukid vastaksid olelusringi lõpu etapis direktiiviga

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

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

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

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

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

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

2000/53/EÜ seatud eesmärkidele. Kõnealune direktiiv ei ole aidanud oluliselt parandada uute sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust ning selles ei võeta arvesse uute sõidukite omadusi, mis on pärast kõnealuse direktiivi jõustumist märkimisväärselt muutunud.

- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858¹⁰ kehtestati mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike terviklik tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteem, eesmärgiga tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine ja keskkonnatoime kõrge tase. Määruse (EL) 2018/858 II lisas kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse kohaldamiseks on vaja eraldi õigusakti. Vaja on kehtestada sätteid ja nõuded ELi tüübikinnitusmenetluses olevate sõidukite ringluspõhisuse kohta. Selleks et tagada sõidukite vastavus kõnealustele nõuetele, on vaja tagada nende kontrollimine ELi tüübikinnitusmenetluse käigus. Käesoleva määruse nõuete kohaselt väljastatud tüübikinnitusute suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2018/858 haldussätteid, sealhulgas turujärelevalvet, parandusmeetmeid ja karistusi käsitlevaid sätteid. Käesoleva määruse nõuete kohaselt väljastatud tüübikinnitusute suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2018/858 haldussätteid, sealhulgas turujärelevalvet, parandusmeetmeid ja karistusi käsitlevaid sätteid.
- (7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, samuti jäätmeäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi ja sõidukite olulusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olulusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoontusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olulusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest tuleneva vajaduse tõttu kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114.
- (8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olulusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka teatavate L-kategooria sõidukite (L_{3e} – L_{7e}) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olulusringi lõpus

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

liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite (L_{3e} – L_{7e}) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olulusringi lõpus.

- (9) Kasutatud sõidukite ekspordiga seotud probleemid puudutavad nii sõiduautosid (M_1) ja väikesi tarbesõidukeid (N_1) kui ka suuremaid sõidukeid, nagu näitavad uuringud¹¹. Seepärast tuleks neid sätteid kohaldada ka raskeveokite ja nende haagiste suhtes (kategooriad M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O).
- (10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid. Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk.
- (11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saatetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,¹² on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud.
- (12) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel jõuti järeldusele, et sõidukite konstruktsiooni käsitlevad kõnealuse direktiivi sätteid, mille eesmärk on hõlbustada nende sõidukite demonteerimist ja ringlussevõetud materjalide kasutuselevõttu, on avaldanud uute sõidukite konstrueerimisele ja tootmisele väga piiratud mõju, sest need ei ole piisavalt üksikasjalikud, konkreetsed ja mõõdetavad.
- (13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olulusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

¹² Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saatetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

materjale ei ole võimalik sõiduki olulusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad loimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olulusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

- (14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“¹³ (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“), et probleemsete ainete kasutamist tuleb minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks minimeerida probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks kogu oma olulusringi jooksul kahjulikult inimeste tervisele ega keskkonnale.
- (15) Direktiiviga 2000/53/EÜ juba piiratakse plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist sõidukites ning nähakse ette erandid, mille korral selliseid aineid võib kasutada teatavates rakendustes. Käesolevas määruses peaks need kehtivad normid üle võtma. Kuid kemikaale käsitlevate õigusaktide sidususe tagamiseks tuleks piiranguid, mis on seotud muude ainete turulelaskmise ja kasutamisega sõidukites, käsitleda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 kohaselt¹⁴. Samuti tuleks kõnealuse määruse alusel kehtestada piirangud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1021¹⁵ reguleeritud ainete kasutamisele. Seepärast ei tohiks käesoleva määrusega anda võimalust piirata sõidukites muid aineid peale plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi.

¹³ Komisjoni 14. novembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“, COM(2020) 667 final.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta (ELT L 169, 25.6.2019, lk 45).

- (16) Direktiivis 2000/53/EÜ on sätestatud erandid piirangutest plii ja kaadmiumi kasutamisele sõidukiakudes ning need võetakse käesoleva määrusega üle. Ainete kasutamist akudes reguleeritakse siiski põhjalikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus]¹⁶. Seepärast tuleks selliste ainete tegeleda ning nende kasutamise piirangud ja piirangutega seotud erandid tuleks vajaduse korral kõnealusesse määrusesse üle kanda ning neid ei tohiks käesoleva määrusega reguleerida. Enne selliste piirangute kehtestamist määruses (EL) nr 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] tuleks kõnealuse määruse alusel teha põhjalik hindamine, kas ja millises ulatuses on veel vaja erand teha.
- (17) Teaduse ja tehnika arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil jätkuvalt olema volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse alusel sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangutest tehtavaid erandeid. Selliste erandite muutmisele või väljajätmisele peaks eelnema sellise muudatuse sotsiaal-majandusliku mõju hindamine, mida direktiivis 2000/53/EÜ ei ole sätestatud, sealhulgas alternatiivsete ainete kättesaadavuse ning inimeste tervisele ja keskkonnale avalduva mõju hindamine kogu sõidukite olemusringi kestel. Selleks et tagada käesoleva määruse muutmise tehniliste, teaduslike ja haldusaspektide puhul tulemuslik otsustamine, koordineerimine ja haldamine seoses ainete kasutamise piirangutega sõidukites, peaks Euroopa Kemikaaliamet abistama komisjoni sellises hindamises.
- (18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO₂ heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsesid lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.
- (19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] 2023. aasta määrus, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L [...]).

jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

- (20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO₂ jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamislolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.
- (21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajalg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite või magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmäärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.
- (22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamislolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides.. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO₂ heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO₂ jalajalg kui esmasel toorainel.

- (23) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] nõuetega¹⁷ ja võttes arvesse, et käesolevas määruses on vaja kehtestada ringlussevõetud materjali sisaldust sõidukites ning sõidukite tarvikutes ja osades kasutatavaid kriitilisi tooraineid käsitlevad sätted, tuleks neid sätteid kohaldada määruse (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] sätete sektoripõhise rakendamisenä. See tagab mitmesuguste käesolevas määruses ette nähtud menetlustest tulenevate teavitamis-, märgistamis- ja eemaldamiskohustuste ühtlustamise ja integreerimise kohustustega muude tarvikute, osade ja materjalide puhul.
- (24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olulusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.
- (25) Määruses (EL) 2018/858 kehtestatud tüübikinnitussüsteemi kohaselt peavad tootjad ehitama oma sõidukid, süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud vastavalt tüübikinnituse saanud sõidukitüübile. Tagamaks, et tootjad täidavad nende suhtes tüübikinnituse etapis kohaldatavaid ja käesolevas määruses sätestatud ringluspõhisuse nõudeid ning et tüübikinnitusasutused saavad vastavust kontrollida, peavad tootjad lisama tüübikinnitusmenetluse jaoks nõutava teabe teatmikusse. Läbipaistvuse suurendamiseks ja selle tagamiseks, et nõutav tüübikinnitusteave esitatakse viisil, mis on kooskõlas sõidukite tüübikinnituse nõudeid reguleerivate muude õigusaktide nõuetega, peaks komisjon muutama komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/683¹⁸ kehtestatud norme, millega standarditakse teatmikusse lisatavad dokumendid ja teave ning täpsustatakse seega tüübikinnituse haldusnõudeid.
- (26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama iga uue tüübi kohta tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel tõestatud tehnoloogiatel ning seda tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta

¹⁷ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) 168/2013, (EL) 2018/858, 2018/1724 ja (EL) 2019/1020, COM(2023) 160 final.

¹⁸ Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).

kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamise kohta.

- (27) Selleks et suurendada läbipaistvust, mis on seotud ringlussevõetud materjalide kasutamisega autotööstuses, ja pakkuda stiimuleid ringlussevõetud materjalide sisalduse suurendamiseks, tuleks sõidukitootjalt nõuda tehnilise dokumentatsiooni esitamist, milles näidatakse tüübikinnituse saamiseks esitatud uutes sõidukitüüpides sisalduvate ringlussevõetud materjalide osakaalu. Seda nõuet tuleks kohaldada selliste materjalide valiku suhtes, mille puhul ringlussevõetud materjali sisalduse suurenemine tooks eriti olulist keskkonnakasut. Kohustuslik deklaratsioon tuleks tüübikinnitusasutusele esitada koos muude tüübikinnitustaotluse juurde kuuluvate dokumentidega.
- (28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatut, standardset ja mittediskrimineerivat juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjaklaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsivõimete kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.
- (29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjalt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.
- (30) Tootjad ja nende tarnijad peaksid sõidukite plastist ja elastomeerist valmistatud tarvikute, osade ja materjalide märgistamiseks ja identifitseerimiseks kasutama algselt komisjoni otsusega 2003/138/EÜ¹⁹ kehtestatud tarvikute ja osade kodeerimisstandardeid. Nad peaksid tagama, et kõik sõiduki tarvikud ja osad on

¹⁹ Komisjoni 27. veebruari 2003. aasta otsus 2003/138/EÜ, millega kehtestatakse sõidukite osade ja materjalide kodeerimisstandardid vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevale Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/53/EÜ (EÜT L 53, 28.2.2003, lk 58–59).

märgistatud kooskõlas liidu muude kohaldatavate õigusaktidega, eelkõige seoses nende poolt turule lastavates sõidukites sisalduvate akude ja püsिमagnetite märgistamisega. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse VI lisa, milles täpsustatakse sõidukite tarvikute ja osade märgistamist.

- (31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus], Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus]²⁰ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7]²¹ vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.
- (32) Tagamaks, et tootjate ja teiste ettevõtjate suhtes kohaldatakse kõigis liikmesriikides samu nõudeid, on vaja kehtestada ühtlustatud õigusnormid romusõidukite jäätmete käitlemise kohta. See peaks tagama inimeste tervise ja keskkonna kõrgetasemelise kaitse kogu liidus. Samuti tooks see kaasa ettevõtjate osutatavate jäätmekäitlusteenuste kvaliteedi täiendava ühtlustamise ja hõlbustaks teiseste toormete turu toimimist.
- (33) Romusõidukite ohutu ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks peaks iga ettevõtte või ettevõtja, kes kavatses tegeleda nende sõidukite jäätmete töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa. Luba tuleks anda üksnes juhul, kui ettevõtte või ettevõtjal on tehniline, finants- ja organisatsiooniline suutlikkus, mida on vaja sõidukite olelusringi lõpus toimuvaks töötlemiseks viisil, mis on kooskõlas kohaldatava ELi ja siseriikliku õigusega, sealhulgas käesoleva määrusega kehtestatud konkreetsete töötlemisnõuetega. Peale selle peaks tegevusloaga lammutuskodadel olema pädevus anda välja käesoleva määruse kohaseid lammutustõendeid.
- (34) Direktiiviga 2000/53/EÜ on kehtestatud sõidukitootjatele põhikohustus katta osa romusõidukite kogumise kuludest. Selle kohustuse põhjal on kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ²² sätestatud laiendatud tootjavastutuse süsteemide üldiste miinimumnõuetega asjakohane kehtestada liidu tasandil nõuded sõidukitootjate vastutuse kohta romusõidukite käitlemisel. Tootjatel peaks olema laiendatud tootjavastutus sõidukite eest, mille nad on turule lasknud ja mis on jõudnud olelusringi lõpu etappi. Laiendatud tootjavastutus peaks hõlmama kohustusi, millega tagatakse, et tootjate poolt liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud sõidukeid kogutakse ja töödeldakse kooskõlas

²⁰ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

²¹ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

käesoleva määrusega ning et selliseid sõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu eesmärgid.

- (35) Järelevalve hõlbustamiseks selle üle, kuidas tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi, peaksid liikmesriigid looma tootjate registri. Registreerimismõõduks registreerimise hõlbustamiseks ühtlustada kogu liidus, eelkõige juhul, kui tootjad teevad sõidukid kättesaadavaks eri liikmesriikides. Registrit tuleks kasutada ka selleks, et anda pädevatele asutustele aru laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmisest. Samuti peaksid selle registriga seotud funktsioonid ja menetluslikud aspektid olema kooskõlas määrusega (EL) 2023/[väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus], et võimaldada sõidukite tootjatel ja akude tootjatel kasutada sama registrit.
- (36) Kui tootja teeb sõidukid esimest korda turul kättesaadavaks selle liikmesriigi territooriumil, mis ei ole tootja asukoha liikmesriik, peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja.
- (37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.
- (38) Tootjad peaksid osaliselt rahastama romusõidukite kogumise ja töötlemise kulusid, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks, eelkõige nende kohustuste täitmiseks, mille eesmärk on tagada sõidukitest saadud teiseste toormete kõrgem kvaliteet. Tootjate kaetavate selliste tegevustega seotud kulude täpne määr tuleks kindlaks määrata, võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade ja teiste jäätmekäitlejate tulusid, mis on saadud kasutatud varuosade või osade ning romusõidukitest pärit teiseste toormete müügist. Selleks peaksid pädevad asutused koostöös tootjate ja jäätmekäitlejatega jälgima kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmisi kulusid ning tootjate tehtavate maksete määra, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.
- (39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad.
- (40) Tootjad, kes otsustavad täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt, peaksid samuti andma tagatise, mida kasutatakse romusõidukite käitlemiskulude katmiseks. Selliseid tagatiseid võib kasutada eelkõige juhul, kui asjaomased tootjad muutuvad maksejõuetuks või lõpetavad oma tegevuse alaliselt.
- (41) Kui tootja täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga, tuleks tootja tehtavaid makseid kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda,

mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

- (42) Kuna sõidukid muutuvad sageli romusõidukiteks teises liikmesriigis kui see, kus need esimest korda registreeriti, on vaja kehtestada normid piiriülese laiendatud tootjavastutuse kohta. Need normid peaksid tagama, et tootja vastutus katab nõuetekohaselt jäätmekäitlejate kogumis- ja töötlemiskulud selles liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks. Selleks peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse jaoks esindaja igas liikmesriigis ja looma mehhanismid piiriüleseks koostööks asjaomaste jäätmekäitlejatega. Sellise mehhanismi kasutuselevõtt aitab luua võrdsed tingimused tegevusloaga lammutuskodadele kogu liidus ja hõlbustab kogu liitu hõlmavate lähenemisviiside väljatöötamist individuaalse tootjavastutuse korral.
- (43) Nende kohustuste täitmise tagamiseks ja ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte täiendavate üksikasjalike normide kehtestamiseks tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning piiriüleste mehhanismide omaduste kohta.
- (44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad peaksid looma kogumissüsteemid või neis osalema ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärke. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.
- (45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse.
- (46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

- (47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks välja andma lammutustõendi, mis tõendab romusõiduki töötlemist. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ²³ ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks välja anda elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ning seejärel peaksid tegevusloaga lammutuskoda ja viimane omanik edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.
- (48) Vaatamata direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud kohustusele viia kõik romusõidukid töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta on väga suur hulk sõidukeid, mille asukoht on teadmata ja mida võib olla romusõidukitena ebaseaduslikult töödeldud või eksporditud või mille seisukorrast ei ole liikmesriikide registreerimisasutustele nõuetekohaselt teatatud. Selliseid sõidukeid nimetatakse kaduma läinud sõidukiteks. Liikmesriigid peaksid tugevdama koostööd kaduma läinud sõidukite arvu vähendamiseks. Teises liikmesriigis välja antud lammutustõendite tunnustamine ja kohustus teatada nende liikmesriikide ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et on välja antud lammutustõend, peaks võimaldama romusõidukite asukohta paremini jälgida.
- (49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olulusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks.
- (50) Romusõidukite ühetaolise ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks liidus on oluline tagada, et tegevusloaga lammutuskodad võtavad vastu ja töötlevad kõiki romusõidukeid, tarvikuid, osi ja materjale, sealhulgas sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud tarvikuid, vastavalt nende lubades ette nähtud tingimustele ning käesolevas määruses sätestatud nõuete, parima võimaliku tehnika ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL²⁴ kohaselt.
- (51) Võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade kesket rolli romusõidukite käitlemises viisil, mis ei kahjusta keskkonda ega inimeste tervist ning aitab kaasa liidu ringmajanduse eesmärkide saavutamisele, on vaja kehtestada sellistele rajatistele kohustused, mis hõlmavad kõiki nende tegevusi romusõiduki vastuvõtmisest ja ladustamisest selle töötlemiseni olulusringi lõpus.
- (52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks peaksid tegevusloaga lammutuskodad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.
- (53) Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm keskkonna-, inimeste tervise- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on oluline, et enne edasist töötlemist tehtaks romusõidukile vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud niipea kui võimalik pärast selle viimist tegevusloaga lammutuskotta. Selles etapis

²³ Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94–95).

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

tuleks vanaõli koguda ja ladustada muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning selle edasine töötlemine peaks olema kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ. Peale selle tuleks romusõidukilt eemaldada pliid, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju inimestele või keskkonnale.

- (54) Määruse (EL) 2023/ [väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb romusõidukilt kõik sellesse paigaldatud akud eraldi eemaldada ja ladustada selleks määratud alal edasiseks töötlemiseks.
- (55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks teatavatel erandjuhtudel olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.
- (56) Kui tegevusloaga lammutuskojad on romusõiduki tarvikud ja osad eemaldanud, peaksid nad hoolikalt hindama ja kindlaks tegema, kas need tarvikud ja osad sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks, tuginedes tarvikute ja osade tehniliste omadustega seotud objektiivsetele kriteeriumidele ja sõiduki ohutusnõuetele.
- (57) Määruses (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta.
- (58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.
- (59) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et üldsusele pakuvad kasutatud varuosi ja osi tuvastamata teenuseosutajad ning need on sageli saadud ebaseadusliku tegevuse tulemusel. Seetõttu tuleks kehtestada uued nõuded kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemise kohta. Sellised tarvikud ja osad tuleks eelkõige märgistada märgisega, millele on märgitud selle sõiduki valmistajatehase tähis, millelt tarvik või osa on eemaldatud, ja selle eemaldanud ettevõtja andmed, ning märgisele tuleks lisada garantii.

- (60) Liiklusohutuse ja keskkonnakaitse huvides ei tohiks teatavaid romusõidukitelt eemaldatud tarvikuid ega osi korduvalt kasutada, taastada ega uuendada. Selliseid tarvikuid ega osi ei tohiks kasutada uute sõidukite ehitamiseks ega sõidukites, mis on juba turule lastud.
- (61) Korduskasutatavate, uuendatud ja taastatud tarvikute ja osade turu arengu ning nõuetekohase toimimise soodustamiseks liidus tuleks liikmesriike julgustada looma riiklikul tasandil vajalikke stiimuleid tarvikute ja osade korduskasutamise, uuendamise ja taastamise edendamiseks, olenemata sellest, kas need eemaldatakse sõiduki kasutusetapis või olelusringi lõpu etapis. Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide teabevahetust, jagades parimaid tavaid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust.
- (62) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et kõnealuses direktiivis esitatud ringlussevõtu määratlus on liiga lai ega ole kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ, sest selles käsitatakse tagasitäidet ringlussevõtutoiminguna. Seepärast tuleks määrusega viia ringlussevõtu mõiste kooskõlla direktiiviga 2008/98/EÜ, jättes tagasitäite selle kohaldamisalast välja.
- (63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärgi romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmeäitajate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärgi, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.
- (64) Oluline on suurendada kvaliteetsete teiste toormete taaskasutamist, täiustades romusõidukite purustamist. Seetõttu ei tohiks romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ega materjale purustada koos pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega, eelkõige selleks, et parandada vase eraldamist terase fraktsioonidest.
- (65) Romusõidukite töötlemise kvaliteedi edasiseks parandamiseks ei tohiks olla võimalik prügilasse ladestada purustatud romusõidukitest tekkivaid jäätme fraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid ja mida ei töödelda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil.
- (66) Romusõidukid liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja neid ei tohi eksportida OECD-välisesse riiki. Keskkonnohutuks muudetud romusõidukeid võib siiski töödelda väljaspool liitu, tingimusel et neid keskkonnohutuks muudetud romusõidukeid veetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1013/2006.
- (67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on üldjoontes samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].
- (68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on

vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatses kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks eelkõige olema kohustatud tõendama, et sõiduk ei ole romusõiduk. Kasutatud sõiduki seisukorra hindamiseks peaksid sõiduki omanik, muud ettevõtjad ja pädevad asutused kontrollima, kas on täidetud teatavad kriteeriumid, mille abil määratakse kindlaks, kas asjaomane sõiduk on romusõiduk või mitte. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa, milles on kindlaks määratud kriteeriumid selle kohta, millisel juhul sõiduk on romusõiduk.

- (69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“²⁵ on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnavalasid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,²⁶ ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite ekspordi [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning peab olema sõidukorras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL²⁷. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse sõidukorras olevana.
- (70) Oluline on luua mehhanism, mille abil on võimalik tulemuslikult kontrollida kasutatud sõidukite vastavust ekspordinõuetele, ilma et see takistaks liidu ja kolmandate riikide vahelist kaubandust. Seepärast peaks komisjon looma elektroonilise süsteemi, mis võimaldab liikmesriikide ametiasutustel vahetada reaajas teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja tehnilise seisukorra kohta. Võttes arvesse olemasolevaid omadusi ja funktsioone, mis on seotud liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe jagamisega sõidukite registreerimisasutuste vahel, on komisjon liikmesriikide elektrooniliste registrite ühendamiseks välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registrite (ProDriveNet), liiklevate sõidukite tehnokontrolli rikestest teatamise (RSI) ja sõidumeerikute juhikaartide registrite (TACHONET) omavahelisi ühendusi. Seepärast tuleks MOVE-HUBi funktsioone veelgi laiendada, et oleks võimalik vahetada teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja tehnilise seisukorra kohta. Selleks et toll saaks elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab ekspordinõuetele, tuleks MOVE-HUBi käitav elektrooniline süsteem ühendada ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL)

²⁵ COM(2021) 400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoloogilist vastavust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

2022/2399²⁸. Nimetatud määrusega on ette nähtud automatiseeritud kontrollide kõikehõlmav raamistik, mida kohaldatakse konkreetsete liidu tolliväliste formaalsuste suhtes. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada peamised kontrollitavad elemendid, samas kui selle kontrolli rakendamise tehnilised aspektid sätestatakse määruses (EL) 2022/2399.

- (71) Selleks et tagada ekspordinõuete rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused vajalike elektrooniliste süsteemide väljatöötamiseks ja kasutuselevõtmiseks riiklikes süsteemides.
- (72) Liikmesriigid peaksid tegema üksteisega koostööd kasutatud sõidukite ekspordi reguleerivate nõuete tulemusliku rakendamise tagamiseks ja vastastikuse abi andmiseks. See abi peaks hõlmama teabevahetust sõidukite seisukorra kontrollimiseks enne nende eksportimist, sealhulgas registreerimisandmete kinnitamist liikmesriigis, kus need olid varem registreeritud. Peale selle peaksid liikmesriigid igakülgse koostöö eesmärgil tegema koostööd kolmandate riikide ametiasutustega.
- (73) Oluline on, et tolliasutused saaksid kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013²⁹ kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või heitega. Oluline on, et tolliasutused saaksid ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.
- (74) Selleks et vältida riski, et sõidukeid eksporditakse ilma nõutavate dokumentideta, mis näitavad sõiduki valmistajatehase tähist ja tehnilist seisukorda, ning et ekspordinõuetele mittevastavus tuvastatakse alles siis, kui sõiduk on juba liidust välja viidud, ei tohiks lubada määruses (EL) nr 952/2013 sätestatud lihtsustatud tolliprotseduuride kohaldamist. Need protseduurid takistaksid tolliasutustel teha reaalses kontrollis ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu, mis suurendaks kasutatud sõidukite ekspordi käsitlevate liidu normide rikkumise riski.
- (75) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel pidas komisjon kohustuslike kontrollide nõuete puudumist direktiivi puuduseks. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada miinimumnõuded kontrollide sageduse ja ulatuse ning nende rajatiste kohta, kus tuleb selliseid kontrole teha. Sellega kaitstaks tegevusloaga lammutuskodade konkurentsivõimet võrreldes ebaseaduslike ettevõtjatega ning oleks tagatud romusõidukite kogumise ja töötlemise lubade tingimuste ja nõuete jätkuv täitmine.
- (76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite ekspordi ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal peaksid kontrollid hõlmama vähemalt 10 % tegevusloaga lammutuskodadest ja ettevõtjatest. Samuti tuleks kontrollida remondi- ja hooldusettevõtjate tegevuskohti. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2399, millega luuakse Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtne teeninduskeskkond ja muudetakse määrust (EL) nr 952/2013 (ELT L 317, 9.12.2022, lk 1).

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).

kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrolle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega [väljaannete talitus: uus jäätmesaadetiste määrus].

- (77) Selleks et kontrollid saaksid toimuda tõhusal viisil, peaksid liikmesriigid looma koostöömehhanismid riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil. Sellised mehhanismid peaksid võimaldama vahetada sõidukite registreerimisandmeid, mis on vajalikud sõidukite jälgimiseks ja selle kontrollimiseks, kas neid on olulusringi lõpu etapis nõuetekohaselt töödeldud.
- (78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või inimeste tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.
- (79) Liikmesriigid peaksid kehtestama käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja tagama nende rakendamise. Karistused tuleks kehtestada eelkõige kasutatud sõidukite ekspordi, romusõidukite viimist loaga lammutuskotta või kogumiskohta ning kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemist käsitlevate sätete rikkumise eest. Kehtestatud karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (80) Liidu õigusaktide nõuetekohase rakendamise, järelevalve ja hindamise tagamiseks ning turgudele ajakohastatud läbipaistvusteabe andmiseks on vajalik aruandekohustuste kehtestamine. Täpsed ja kehtivad andmed on hädavajalikud selleks, et komisjon saaks hinnata, kas määruuses sätestatud meetmed toimivad nõuetekohaselt, ning teha vajaduse korral ettepanekuid täiendavate kohanduste kohta, mille eesmärk on tagada romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine või ühtlustada määruse rakendamist. Aruandlusega seotud koormuse piiramiseks tuleks esitada ainult need andmed, mis on käesoleva määruse rakendamiseks hädavajalikud, ning aruandlust tuleks hõlbustada digivahendite abil. Nende elementide põhjal tuleks täpsustada, milliseid andmeid peavad ettevõtjad esitama asjaomastele asutustele ja liikmesriigid komisjonile. Selleks et tagada aruandlusnõuete ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolulised. Rakendusaktides, mis peaksid asendama komisjoni otsuse 2005/293/EÜ,³⁰ tuleks sätestada ka metoodika, mille abil arvutada ja kontrollida, kas korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid on saavutatud.
- (81) Liikmesriikide pädevatel asutustel on oluline osa käesoleva määrusega kehtestatud romusõidukite kogumise ja käitlemisega seotud kohustuste täitmise kontrollimises, sealhulgas sõidukite asukoha paremas jälgimises kõnealuste asutuste poolt ja romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastases võitluses. Seega peaksid liikmesriigid nõudma, et jäätmekäitlejad ja muud asjaomased ettevõtjad esitaksid pädevatele asutustele andmed, mis võimaldavad neil paremini jälgida, kuidas rakendatakse romusõidukite kogumist ja käitlemist käsitlevaid sätteid.

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

- (82) Komisjonile käesoleva määrusega antavaid rakendamislõputusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011³¹.
- (83) Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise korral käesoleva määruse alusel on eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes³² sätestatud põhimõtetega. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdse osalemise tagamiseks saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (84) Määruse (EL) 2019/1020 II lisa, milles on loetletud liidu ühtlustamisõigusaktid ilma karistusi käsitlevate säteteta, tuleks muuta, et jätta direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kõnealusest loetelust välja, sest praegune määrus peab sisaldama karistussätteid.
- (85) Vaja on tagada, et käesoleva määruse tüübikinnitusega seotud sätteid ja nõudeid kontrollitakse ELi tüübikinnitusmenetluse käigus. Määrust (EL) 2018/858 tuleks seetõttu vastavalt muuta.
- (86) Kaduma läinud sõidukid on tunnistatud direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel üheks peamiseks probleemiks. Liikmesriikide vahel sõidukite registreerimisstaatuses kohta reaalselt teabevahetust võimaldava tõhusa süsteemi puudumine takistab jälgitavust ja seda peetakse põhjuseks, miks liidus on suur hulk kaduma läinud sõidukeid. Selle probleemi lahendamiseks peaks komisjon tegema ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta³³. Muudatusega tuleks nõuda, et liikmesriigid registreeriks oma territooriumil registreeritud sõidukite puhul elektrooniliselt andmed, mis võimaldavad nõuetekohaselt dokumenteerida sõiduki ajutiselt registrist kustutamise põhjused, eelkõige juhul, kui sõidukit on töödeldud romusõidukina tegevusloaga lammutuskojas või see on registreeritud uuesti teises liikmesriigis, eksporditud kolmandasse riiki väljaspool liitu või varastatud. Peale selle peaksid sõidukiomanikud ajutiselt registrist kustutatud sõidukite ebaseadusliku demonteerimise või ekspordimise vältimiseks olema kohustatud viivitamata teatama riiklikule sõidukite registreerimisametile oma omandiõiguse muutumisest. Need muudatused täiendavad liikmesriikide suhtes kehtivaid nõudeid kõigi nende territooriumil registreeritud sõidukite andmete elektroonilise registreerimise kohta ja tuginevad nende nõuetele.
- (87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta,

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamislõputuste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

³² ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

³³ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada teatavatele L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele.

- (88) Komisjoni aruanne peaks sisaldama ka hinnangut meetmete kohta, mis on seotud teabe esitamisega sõidukites esinevate probleemsete ainete kohta ning selle kohta, kas selliste ainete jälgitavust on vaja parandada. Samuti tuleks parema kooskõla tagamiseks määrusega (EL) [kestlike toodete ökodisain] hinnata vajadust kehtestada meetmed, mis käsitlevad aineid, mis võivad mõjutada olulusringi lõpu etappi jõudnud sõidukite töötlemist.
- (89) Ettevõtjatele on vaja anda piisavalt aega käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks ja liikmesriikidele käesoleva määruse kohaldamise jaoks vajaliku haldustaristu loomiseks. Seepärast tuleks käesoleva määruse kohaldamine edasi lükata.
- (90) Selleks et liikmesriigid saaksid võtta kogumissüsteemide loomiseks vajalikke haldusmeetmeid, säilitades samas ettevõtjate ja jäätmekäitlejate jaoks järjepidevuse, tuleks direktiivi 2000/53/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata.
- (91) Käesoleva määrusega ei muudeta direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud norme plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi sõidukites kasutamise piirangute kohta ega erandeid nendest piirangutest. Määruses sätestatakse siiski selgemad normid selle kohta, kuidas tuleb tüübikinnitusmenetluse käigus kontrollida nende piirangute ja muude ringluspõhisuse nõuete järgimist. Tagamaks, et tootjatel on piisavalt aega valmistada kõnealuste normide järgimiseks, tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Seepärast peaksid seni, kuni neid norme kohaldama hakatakse, kehtima direktiivi 2000/53/EÜ sätted plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangute kohta, et tagada järjepidevus ja see, et liidu turule lastud sõidukid ei sisalda selliseid aineid muudel kui kõnealuses direktiivis sätestatud juhtudel.
- (92) Käesolev määrus sisaldab ka selgemaid sätteid laiendatud tootjavastutuse kohta kui direktiiv 2000/53/EÜ. Kuna selliste süsteemide ning vajalike siseriiklike sätete kehtestamiseks tootjatele ja tootjavastutusorganisatsioonidele tegevuslubade andmise kohta kulub aega, tuleks nende sätete kohaldamine edasi lükata. Järjepidevuse tagamiseks romusõidukite kogumise kulude tootjatepoolse rahastamise puhul peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni kõnealuseid sätteid kohaldama hakatakse.
- (93) Samuti sisaldab käesolev määrus uusi nõudeid romusõidukite töötlemise kohta, eelkõige tarvikute ja osade eemaldamise kohta eesmärgiga edendada nende korduskasutamist, taastamist või uuendamist ning parandada ringlussevõtuprotsesside kvaliteeti. Jäätmekäitlejad vajavad nende uute nõuetega kohanemiseks aega, mistõttu tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Romusõidukite töötlemisega seotud järjepidevuse tagamiseks peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni kõnealuseid nõudeid kohaldama hakatakse.
- (94) Direktiivist 2000/53/EÜ tulenevad aruandluskohustused ja nendega seotud kohustused edastada komisjonile andmeid peaksid jääma kehtima teatava aja jooksul, et tagada järjepidevus seni, kuni komisjon võtab käesoleva määruse alusel vastu uue arvutuskorra ja aruandlusvormid.
- (95) Kõigi kategooriatesse L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O kuuluvaid sõidukeid käsitlevate sätete kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda ettevõtjatele piisavalt aega valmistada uute nõuete täitmiseks. See on eriti oluline nende lammutuskodade tegevuslubade

puhul, kus on olemas võimalused selliste sõidukite keskkonnaohutuks muutmiseks ja sõiduki edasiseks töötlemiseks.

- (96) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks direktiivi 2005/65/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata, sest mootorsõidukite tüübikinnituse nõuded seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega sisalduvad käesolevas määruses. See annab piisavalt aega tootjatele nende konstrueeritud ja ehitatud sõidukite vastavuse tagamiseks ringluspõhisuse nõuetele ning tüübikinnitusasutustele uute eeskirjade rakendamiseks.
- (97) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on aidata kaasa ühtse turu toimimisele, vältida ja vähendada romusõidukite käitlemise kahjulikku mõju ning tagada inimeste tervise ja keskkonna kõrgetasemeline kaitse, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval määral saavutada, küll aga on neid ühtlustamisvajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK ÜLDSÄTTED

Artikkel 1 *Reguleerimisese*

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

Artikkel 2 *Kohaldamisala*

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:
 - (a) M₁- ja N₁-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes, nagu on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i ja punkti b alapunktis i;
 - (b) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes, nagu on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1;
 - (c) alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] sõidukite ja romusõidukite ning L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-kategooria sõidukite suhtes, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g.
2. Käesoleva määruse kohaldamisalasse ei kuulu:
 - (a) määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud eriotstarbelised sõidukid;
 - (b) N₁-, N₂-, N₃-, M₂- või M₃-kategooria sõidukite mitmeastmelises tüübikinnitusmenetluses tüübikinnituse saanud muud osad kui baassõiduk;
 - (c) väikeseeriana toodetud sõidukid, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 30;
 - (d) ajaloolise väärtusega sõidukid, nagu on määratletud direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktis 7.
3. Olenemata lõike 1 punktist b ei kohaldata M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ega O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:
 - (a) artikkel 4 sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse kohta;
 - (b) artikkel 5 sõidukis sisalduvate ainetega seotud nõuete kohta;
 - (c) artikkel 6 ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse kohta sõidukis;

- (d) artikkel 7 sõiduki teatavate tarvikute ja osade eemaldamist ning asendamist võimaldava konstruktsiooni kohta;
 - (e) artikkel 8 üldiste kohustuste kohta;
 - (f) artikkel 9 ringmajanduse strateegia kohta;
 - (g) artikkel 10 sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsiooni kohta;
 - (h) artikkel 12 sõidukis sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide märgistamise kohta;
 - (i) artikkel 13 sõiduki ringluspõhisuse passi kohta;
 - (j) artikkel 21 tasude kohandamise kohta;
 - (k) artikkel 22 kulude jaotamise mehhanismi kohta sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis;
 - (l) artikkel 28 purustamise üldnõuete kohta;
 - (m) artikkel 30 tarvikute ja osade kohustusliku eemaldamise kohta enne purustamist nende korduvalt kasutamiseks ja ringlusse võtmiseks;
 - (n) artikkel 31 eemaldatud tarvikuid ja osi käsitlevate nõuete kohta;
 - (o) artikkel 32 kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemise kohta;
 - (p) artikkel 33 tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ja uuendamise kohta;
 - (q) artikkel 34 korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärkide kohta;
 - (r) artikkel 35 mittepüsivate jätmete prügilasse ladestamise keelu kohta;
 - (s) artikkel 36 romusõidukeid sisaldavate jäätmesaadetiste kohta.
4. Olenemata lõike 1 punktist c ei kohaldata L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ega L_{7e}-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:
- (a) lõikes 3 loetletud artiklid;
 - (b) artikkel 38 kasutatud sõidukite ekspordikontrolli ja -nõuete kohta;
 - (c) artikkel 39 valmistajatehase tähise ja sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatse kontrollimise kohta;
 - (d) artikkel 40 riskijuhtimise ja tollikontrolli kohta;
 - (e) artikkel 41 peatamise kohta;
 - (f) artikkel 42 ekspordiks vabastamise kohta;
 - (g) artikkel 43 ekspordiks vabastamisest keeldumise kohta;
 - (h) artikkel 44 asutustevahelise koostöö ja teabevahetuse kohta;
 - (i) artikkel 45 elektrooniliste süsteemide kohta.
5. Olenemata lõike 2 punktist a kohaldatakse eriotstarbeliste sõidukite suhtes järgmisi sätteid:
- (a) artikkel 5 sõidukis sisalduvate ainetega seotud nõuete kohta;

- (b) artikkel 16 laiendatud tootjavastutuse kohta;
 - (c) artikkel 20 tootja finantsvastutuse kohta;
 - (d) artikkel 23 romusõidukite kogumise kohta;
 - (e) artikkel 24 romusõiduki viimise kohta tegevusloaga lammutuskotta;
 - (f) artikkel 25 lammutustõendi kohta;
 - (g) artikkel 26 sõidukiomaniku kohustuste kohta;
 - (h) artikkel 29 sõiduki keskkonnaohutuks muutmise kohta;
 - (i) artikkel 30 tarvikute ja osade kohustusliku eemaldamise kohta enne purustamist nende korduvalt kasutamiseks ja ringlusse võtmiseks.
6. Olenemata lõike 1 punktide b ja c kohaldatakse artikleid 16, 19, 20, 27 ja 46–49 L₃-, L₄-, L₅-, L₆ -, L₇-, M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmiste muudatustega:
- (a) artiklis 16 osutatud laiendatud tootjavastutus hõlmab selliste sõidukite tootjate kohustust tagada, et sõidukid, mille nad on esimest korda liikmesriigi territooriumil turul kättesaadavaks teinud ja mis muutuvad romusõidukiteks,
 - i) kogutakse vastavalt artiklile 23;
 - ii) muudetakse keskkonnaohutuks vastavalt artiklile 29;
 - (b) artiklis 19 osutatud tegevusluba antakse siis, kui tõendatakse, et taotleja vastab artikli 19 lõikes 2 sätestatud sõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise seotud kriteeriumidele;
 - (c) tootjate tehtavad artikli 20 lõike 1 punkti a kohased maksed katavad selliste kategooriate sõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud, mida ei kaeta jäätmeäitajate tuludest, mis on seotud kasutatud varuosade ja kasutatud osade, keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite või romusõidukitest ringlussevõetud teisese toorme müügiga;
 - (d) kohaldatakse artiklit 27, välja arvatud lõike 3 punktid c ja d;
 - (e) artikleid 46–49 kohaldatakse üksnes seoses selliste sõidukikategooriate suhtes kohaldatavate kohustuste täitmisega.

Artikkel 3 *Mõisted*

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - (1) „sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 15 määratletud või määruse (EL) 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g loetletud mis tahes sõiduk;
 - (2) „romusõiduk“ – jäätmena käsitatav sõiduk, nagu on määratletud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktis 1 või I lisa A osa punktide 1 ja 2 kriteeriumide kohaselt parandamatu sõiduk;
 - (3) „sõidukitüüp“ – mis tahes sõidukitüüp, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 32 või määruse (EL) nr 168/2013 artikli 3 punktis 73;
 - (4) „korduskasutatavus“ – romusõiduki tarvikute või osade korduvalt kasutamise võimalus;

- (5) „korduskasutamine“ – mis tahes toiming, mille kohaselt romusõiduki tarvikud või osad kasutatakse ära samal eesmärgil, milleks need valmistati;
- (6) „ringlussevõetavus“ – võimalus romusõidukilt eemaldatud tarvikuid, osi või materjale ringlusse võtta;
- (7) „taaskasutatavus“ – võimalus romusõidukilt eemaldatud tarvikuid, osi või materjale taaskasutada;
- (8) „tarnija“ – füüsiline või juriidiline isik, kes tarnib tarvikuid, osi või materjale tootjale, kes kasutab neid sõidukite valmistamiseks;
- (9) „plast“ – polümeer määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 3 punkti 5 tähenduses, millele võib olla lisatud lisaaaineid või muid aineid;
- (10) „kriitilised toorained“ – kriitilised toorained, nagu on määratletud määruse (EL) [kriitiliste toorainete määrus] artikli 2 punktis 2;
- (11) „tarbimisjärgsed jäätmed“ – jäätmed, mis tekivad toodetest pärast nende turule laskmist;
- (12) „eemaldamine“ – käsitsi, mehaaniline, keemiline, termiline või metallurgiline käitlemine, mille tulemusena on romusõidukite konkreetseid tarvikuid, osi või materjale võimalik identifitseerida eraldi väljundvoona või väljundvoo osana;
- (13) „elektriline veomootor“ – elektrimootor, mis muundab elektrilise sisendvõimsuse mehaaniliseks väljundvõimsuseks, et tagada sõidukile veojõud;
- (14) „elektrisõidukiaku“ – elektrisõidukiaku, nagu on määratletud määruse (EL) 2023/[patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid käsitlev määrus] artikli 3 punktis 14;
- (15) „tegevusloaga lammutuskoda“ – ettevõtte või ettevõtja, kellel on direktiivi 2008/98/EÜ ja käesoleva määruse kohaselt lubatud koguda ja töödelda romusõidukeid;
- (16) „töötlemine“ – mis tahes tegevus pärast romusõiduki üleandmist töötlemisrajatisele keskkonnohutuks muutmiseks, demonteerimiseks, kokkupressimiseks, lõike- ja purustustöödeks, taaskasutamiseks või purustusjäätmete kõrvaldamise ettevalmistamiseks ning mis tahes muudeks töödeks romusõidukite ning nende tarvikute, osade ja materjalide taaskasutusse võtmise ja/või kõrvaldamise eesmärgil;
- (17) „purustamine“ – mis tahes tegevus romusõidukite tükeldamiseks või osadeks lõikamiseks;
- (18) „remondi- ja hooldusettevõtja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes seoses oma kaubandus-, majandus-, ametialase või kutsetegevusega osutab remondi- või hooldusteenuseid tootjast sõltumatult või tootja poolt volitatuna;
- (19) „turule laskmine“ – sõiduki esmakordselt liidu turul kättesaadavaks tegemine;
- (20) „turul kättesaadavaks tegemine“ – sõiduki tasu eest või tasuta tarnimine turule kaubandustegevuse käigus turustamiseks või kasutamiseks;
- (21) „jäätmekäitleja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes oma majandus- või kutsetegevuses kogub või töötleb romusõidukeid;
- (22) „tootja“ – valmistaja, importija või turustaja, kes sõltumata kasutatavast müügiviisist, sealhulgas müük direktiivi 2011/83/EL artikli 2 punktis 7 määratletud kauglepingute

teel, tarnib esmakordselt sõiduki oma majandus- või kutsetegevuse raames liikmesriigi territooriumil turustamiseks või kasutamiseks;

- (23) „tootjavastutusorganisatsioon“ – juriidiline isik, kes rahaliselt ja/või tegevuslikult korraldab laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmist mitme tootja nimel;
- (24) „laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes asub liikmesriigis, kus tootja teeb sõiduki esmakordselt turul kättesaadavaks ja mis ei ole tootja asukoha liikmesriik, ning kelle tootja on määranud vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 5 kolmandale lõigule täitma tootja kohustusi, mis tulenevad käesoleva määruse IV peatükist;
- (25) „teisene toore“ – materjalid, mis on saadud ringlussevõtuprotsesside kaudu ja võivad asendada esmast tooret;
- (26) „sõidukiomanik“ – füüsiline või juriidiline isik, kellel on sõiduki omandiõigus, ja kui ei ole sätestatud teisiti, siis registreerimistunnistuse omanik;
- (27) „purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia“ – tehnika ja tehnoloogia, mida kasutatakse romusõidukitest pärit materjalide töötlemiseks pärast purustamist edasise taaskasutamise eesmärgil;
- (28) „taastamine“ – toiming, mille käigus toodetakse uus tarvik või osa sõidukitelt või romusõidukitelt eemaldatud tarvikutest ja osadest ning tehakse selles tarvikus või osas vähemalt üks muudatus, mis mõjutab selle ohutust, toimivust, otstarvet või tüüpi;
- (29) „uuendamine“ – tegevus, mille eesmärk on sõidukitelt või romusõidukitelt eemaldatud tarviku või osa ettevalmistamine, puhastamine, katsetamine ja vajaduse korral parandamine, et taastada selle tarviku või osa toimivus või funktsioonid algselt konstrueerimisetapis ette nähtud kasutuse ja toimivuse ulatuses, mis kehtisid kõnealuse eseme turule laskmise ajal;
- (30) „pakendijäätmed“ – pakendijäätmed, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/62/EÜ³⁴ artikli 3 punktis 2 [määruse (EL) [pakendite ja pakendijäätmete määrus] artikli 3 punktis 20]];
- (31) „elektri- ja elektroonikaseadmest tekkinud jääde“ – elektri- ja elektroonikaseadmest tekkinud jääde, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/19/EL³⁵ artikli 3 lõike 1 punktis e;
- (32) „mittepüsivad jäätmed“ – jäätmed, mis ei vasta nõukogu direktiivi 1999/31/EÜ³⁶ artikli 2 punktis e sätestatud püsijäätmete määratluse tingimustele;
- (33) „kasutatud sõiduk“ – liikmesriigis või mõnes muus riigis registreeritud sõiduk, mis ei ole romusõiduk;
- (34) „eksporditav kasutatud sõiduk“ – kasutatud sõiduk, mille suhtes kohaldatakse määruse (EL) nr 952/2013 artiklis 269 sätestatud tolliprotseduuri;
- (35) „ettevõtjad“ – tootjad, kogujad, sõidukite kindlustusseltsid, tarnijad, remondi- ja hooldusettevõtjad, jäätmekäitlejad ja kõik muud ettevõtjad, kes tegelevad sõidukite konstrueerimisega, kasutatud sõidukitega kauplemise või romusõidukite käitlemisega.

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 1994. aasta direktiiv 94/62/EÜ pakendite ja pakendijäätmete kohta (EÜT L 365, 31.12.1994, lk 10).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2012. aasta direktiiv 2012/19/EL elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmete (elektroonikaromude) kohta (ELT L 197, 24.7.2012, lk 38).

³⁶ Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/31/EÜ prügilate kohta (EÜT L 182, 16.7.1999, lk 1–19).

2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse järgmisi mõisteid:
- (a) „jäätmel“, „vanaõli“, „jäätmehaldaja“, „jäätmekäitlus“, „kogumine“, „vältimine“, „ringlussevõtt“, „taaskasutamine“, „tagasitõide“, „kõrvaldamine“ ja „laiendatud tootjavastutuse süsteem“, mis on sätestatud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktides 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 ja 21;
 - (b) „tüübikinnitus“, „mitmeastmeline tüübikinnitus“, „osa“, „tarvikud“, „varuosad“, „baassõiduk“, „väikeseeriana toodetud sõiduk“, „eriotstarbeline sõiduk“, „turujärelevalveasutus“, „tüübikinnitusasutus“, „tootja“, „importija“ ja „turustaja“, mis on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktides 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43;
 - (c) „registreerimine“, „registreerimistunnistus“, „peatamine“, „registreerimistunnistuse omanik“ ja „registrist kustutamine“, mis on sätestatud direktiivi 1999/37/EÜ artikli 2 punktides b, c, d, e ja f;
 - (d) „ajaloolise väärtusega sõiduk“, „tehnoloogiline“ ja „tehnoloogilise kontrollkaart“, mis on sätestatud direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktides 7, 9 ja 12;
 - (e) „probleemne aine“ ja „andmekandja“, mis on sätestatud määruse [kestlike toodete ökodisain] artikli 2 punktides 28 ja 30.

II PEATÜKK RINGLUSPÕHISUSE NÕUDED

Artikkel 4

Sõiduki korduskasutatavus, ringlussevõetavus ja taaskasutatavus

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

- (f) märgistavad polümeeridest ja elastomeeridest valmistatud sõidukite tarvikud ja osad vastavalt artikli 12 lõikele 1;
 - (g) tagavad, et VII lisa E osas loetletud tarvikuid ja osi ei kasutata korduvalt uute sõidukite ehitamisel.
3. Komisjon võtab hiljemalt [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumisele järgnevale 35 kuule*] vastu rakendusakti, millega kehtestatakse uus metoodika sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamiseks ja kontrollimiseks, võttes arvesse II lisas esitatud elemente.

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

Artikkel 5

Nõuded sõidukis sisalduvate ainete kohta

1. Probleemsete ainete sisaldus sõidukis ning selle tarvikutes ja osades peab olema võimalikult väike.
2. Lisaks määruse (EÜ) nr 1907/2006 XVII lisas ning asjakohasel juhul määruse (EL) 2019/1021 I ja II lisas ning määruses (EL) 2023/[*väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus*] sätestatud piirangutele ei tohi ükski sõidukitüüp, millele on antud tüübikinnitus alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule*] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi ega kuuevalentset kroomi.
3. Erandina lõikest 2 võib sõidukitüüp sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi III lisas sätestatud tingimustel ja maksimaalse lubatava sisalduse väärtuste piires.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga järgmisel viisil:
 - (a) kehtestades plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi sisalduse maksimaalsed lubatavad kogused sõiduki konkreetsetes tarvikutes, osades ja homogeensetes materjalides;
 - (b) tehes erandi sõiduki teatavate tarvikute, osade ja homogeensete materjalide kohta lõikes 2 sätestatud plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise keelu puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:
 - i) nende ainete kasutamine on vältimatu;
 - ii) on tõendatud, et sotsiaal-majanduslik kasu kaalub üles nende ainete kasutamisest tulenevad inimeste tervise- või keskkonnariskid;
 - iii) puuduvad sobivad alternatiivsed ained või tehnoloogiad;
 - (c) sõiduki tarvikud, osad ja homogeensed materjalid jäetakse III lisast välja, kui plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamine nendes on välditav;
 - (d) määratakse kindlaks sõiduki need tarvikud, osad ja homogeensed materjalid, mis tuleb enne edasist töötlemist eemaldada ja nõutakse nende märgistamist või identifitseerimise võimaldamist muude asjakohaste vahenditega.

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

5. Komisjoni taotlusel ja 12 kuu jooksul pärast taotluse esitamist koostab Euroopa Kemikaaliamet (edaspidi „kemikaaliamet“) aruande III lisas loetletud olemasolevate eranditega seotud alternatiivide tehnilise ja majandusliku teostatavuse kohta ning sellise hindamise põhjal põhjendatud ettepaneku erandi konkreetseks muutmiseks.
6. Niipea kui amet saab komisjonilt taotluse, avaldab ta oma veebisaidil teate, et koostatakse aruanne III lisas esitatud erandi võimaliku muutmise kohta, ning kutsub kõiki huvitatud pooli üles esitama märkusi kaheksa nädala jooksul alates teate avaldamise kuupäevast. Amet avaldab oma veebisaidil kõik huvitatud pooltelt saadud märkused.
7. Hiljemalt üheksa kuud pärast lõikes 4 osutatud aruande esitamist komisjonile võtab kemikaaliameti sotsiaal-majandusliku analüüsi komitee, mis on moodustatud määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 76 lõike 1 punkti d kohaselt, vastu arvamuse aruande ja konkreetsete kavandatud muudatuste kohta. Kemikaaliamet esitab viivitamata selle arvamuse komisjonile.
8. Komisjon võtab vastu lõikes 4 osutatud delegeeritud õigusaktid ja võtab arvesse sõidukitüübis plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise piirangu erandi kehtestamise, muutmise või väljajätmise sotsiaal-majanduslikku mõju, sealhulgas alternatiivide kättesaadavust ning mõju inimeste tervisele ja keskkonnale kogu sõiduki olelusringi jooksul.

Artikkel 6

Ringlussevõetud materjali miinimumsisaldus sõidukis

1. Plast, mis sisaldub igas sõidukitüübis, millele on antud tüübikinnitus alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, sisaldab tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti vähemalt 25 % ulatuses massist.

Vähemalt 25 % esimeses lõigus kehtestatud eesmärgist saavutatakse, lisades asjaomasesse sõidukitüüpi romusõidukitest ringlussevõetud plasti.
2. Hiljemalt [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 23 kuule] võtab komisjon kooskõlas artikli 51 lõikega 2 vastu rakendusakti käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades meetodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud sellise terase minimaalse osakaalu, mis peab sisalduma ja olema lisatud sõidukitüüpidesse, millele antakse tüübikinnitus käesoleva määruse ja määruse (EL) 2018/858 kohaselt.

Esimeses lõigus osutatud ringlussevõetud terase minimaalne osakaal peab põhinema komisjoni tehtaval teostatavusuuringul. Uuring viiakse lõpule hiljemalt [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 23 kuule*], võttes eelkõige arvesse järgmisi aspekte:

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

Komisjon võib võtta vastu rakendusakti, millega kehtestatakse tarbimisjärgsetest terasejäätmest ringlusse võetud ning sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatud terase osakaalu arvutamise ja kontrollimise meetoodika.

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

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

- (a) alumiinium ja selle sulamid ning magneesium ja selle sulamid, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest jäätmest ja lisatud sõidukitüüpidesse, ning
- (b) neodüüm, düsproosium, praseodüüm, terbium, samaarium või boor, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest jäätmest ja lisatud püsिमagnetitesse elektrilistes veomootorites.

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

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

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

Komisjon võib võtta vastu rakendusakti, millega kehtestatakse tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud ja sõidukitüüpidesse lisatud materjalide osakaalu arvutamise ja kontrollimise meetodika.

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

Artikkel 7 Sõiduki teatavate tarvikute ja osade eemaldamist ning asendamist võimaldav konstruktsioon

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

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

III PEATÜKK TOOTJATE KOHUSTUSED

Artikkel 8 Üldised kohustused

1. Tootjad tõendavad, et nende toodetud ja turule lastud uued sõidukid on saanud tüübikinnituse vastavalt määruse (EL) 2018/858 ja käesoleva määruse nõuetele.
2. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklites 4, 5, 6 või 7 kehtestatud nõudeid, esitab tootja dokumendid, mis tõendavad vastavust nendele nõuetele, ning:
 - (a) lisab need määruse (EL) 2018/858 artiklis 24 osutatud teatmikusse ja
 - (b) esitab need määruse (EL) 2018/858 artikli 23 kohaselt tüübikinnitusasutusele.
3. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 9 kehtestatud nõuet, esitab tootja tüübikinnitusasutusele ringmajanduse strateegia koos määruse (EL) 2018/858 artiklis 23 osutatud tüübikinnituse taotlusega.
4. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 10 kehtestatud nõudeid, koostab tootja artikli 10 lõikes 1 osutatud teabe ja esitab selle määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a kohaselt tüübikinnitusasutusele koos kõnealuse määruse artiklis 23 osutatud tüübikinnituse taotlusega.
5. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 11 kehtestatud nõudeid, esitab tootja määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a kohaselt tüübikinnitusasutusele deklaratsiooni, mis kinnitab vastavust artikli 11 lõikes 1 sätestatud nõudele, koos kõnealuse määruse artiklis 23 osutatud tüübikinnituse taotlusega.

Artikkel 9 Ringmajanduse strateegia

1. Iga sõidukitüübi puhul, millele on antud tüübikinnitus määruse (EL) 2018/858 alusel alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*], koostab tootja ringmajanduse strateegia.
2. Ringmajanduse strateegias kirjeldatakse tootjate võetavaid meetmeid järelevalve tegemiseks kohustuste täitmise üle, et tagada vastavus II peatükis sätestatud ringluspõhisuse nõuetele, mida kontrollitakse tüübikinnitusmenetluste käigus ja kohaldatakse asjaomase sõidukitüübi suhtes.
3. Ringmajanduse strateegia sisaldab IV lisa A osas sätestatud elemente.
4. Tootja esitab komisjonile ringmajanduse strateegia koopia 30 päeva jooksul pärast asjaomasele sõidukitüübile tüübikinnituse saamist.
5. Tootja jälgib ringmajanduse strateegias sisalduvaid meetmeid ja teeb nende suhtes järelevalvet ning ajakohastab strateegiat iga viie aasta järel kooskõlas IV lisa B

osaga. Ajakohastatud ringmajanduse strateegia esitatakse tüübikinnitusasutusele, kes andis tüübikinnituse asjaomasele sõidukitüübile, ja komisjonile.

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

Artikkel 10

Sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsioon

1. Tootjad deklareerivad iga sõidukitüübi puhul, millele on antud tüübikinnitus alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*] määruse (EL) 2018/858 kohaselt, ringlussevõetud materjali sisalduse osakaalu:
 - (a) neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi ja boori kohta püsिमagnetites elektrilistes veomootorites;
 - (b) alumiiniumi ja selle sulamite kohta;
 - (c) magneesiumi ja selle sulamite kohta;
 - (d) terase kohta.

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

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

Artikkel 11

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

1. Alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule*] tagavad tootjad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatut, standardset ning mittediskrimineerivat juurdepääsu V lisa loetletud teabele, mis võimaldab juurdepääsu ning ohutut eemaldamist ja asendamist järgmise puhul:
 - (a) sõidukisse paigaldatud elektrisõidukiakud;

- (b) sõidukisse paigaldatud elektrilised veomootorid;
 - (c) tarvikud, osad ja materjalid, mis sisaldavad VII lisa B osas loetletud voolavaid aineid ja vedelikke ning mis sisalduvad sõidukis;
 - (d) sõidukis sisalduvad VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad;
 - (e) sõidukile tüübikinnituse andmise ajal määruse (EL) [kriitiliste toorainete määrus] artikli 27 lõike 1 punktis b osutatud kriitilist toorainet sisaldavad tarvikud ja osad;
 - (f) sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab nende remonti, hooldust või kasutamist asendamiseks teises sõidukis.
2. Tootjad tagavad koostöö töötlemisega tegelevate ettevõtjatega, kellele on antud selleks tegevusluba, ning remondi- ja hooldusettevõtjatega, luues vajalikud sideplatvormid lõikes 1 osutatud teabe ja V lisas täpsustatud teabe esitamiseks ning ajakohastamiseks.
- Tootjad esitavad esimeses lõigus osutatud teabe tasuta. Tootjad võivad halduskulude katmiseks nõuda jäätmekäitlejatelt ning remondi- ja hooldusettevõtjatelt tasusid summas, mis on vajalik sideplatvormide kaudu nõutava teabe kättesaadavaks tegemiseks.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks, vaadates läbi sõiduki tarvikute, osade ja materjalide loetelu ning tootjate esitatava teabe ulatuse.

Artikkel 12

Sõidukis sisalduvate tarvikute, osade ja materjalide märgistamine

1. Tootjad ja nende tarnijad kasutavad sõiduki tarvikute, osade ja materjalide märgistamiseks ning identifitseerimiseks VI lisa punktides 1–3 loetletud osade ja materjalide kodeerimisstandardite nomenklatuuri.
2. Tootjad tagavad, et püsिमagnetid sisaldavatel elektrilistel veomootoritel on selgesti nähtav ja loetav ning kustumatu märgis, millel on VI lisa punktis 4 loetletud teave.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga.

Artikkel 13

Sõiduki ringluspõhisuse pass

1. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 84 kuule] peab igal turule lastud sõidukil olema ringluspõhisuse pass, mis viiakse vastavusse muude liidu õiguse kohaste sõidukiga seotud keskkonnapassidega ja võimaluse korral integreeritakse neisse.
2. Sõiduki ringluspõhisuse pass sisaldab käesoleva määruse artiklis 11 osutatud teavet digitaalsel kujul ja on tasuta kättesaadav.
3. Sõiduki turule laskev tootja tagab, et sõiduki ringluspõhisuse passis sisalduv teave on täpne, täielik ja ajakohane.
4. Kogu teave sõiduki ringluspõhisuse passis vastab komisjoni poolt lõike 6 alusel kehtestatud nõuetele ja

- (a) põhineb avatud standarditel;
 - (b) on välja töötatud koostalitlusvõimelises vormingus;
 - (c) on edastatav avatud koostalitlusvõimelise andmesidevõrgu kaudu tarnijast sõltumata;
 - (d) on masinloetav, struktureeritud ja võimaldab otsingut.
5. Romusõidukiks muutunud sõiduki ringluspõhisuse pass kaotab kehtivuse kõige varem kuus kuud pärast lammutustõendi väljastamist selle romusõiduki kohta.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse nõuded järgmise kohta:
- (a) sõiduki ringluspõhisuse passile juurdepääsuks kasutatava lahenduse viis ja tehniline kirjeldus;
 - (b) sõiduki ringluspõhisuse passi tehniline projekt ja kasutusnõuded, sealhulgas nõuded, mis käsitlevad järgmist:
 - i) sõiduki ringluspõhisuse passi koostalitlusvõime liidu õigusaktide alusel nõutavate muude passidega;
 - ii) sõiduki ringluspõhisuse passis sisalduva teabe säilitamine ja töötlemine;
 - iii) sõiduki ringluspõhisuse passi kättesaadavus pärast seda, kui lõikes 3 sätestatud kohustuste täitmise eest vastutav ettevõtja lõpetab tegevuse või lõpetab oma tegevuse liidus;
 - (c) sõiduki ringluspõhisuse passis sisalduva teabe kasutuselevõtmine, muutmine ja ajakohastamine kolmanda isiku poolt, kes ei ole tootja;
 - (d) andmekandja asukoht või muu tunnus, mis võimaldab juurdepääsu sõiduki ringluspõhisuse passile.

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

Käesoleva artikli esimeses lõigus osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

IV PEATÜKK

ROMUSÕIDUKITE KÄITLEMINE

1. JAGU

ÜLDSÄTTED

Artikkel 14

Pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesolevast peatükist tulenevate kohustuste täitmise eest, eelkõige artiklites 15–36 sätestatud tootjate ja tootjavastutusorganisatsioonide kohustuste täitmise järelevalve ja kontrollimise eest.
2. Iga liikmesriik võib komisjoniga suhtlemiseks määrata lõikes 1 osutatud pädevate asutuste hulgast ühe kontaktpunkti.

3. Liikmesriigid kehtestavad pädevate asutuste korralduse ja toimimise üksikasjad, sealhulgas haldus- ja menetlusnormid, mis käsitlevad järgmist:
 - (a) tootjate registreerimine vastavalt artiklile 17;
 - (b) tootjatele ja tootjavastutusorganisatsioonidele tegevuslubade andmine vastavalt artiklile 19;
 - (c) järelevalve laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise üle vastavalt artiklitele 16 ja 20;
 - (d) andmete kogumine sõidukite ja romusõidukite kohta vastavalt artikli 17 lõikele 12 ja artikli 49 lõikele 6;
 - (e) teabe kättesaadavaks tegemine vastavalt artiklile 49.
4. Hiljemalt [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale kolmele kuule*], teatavad liikmesriigid komisjonile lõike 1 kohaselt määratud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Liikmesriigid teatavad komisjonile põhjendamatu viivitusega pädevate asutuste nimede või aadresside mis tahes muudatustest.

Artikkel 15
Tegevusloaga lammutuskodad

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2010/75/EL kohaldamist, peab iga ettevõtte või ettevõtja, kes kavatses tegeleda romusõidukite töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 23 ja täitma selles loas sätestatud tingimusi.
2. Lõikes 1 osutatud loa väljaandmiseks kontrollib pädev asutus, kas ettevõttel või ettevõtjal on artiklis 27 sätestatud kohustuste täitmiseks vajalik tehniline, finants- ja organisatsiooniline suutlikkus.
3. Lõikes 1 osutatud loale märgitakse, et lammutuskoda on pädev välja andma artiklis 25 osutatud lammutustõendit.
4. Pädev asutus tagab, et loa andmise tingimused ja kord on täielikult kooskõlastatud, kui loamenetlusse on kaasatud rohkem kui üks pädev asutus või rohkem kui üks ettevõtte või ettevõtja, kes kavatses tegeleda romusõidukite töötlemisega.

2. JAGU
LAIENDATUD TOOTJAVASTUTUS

Artikkel 16
Laiendatud tootjavastutus

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

Laiendatud tootjavastutus hõlmab tootjate kohustust tagada, et:

- (a) sõidukeid, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud ja mis muutuvad romusõidukiteks,
 - i) kogutakse vastavalt artiklile 23;
 - ii) töödeldakse vastavalt artiklile 27;
- (b) punktis a osutatud romusõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad täidavad artiklis 34 sätestatud eesmärgid.

Artikkel 17 *Tootjate register*

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

Register sisaldab linke teiste riikide tootjate registrite veebisaitidele, et hõlbustada kõikides liikmesriikides tootjate või nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajate registreerimist.
2. Tootjad registreeruvad lõikes 1 osutatud registris. Selleks esitavad nad registreerimistaotluse igas liikmesriigis, kus nad sõiduki esimest korda turul kättesaadavaks teevad.

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

Tootjad teevad liikmesriigi turul sõiduki kättesaadavaks üksnes juhul, kui nemad või volitamise korral nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajad on selles liikmesriigis registreeritud.
3. Registreerimistaotlus sisaldab VIII lisa loetletud teavet. Liikmesriigid võivad nõuda lisateavet või -dokumente, kui see on vajalik tootjate registri tõhusaks kasutamiseks.
4. Erandina lõikest 3 esitatakse VIII lisa punkti 1 alapunktis d osutatud teave lõike 3 kohases registreerimistaotluses või artikli 19 kohases loataotluses.
5. Kui tootja on määranud tootjavastutusorganisatsiooni vastavalt artiklile 18, täidab see organisatsioon käesolevast artiklist tulenevaid kohustusi *mutatis mutandis*, kui liikmesriik, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, ei ole ette näinud teisiti.
6. Käesolevas artiklis sätestatud kohustusi võib tootja nimel täita tema laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja.
7. Liikmesriigid võivad otsustada, et käesoleva artikli kohane registreerimismenetlus ja artikli 19 kohane loamenetlus kujutavad endast ühtset menetlust, tingimusel et loataotlus vastab käesoleva artikli lõigetes 3–6 sätestatud nõuetele.
8. Pädev asutus:
 - (a) teeb oma veebisaidil kättesaadavaks teabe taotlusprotsessi kohta elektroonilises andmetöötlussüsteemis;
 - (b) kinnitab registreerimise ja annab registreerimisnumbri hiljemalt 12 nädala jooksul alates kogu lõigete 2 ja 3 kohaselt nõutava teabe esitamisest.
9. Pädev asutus võib:

- (a) kehtestada registreerimisnõuete ja -protsessiga seotud korra, lisamata sisulisi nõudeid lisaks lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele;
 - (b) nõuda tootjatelt lõikes 2 osutatud taotluste menetlemise eest kulupõhiseid ja proportsionaalseid tasusid.
10. Pädev asutus võib tootja registreerimisest keelduda või selle tühistada, kui lõikes 3 osutatud teave ja sellega seotud dokumentaalsed tõendid ei ole esitatud või kui need ei ole piisavad või kui tootja ei vasta enam VIII lisa punkti 1 alapunktis d sätestatud nõuetele.
- Pädev asutus tühistab tootja registreeringu, kui tootja on tegevuse lõpetanud.
11. Tootja või asjakohasel juhul tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja või tootjavastutusorganisatsioon nende tootjate nimel, keda ta esindab, teavitab pädevat asutust põhjendamatu viivitusega kõigist muudatustest registreeringus sisalduvas teabes ning registreeringus osutatud sõidukite liikmesriigi territooriumil kättesaadavaks tegemise alalisest lõpetamisest.
12. Tootja või asjakohasel juhul tootja laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja või tootjavastutusorganisatsioon esitab registri eest vastutavale pädevale asutusele aruande laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise kohta.

Artikkel 18

Tootjavastutusorganisatsioon

- 1. Tootjad võivad otsustada täita oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või teha artikli 19 kohaselt volitatud tootjavastutusorganisatsioonile ülesandeks täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi nende nimel.
- 2. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad oma valduses olevate andmete konfidentsiaalsuse, kui tegemist on ärisaladusena käsitletava teabe või sellise teabega, mis on otseselt seostatav üksikute tootjate või nende laiendatud tootjavastutuse volitatud esindajatega.
- 3. Kui äri- ja tööstussaladustest ei tulene teisiti, avaldavad tootjavastutusorganisatsioonid lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis e osutatud teabele oma veebisaitidel vähemalt igal aastal teabe romusõidukite kogumise kohta ning korduskasutamise ja ringlussevõtu, korduskasutamise ja taaskasutamise ning plasti ringlussevõtu eesmärkide kohta, mille tootjavastutusorganisatsiooni määranud tootjad on saavutanud.
- 4. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad tootjate ja jäätmekäitlejate õiglase esindatuse oma juhtorganites.

Artikkel 19

Luba laiendatud tootjavastutuse kohustuse täitmiseks

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

kelle nimel tootjavastutusorganisatsioon tegutseb, on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud.

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

Artikkel 20 *Tootja finantsvastutus*

1. Tootja tehtavad maksed katavad järgmised kulud, mis on seotud tootja poolt turul kättesaadavaks tehtud sõidukitega:
 - (a) artiklite 23–26 nõuete täitmiseks vajalikud romusõidukite kogumise kulud ning artiklite 27–30, 34 ja 35 nõuete täitmiseks vajalikud romusõidukite töötlemise kulud, tingimusel et neid kulusid ei kaeta jäätmeäritajate tuludest, mis on seotud kasutatud varuosade ja kasutatud osade, keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite või romusõidukitest ringlussevõetud teisese toorme müügiga;
 - (b) kulud, mis on seotud teadlikkuse suurendamise kampaaniatega, mille eesmärk on parandada romusõidukite kogumist;
 - (c) artiklis 25 osutatud teavitussüsteemi loomise kulud;
 - (d) andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamise kulud.
2. Pädev asutus jälgib tihedas koostöös tootjate, tootjavastutusorganisatsioonide ja jäätmeäritajatega järgmist:
 - (a) kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmised kulud ning jäätmeäritajate tulud;

- (b) nende maksete määr, mida tootjad teevad laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral määratud tootjavastutusorganisatsioonidele, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.
3. Eriotstarbelisi sõidukeid turul kättesaadavaks tegevate tootjate tehtavad maksed katavad ainult need lõike 1 punktis a osutatud kulud, mis on seotud selliste sõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmisega.
4. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral esitavad tootjad tagatise sõidukite kohta, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks. Tagatis kindlustab nende sõidukitega seotud ja lõikes 1 osutatud toimingute rahastamise.
- Tagatise suuruse määravad kindlaks liikmesriigid, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, võttes arvesse artiklis 21 sätestatud kriteeriume.
- Tagatiseks võib olla tootja osalemine romusõidukite käitlemise asjakohastes rahastamissüsteemides, ringlussevõtu kindlustus või kinnine pangakonto.

Artikkel 21 *Tasude kohandamine*

1. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral tagavad tootjavastutusorganisatsioonid, et tootjate poolt neile tehtavaid makseid kohandatakse, võttes arvesse järgmist:
- (a) sõiduki mass;
 - (b) ülekandeseade tüüp;
 - (c) selle sõidukitüübi ringlussevõetavuse ja korduskasutatavuse määr, millesse sõiduk kuulub, tuginedes artikli 4 kohaselt tüübikinnitusasutusele esitatud teabele;
 - (d) aeg, mis on vajalik sõiduki demonteerimiseks tegevusloaga lammutuskojas, eriti nende tarvikute ja osade puhul, mis tuleb eemaldada enne artikli 30 kohast purustamist;
 - (e) kvaliteetse ringlussevõtu protsessi takistavate materjalide ja ainete, näiteks liimide, komposiitplastide või süsinikuga tugevdatud materjalide osakaal;
 - (f) sõidukis kasutatava ringlussevõetud materjali sisalduse protsent artiklites 6 ja 10 loetletud materjalide puhul;
 - (g) artikli 5 lõikes 2 osutatud ainete olemasolu ja kogus.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid lõikes 1 sätestatud kriteeriumide kohaldamise kohta.

Artikkel 22 *Kulude jaotamise mehhanism sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis*

1. Kui sõiduk muutub romusõidukiks teises liikmesriigis kui see, mille territooriumil sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, tagab selle sõiduki tootja või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioon, et on kaetud artiklis 20 osutatud jäätmekäitlustoimingute netokulud, mida kannavad teiste liikmesriikide jäätmekäitlejad.

2. Tootja või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioon teeb järgmist:
 - (a) määrab kirjaliku volitusega laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja igas liikmesriigis;
 - (b) loob piiriülese koostöö mehhanismid artiklis 20 osutatud jäätmekäitlustoiminguid tegevate jäätmekäitlejatega.
3. Liikmesriik, kus sõiduk muutus romusõidukiks, teeb järelevalvet selle üle, kas tootjad või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid täidavad lõigete 1 ja 2 nõudeid. Järelevalve põhineb tootjate või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonide poolt pädevatele asutustele esitatud ja kontrollitud teabel lõigete 1 ja 2 rakendamise kohta, eelkõige lõikes 1 osutatud romusõidukite käitlemise kulude arvutamise ja jaotamise kohta, võttes nõuetekohaselt arvesse ärisaladust ja muid konkurentsivõimega seotud küsimusi.
4. Kui see on vajalik käesoleva artikli järgimise tagamiseks ja ühtse turu moonutamise vältimiseks, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte, kehtestades üksikasjalikud normid tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning lõikes 1 osutatud mehhanismide omaduste kohta.

3. JAGU

ROMUSÕIDUKITE KOGUMINE

Artikkel 23 *Romusõidukite kogumine*

1. Tootjad või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid loovad kogumissüsteemid, sealhulgas kogumiskohad, või osalevad nende loomises kõigi selliste romusõidukite jaoks, mis kuuluvad nendesse sõidukikategooriatesse, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagatakse, et tootjad või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid loovad kogumissüsteemid kõikide romusõidukite jaoks.
2. Tootjad või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid tagavad, et lõikes 1 osutatud kogumissüsteemid
 - (a) hõlmavad kogu liikmesriigi territooriumi;
 - (b) tagavad tegevusloaga lammutuskodade piisava kättesaadavuse, võttes arvesse elanikkonna suurust ja tihedust ning romusõidukite eeldatavat mahtu, mis ei piirdu piirkondadega, kus kogumine ja sellele järgnev käitlemine on kõige kasumlikum;
 - (c) tagavad sõidukite remondi käigus tekkinud jäätmete kogumise;
 - (d) võimaldavad igat marki romusõidukite kogumist, olenemata nende päritolust;
 - (e) võimaldavad kõikide romusõidukite tasuta viimist tegevusloaga lammutuskotta, nagu on sätestatud artikli 24 lõikes 2.
3. Tootjad või artikli 18 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid korraldavad teavituskampaaniaid, mille abil toetatakse romusõidukite kogumissüsteemi ja

suurendatakse teadlikkust romusõidukite ebaõige kogumise ja käitlemise keskkonnamõjudest.

4. Liikmesriigid võivad lubada jäätmekäitlejatel, kes ei ole tegevusloaga lammutuskojad, luua romusõidukite kogumiskohti.

Kogumiskohta käitav jäätmekäitleja teeb järgmist:

- (a) tagab, et kogumiskoht vastab romusõidukite ladustamise tingimustele, mis on sätestatud VII lisa A osas;
 - (b) saab artiklis 14 osutatud pädevatelt asutustelt loa romusõidukite kogumiseks ja on kantud vastavasse registrisse;
 - (c) tagab, et kõik kogutud romusõidukid viiakse tegevusloaga lammutuskotta ühe aasta jooksul pärast romusõiduki vastuvõtmist, ja
 - (d) täidab kõiki muid siseriiklikus õiguses sätestatud jäätmete ladustamise tingimusi.
5. Jäätmekäitlejad, sealhulgas tegevusloaga lammutuskojad, annavad sõiduki omanikule romusõiduki vastuvõtmist kinnitava dokumendi elektroonilisel kujul ning esitavad selle artikli 25 lõike 2 kohaselt kehtestatud elektroonilise teatamise korra alusel liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele.

Artikkel 24

Romusõiduki viimine tegevusloaga lammutuskotta

1. Kõik romusõidukid viiakse töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta.
2. Romusõiduki viimine tegevusloaga lammutuskotta on sõiduki viimasele omanikule tasuta, välja arvatud juhul, kui romusõidukil puudub sõiduki mis tahes põhitarvik või -osa, välja arvatud elektrisõidukiaku, või see ei sisalda jäätmeid, mis on romusõidukile lisatud.

Artikkel 25

Lammutustõend

1. Tegevusloaga lammutuskoda annab romusõiduki viimasele omanikule iga töödeldud romusõiduki kohta lammutustõendi. Lammutustõend sisaldab IX lisas loetletud teavet.
2. Lammutustõend antakse välja elektroonilisel kujul ja esitatakse elektroonilise teatamise korra alusel liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele.
3. Kui romusõiduk, mille kohta on liikmesriigis välja antud lammutustõend, on registreeritud teises liikmesriigis, teatavad selle liikmesriigi registreerimisasutused, kus lammutustõend välja anti, selle liikmesriigi asjaomastele registreerimisasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et kõnealuse sõiduki kohta on välja antud lammutustõend.
4. Liikmesriigi asjaomased asutused kustutavad romusõiduki registrist alles pärast selle sõiduki lammutustõendi kättesaamist.
5. Ühes liikmesriigis välja antud lammutustõendeid tunnustatakse kõigis teistes liikmesriikides.

Artikkel 26
Sõidukiomaniku kohustused

Romusõidukiks muutunud sõiduki omanik

- (a) viib romusõiduki tegevusloaga lammutuskotta või artikli 23 lõikes 4 osutatud juhtudel kogumiskohta põhjendamatu viivitusega pärast teabe saamist selle kohta, et sõiduk vastab I lisa A osa punktides 1 ja 2 sätestatud mis tahes kriteeriumile parandamatu sõiduki kohta;
- (b) esitab asjaomasele registreerimisasutusele lammutustõendi.

4. JAGU
ROMUSÕIDUKITE TÖÖTLEMINE

Artikkel 27
Tegevusloaga lammutuskoja kohustused

1. Tegevusloaga lammutuskoda tagab, et kõik romusõidukid, nende tarvikud, osad ja materjalid ning sõidukite remondi käigus tekkinud jäätmed võetakse vastu ja neid töödeldakse vastavalt nende lubades sätestatud tingimustele ning kooskõlas käesoleva määrusega.
2. Tegevusloaga lammutuskoda tagab, et romusõidukite igasugune töötlemine vastab vähemalt käesoleva määruse artiklitele 28, 29, 30, 31, 34 ja 35 ning VII lisale, ning kohaldab parimat võimalikku tehnikat, nagu on määratletud direktiivi 2010/75/EL artikli 3 lõikes 10.
3. Tegevusloaga lammutuskoda teeb järgmist:
 - (a) ladustab isegi ajutiselt kõiki romusõidukeid ning nende tarvikuid, osi ja materjale vastavalt VII lisa A osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - (b) muudab kõik romusõidukid keskkonnohutuks vastavalt artiklile 29 ja VII lisa B osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - (c) eemaldab romusõidukilt VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad enne purustamist või kokkupressimist käsitsi demonteerimise või (pool)automaatse demonteerimise teel mittepurustaval viisil osade puhul, mida on võimalik korduvalt kasutada, taastada või uuendada;
 - (d) käitleb kõiki romusõidukeid ning nende tarvikuid, osi ja materjale vastavalt jäätmehierarhiale ja direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 ning käesoleva määruse artiklites 32, 34, 35 ja 36 sätestatud üldnõuetele.

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

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohandada romusõidukite töötlemise miinimumnõudeid teaduse ja tehnika arenguga.
5. Liikmesriigid ergutavad tegevusloaga lammutuskodasid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnohutamissüsteemid vastavalt määrusele (EÜ) nr 1221/2009.

Artikkel 28
Purustamise üldnõuded

1. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] nõuavad tegevusloaga lammutuskojad ja muud jäätmekäitlejad, et neile purustamiseks toodud romusõidukitega koos antakse neile:
 - (a) dokumendid, mis sisaldavad asjaomase romusõiduki valmistajatehase tähist;
 - (b) asjaomase romusõiduki kohta välja antud lammutustõendi koopiat.
2. Tegevusloaga lammutuskojad ja jäätmekäitlejad, kes võtavad vastu lõikes 1 sätestatud nõuetele mittevastavaid romusõidukeid, peavad:
 - (a) teatama mittevastavusest pädevale asutusele;
 - (b) hoiduma nende romusõidukite purustamisest, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud selleks loa.
3. Jäätmekäitlejad, kes tegelevad romusõidukite purustamisega, ei tohi romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ega materjale segada pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega.

Artikkel 29
Romusõidukite keskkonnaohutuks muutmine

1. Niipea kui võimalik pärast romusõiduki viimist tegevusloaga lammutuskotta muudab kõnealune lammutuskoda need sõidukid keskkonnaohutuks enne nende edasist töötlemist VII lisa B osas sätestatud miinimumnõuete kohaselt.
2. VII lisa B osas loetletud voolavad ained ja vedelikud kogutakse ja ladustatakse eraldi vastavalt VII lisa A osas sätestatud nõuetele. Vanaõli kogutakse ja ladustatakse muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning töödeldakse vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklile 21.
3. Artikli 5 lõikes 2 osutatud aineid sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid eemaldatakse romusõidukitest ning neid käideldakse kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 17.
4. Akud eemaldatakse romusõidukitest eraldi ja ladustatakse määratud alal edasiseks töötlemiseks määruse (EL) 2023/[väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus] artikli 70 lõike 3 kohaselt.
5. Keskkonnaohutuks muudetud tarvikuid, osi ja materjale käideldakse ja märgistatakse vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklitele 18 ja 19.
6. Tegevusloaga lammutuskoda dokumenteerib romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise, registreerides VII lisa B osa punktis 3 loetletud teabe.

Artikkel 30
Tarvikute ja osade kohustuslik eemaldamine enne purustamist nende korduvalt kasutamiseks ja ringlusse võtmiseks

1. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] peab tegevusloaga lammutuskoda tagama, et pärast seda, kui artiklis 29 osutatud

keskkonnaohutuks muutmise toimingud on lõpule viidud, eemaldatakse romusõidukilt enne purustamist VII lisa C osas loetletud tarvikud ja osad.

2. Lõiget 1 ei kohaldata, kui tegevusloaga lammutuskoda tõendab, et purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate abil eraldatakse materjalid VII lisa C osa kannetes 13–19 loetletud tarvikutest ja osadest sama tõhusalt kui käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus.

Esimese lõigu kohaldamisel esitab tegevusloaga lammutuskoda VII lisa G osas loetletud teabe.

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

Tegevusloaga lammutuskoda esitab esimeses lõigus osutatud andmetes sisalduva teabe artikli 49 lõike 6 kohaselt pädevale asutusele.

Artikkel 31

Eemaldatud tarvikuid ja osi käsitlevad nõuded

1. Kõiki romusõidukilt artikli 30 lõike 1 kohaselt eemaldatud tarvikuid ja osi hinnatakse, et teha kindlaks, kas need sobivad:

- (a) korduskasutamiseks vastavalt VII lisa D osa punkti 1 alapunktile a;
- (b) taastamiseks või uuendamiseks vastavalt VII lisa D osa punkti 1 alapunktile b;
- (c) ringlussevõtuks või
- (d) muudeks töötlemistoiminguteks, võttes arvesse VII lisa F osas esitatud spetsiifilisi töötlemisnõudeid.

Korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks sobivaid tarvikuid ja osi ei käsitata jäätmetena.

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

Hindamise läbiviimist kinnitavad dokumendid tehakse taotluse korral kättesaadavaks asjaomastele riigi ametiasutustele, sealhulgas juhul, kui tarvikuid ja osi transporditakse korduskasutamise, taastamise või uuendamise eesmärgil.

2. Korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks sobivad eemaldatud tarvikud ja osad tuleb

- (e) märgistada vastavalt VII lisa D osa punktile 2;
- (f) esitada koos garantiiga, kui need tarvikud ja osad antakse üle teisele isikule või kui neid kasutab teine isik.

3. VII lisa E osas loetletud tarvikuid ja osi ei kasutata korduvalt.

Artikkel 32

Kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikute ja osadega kauplemine

Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] peab iga isik, kes kaupleb kasutatud, taastatud või uuendatud varuosade ja osadega, müügikohas

- (a) tagama, et tarvikud ja osad on märgistatud vastavalt VII lisa D osa punktile 2;
- (b) andma kasutatud, taastatud või uuendatud tarvikutele ja osadele garantii.

Artikkel 33

Tarvikute ja osade korduskasutamine, taastamine ja uuendamine

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

Esimeses lõigus osutatud stiimulid võivad hõlmata järgmist:

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

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

2. Komisjon jälgib liikmesriikide pakutavate stiimulite tulemuslikkust.

Artikkel 34

Korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid

1. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] tagavad liikmesriigid, et jäätmekäitlejad täidavad järgmised eesmärgid:

- (a) korduskasutamine ja taaskasutamine koos arvatuna (v.a akud) on sõiduki keskmise massi ja aasta kohta vähemalt 95 %;
- (b) korduskasutamine ja ringlussevõtt koos arvatuna (v.a akud) on sõiduki keskmise massi ja aasta kohta vähemalt 85 %.

2. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kalendriaasta esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 60 kuule] tagavad liikmesriigid, et jäätmekäitlejad saavutavad eesmärgi võtta aastas ringlusse plasti vähemalt 30 % ulatuses jäätmekäitlejatele üle antud sõidukites sisalduva plasti kogumassist.

Artikkel 35

Mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise keeld

Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] ei võeta prügilasse selliseid purustatud romusõidukite fraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid, mida ei töödelda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil.

Artikkel 36

Romusõidukeid sisaldavad jäätmesaadetised

1. Romusõidukeid võib töödelda väljaspool liitu, tingimusel et romusõidukeid sisaldavad jäätmesaadetised on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1013/2006.
2. Lõike 1 kohased romusõidukeid sisaldavaid jäätmesaadetisi liidust kolmandasse riiki võetakse artiklis 34 sätestatud kohustuste ja eesmärkide täitmisel arvesse üksnes juhul, kui romusõidukite eksportija esitab sihtkoha pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid selle kohta, et töötlemine toimus tingimustes, mis on üldjoontes samaväärsed käesolevas määruses sätestatud nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega.

V PEATÜKK

KASUTATUD SÕIDUKID JA NENDE EKSPORT

1. JAGU

KASUTATUD SÕIDUKI SEISUKORD

Artikkel 37

Kasutatud sõiduki ja romusõiduki eristamine

Kasutatud sõiduki omandiõiguse üleandmise eesmärgil peab sõidukiomanik suutma tõendada füüsilisele või juriidilisele isikule, kes on huvitatud asjaomase sõiduki omandiõiguse omandamisest, või pädevatele asutustele, et sõiduk ei ole romusõiduk. Kasutatud sõiduki seisukorra hindamise korral kontrollivad sõiduki omanik, teised ettevõtjad ja pädevad asutused, kas I lisas sätestatud kriteeriumid on täidetud, eesmärgiga teha kindlaks, et tegemist ei ole romusõidukiga.

2. JAGU

KASUTATUD SÕIDUKITE EKSPORT

Artikkel 38

Kasutatud sõidukite ekspordikontroll ja -nõuded

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

2. Käesolev jagu ei piira käesoleva määruse muude sätete ega kaupade ekspordiks vabastamist reguleerivate muude liidu õigusaktide, eelkõige määruse (EL) nr 952/2013 ega selle artiklite 46, 47, 267 ja 269 kohaldamist.
3. Kasutatud sõidukeid võib eksportida ainult juhul, kui
 - (a) need ei ole romusõidukid I lisas loetletud kriteeriumide alusel;
 - (b) neid käsitatakse vastavalt direktiivi 2014/45/EL artikli 5 lõike 1 punktidele a ja b ning artiklile 8 sõidukorras olevana liikmesriigis, kus need sõidukid viimasena registreeriti.
4. Iga eksporditava kasutatud sõiduki kohta esitatakse või tehakse tolliasutustele kättesaadavaks järgmine teave:
 - (a) kasutatud sõiduki valmistajatehase tähis ja selle liikmesriigi identifitseerimisnumber, kus sõiduk viimasena registreeriti;
 - (b) kinnitus selle kohta, et kasutatud sõiduk vastab lõikes sätestatud nõuetele.
5. Selleks et kontrollida, kas kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamine vastab käesolevale jaole, tehakse järgmist:
 - (a) kuni artikli 45 lõikes 4 osutatud ühenduse kasutuselevõtmiseni vahetavad tolliasutused teavet ja teevad koostööd pädevate asutustega vastavalt artiklile 44 ning võtavad vajaduse korral sellist teabevahetust ja koostööd arvesse, et võimaldada kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist;
 - (b) kui artikli 45 lõikes 4 osutatud ühendus on kasutusele võetud, kohaldatakse artiklit 39, artikli 40 lõikeid 2 ja 3 ning artikli 42 lõiget 3, ning artiklite 41–43 kohaseid teateid ja muud teavet vahetatakse kõnealuste elektrooniliste süsteemide kaudu.
6. Eksporditava kasutatud sõiduki suhtes ei tohi kohaldada järgmist:
 - (a) tolliprotseduurile suunamist lihtsustatud deklaratsiooni alusel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklile 166;
 - (b) deklarandi arvestuskande tegemist vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklile 182;
 - (c) määruse (EL) nr 952/2013 artikli 185 kohast enesehindamist.
7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisas loetletud kriteeriume, mille abil määratakse kindlaks, kas kasutatud sõiduk on romusõiduk.

Artikkel 39

Sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatne kontrollimine

1. Enne kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist kontrollib toll artiklis 45 osutatud elektrooniliste süsteemide kaudu elektrooniliselt ja automaatselt, et sõiduki valmistajatehase tähise ja viimase registreeringu liikmesriigi teabe põhjal käsitatakse sõidukit artikli 38 lõike 3 punkti b kohaselt sõidukorras olevana.
2. Kui tollile esitatud või kättesaadavaks tehtud teave ei vasta lõike 1 kohaselt riiklikes sõidukiregistrites ja riiklikes elektroonilistes tehnoloogiliste süsteemides sisalduvale teabele, ei vabasta toll kõnealust sõidukit ekspordiks ja teatab sellest asjaomasele ettevõtjale nimetatud süsteemide kaudu.

Artikkel 40
Riskijuhtimine ja tollikontroll

1. Artikli 38 sätete täitmise tagamiseks kontrollivad tolliasutused kasutatud sõidukeid, mida eksporditakse vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklitele 46 ja 47. Ilma et see piiraks artikli 39 kohaldamist, põhinevad sellised kontrollid peamiselt riskianalüüsil, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 952/2013 artikli 46 lõikes 2.
2. Lisaks lõikes 1 osutatud riskijuhtimisele kasutab toll pärast artiklis 45 osutatud ühenduse kasutuselevõtmist artikli 45 lõikes 1 osutatud elektroonilisi süsteeme selle kindlakstegemiseks, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab keskkonnakaitse või liiklusohutusega seotud eritingimustele vastavalt käesoleva artikli lõikele 3.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 50 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades lõikes 2 osutatud vastavustingimused, sealhulgas keskkonnakaitse ja liiklusohutusega seotud eritingimused, mida importiv kolmas riik kohaldab kasutatud sõidukite impordi suhtes, kui kõnealune kolmas riik on sellistest tingimustest komisjonile teatanud. Kõnealused tingimused peavad olema kontrollitavad artikli 45 lõikes 1 osutatud elektroonilistes süsteemides kättesaadava teabe põhjal.

Artikkel 41
Peatamine

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

Artikkel 42
Ekspordiks vabastamine

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

3. Pärast iga kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist teatab toll kõnealusest ekspordiks vabastamisest selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus kõnealune sõiduk oli eksportimise ajal registreeritud.

Artikkel 43

Ekspordiks vabastamisest keeldumine

1. Kui pädev asutus järelgab, et kasutatud sõiduk, mille peatamisest on artikli 41 kohaselt teatatud, ei vasta käesoleva jao nõuetele, nõuab ta viivitamata, et toll ei vabastaks seda ekspordiks, ja teatab sellest tollile.
2. Kui pädev asutus on esitanud lõike 1 kohase teate, ei vabasta toll kasutatud sõidukit ekspordiks.

Artikkel 44

Asutustevaheline koostöö ja teabevahetus

1. Liikmesriigid abistavad üksteist vastastikku käesoleva jao rakendamisel, vahetades kahepoolselt teavet, eelkõige selleks, et kontrollida sõiduki seisukorda, sealhulgas sõiduki registreerimisstaatust liikmesriigis, kus see oli varem registreeritud.
2. Vajaduse korral teevad liikmesriikide pädevad asutused koostööd ka kolmandate riikide haldusasutustega. Selline koostöö võib hõlmata asjakohase teabe jagamist, ühiskontrollide läbiviimist ja muul kujul vastastikust abi, mida peetakse vajalikuks, et tagada vastavus kasutatud sõidukite ekspordi reguleerivatele kehtivatele õigusnormidele.
3. Tolliasutused ja liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikega 2 ja vahetavad teavet, mis on vajalik nende ülesannete täitmiseks käesoleva määruse kohaselt, sealhulgas elektrooniliste vahendite kaudu. Tolliasutused võivad anda kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 12 lõikega 1 ja artikli 16 lõikega 1 konfidentsiaalset teavet, mille tolliasutused on saanud oma ülesannete täitmise käigus või mis on tolliasutustele esitatud konfidentsiaalselt, selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus ettevõtja või kaupleja asub.
4. Kui pädevad asutused on saanud teavet kooskõlas käesoleva artikli lõigetega 1–3, võivad kõnealused pädevad asutused anda nimetatud teavet teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.
5. Teavet riskide kohta vahetatakse järgmiselt:
 - (a) tolliasutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 46 lõikele 5;
 - (b) tolliasutuste ja komisjoni vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2;
 - (c) tolliasutuste ja pädevate asutuste, sealhulgas teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2.

Artikkel 45

Elektroonilised süsteemid

1. Komisjoni välja töötatud elektroonilist süsteemi MOVE-HUB kasutatakse teabe vahetamiseks valmistajatehase tähise ning sõidukite registreerimisstaatuse ja tehnilise seisukorra kohta riiklike sõidukiregistrite ning liikmesriikide

tehnöülevaatuse elektrooniliste süsteemide vahel, samuti ühenduse loomiseks Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga, kui see on vajalik käesolevas jaos sätestatud kontrollide tegemiseks ja nõuete täitmiseks.

2. Lõikes 1 osutatud elektroonilisel süsteemil MOVE-HUB peavad olema vähemalt järgmised funktsioonid:
 - (a) andmete vahetamise võimalus reaalajas riiklike sõidukiregistrite ja nendega ühendatud liikmesriikide tehnöülevaatuse elektrooniliste süsteemidega;
 - (b) direktiivi 2014/45/EL II lisas osutatud tehnöülevaatuse kontrollkaardil esitatud andmete automaatse elektroonilise kontrollimise võimalus sõiduki esmase registreerimise kuupäeva seisuga ning selle liikmesriigi andmete automaatse elektroonilise kontrollimise võimalus, kus sõiduk viimasena registreeriti, nagu on osutatud direktiivis 1999/37/EÜ, et teha kindlaks, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab artikli 38, artikli 39 lõike 1 ja artikli 40 nõuetele;
 - (c) ühendamise võimalus ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt määrusele (EL) 2022/2399, et vahetada andmeid ja toetada artikli 39 lõikes 1 ja artikli 40 lõikes 2 osutatud teabevahetuse protsessi ning artiklites 41–43 osutatud teavituste saatmist;
 - (d) artikli 44 lõike 2 kohase koostöö eesmärgil võimalus lubada elektroonilist teabevahetust kolmandate riikide pädevate asutustega, kes on artikli 40 lõike 2 kohaselt teatanud komisjonile nende kohaldatavatest kasutatud sõidukite importimise eritingimustest.
3. Liikmesriigid ühendavad oma riiklikud sõidukiregistrid ja riiklikud elektroonilised tehnöülevaatuse süsteemid lõikes 1 osutatud elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB. Ühendus tuleb kasutusele võtta kahe aasta jooksul pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.
4. Komisjon ühendab lõikes 1 osutatud süsteemi MOVE-HUB määruse (EL) 2022/2399 artikliga 4 loodud Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna sertifikaate käsitleva teabe vahetamise süsteemiga, nii et oleks võimalik teha artiklis 39 ja artikli 40 lõikes 2 osutatud automaatseid kontrolle ning saata artiklites 41, 42 ja 43 osutatud teateid. Ühendus tuleb kasutusele võtta nelja aasta jooksul pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse vajalik kord lõikes 2 osutatud MOVE-HUBi funktsioonide rakendamiseks, sealhulgas tehnilised aspektid, mis on vajalikud riiklike elektrooniliste süsteemide ühendamiseks MOVE-HUBiga, MOVE-HUBiga ühendamise tingimused, riiklike süsteemide edastatavad andmed ja omavahel ühendatud riiklike süsteemide kaudu kõnealuste andmete edastamise vorm. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 51 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

VI PEATÜKK TÄITMISE TAGAMINE

Artikkel 46 Kontrollimine

1. Käesoleva määruse täitmise tagamiseks kontrollivad liikmesriigid:
 - (a) tegevusloaga lammutuskodasid;
 - (b) remondi- ja hooldusettevõtjaid;
 - (c) muid rajatisi ja ettevõtjad, kes võivad käidelda romusõidukeid.
2. Kontroll peab hõlmama igal kalendriaastal vähemalt 10 % lõike 1 punktides a ja c loetletud ettevõtjatest.
3. Liikmesriigid kontrollivad ka kasutatud sõidukite eksporti, et kontrollida vastavust artiklile 38.

Artikkel 47 Täitmise tagamiseks tehtav koostöö riiklikul tasandil ja liikmesriikide vahel

1. Liikmesriigid kehtestavad kõigi käesoleva määruse täitmise tagamises osalevate asjaomaste pädevate asutuste jaoks tõhusad mehhanismid, mis võimaldavad kõnealustel asutustel teha koostööd ja koordineerida riigisisest täitmispoliitika ja -meetmete väljatöötamist ning rakendamist, et teha järelevalvet sõidukite registreerimise, registrist kustutamise, registreeringu peatamise ja tühistamise üle ning ennetada romusõidukite ebaseaduslikku töötlemist.
2. Liikmesriigid teevad kahe- või mitmepoolset koostööd eesmärgiga hõlbustada romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ennetamist ja avastamist. Nad vahetavad artiklis 45 osutatud elektroonilise andmevahetussüsteemi kaudu asjaomast teavet sõidukite registreerimise, registrist kustutamise ning registreeringu peatamise ja tühistamise kohta. Samuti vahetavad nad asjaomast teavet selliste tegevusloaga lammutuskodade ning remondi- ja hooldusettevõtjate kohta, kes ei ole saanud lammutuskoja tegevusluba, ning muude rajatiste ja ettevõtjate kohta, kes võivad teha romusõidukite töötlemisega seotud toiminguid. Nad jagavad väljakujunenud struktuuride raames kogemusi ja teadmisi täitmismeetmete kohta.

Sõidukite registreerimisandmete vahetamine hõlmab juurdepääsu andmetele, mis käsitlevad tehtud kontrolle ning nende laadi ja tulemusi, ning kõnealuste andmete vahetamist teiste liikmesriikide pädevate asutustega, et hõlbustada käesoleva määruse täitmise tagamist.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile, kes nende alaliste töötajate hulgast vastutavad käesoleva artikli lõikes 2 ja artiklis 44 osutatud koostöö eest.

Artikkel 48 Karistused

Hiljemalt [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] kehtestavad liikmesriigid normid karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse artikli 15 lõike 1, artikli 16, artikli 19 lõike 1, artikli 22 lõigete 1 ja 2, artiklite 23 ja 24, artikli 25 lõigete 1 ja 2, artiklite

26–32 ning artiklite 34, 35, 37 ja 38 rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata nimetatud normidest ja meetmetest ning teatavad komisjonile viivitamata nende hilisematest muudatustest.

Artikkel 49
Aruandlus komisjonile

1. Alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 36 kuule] teevad liikmesriigid iga kalendriaasta kohta ja vormis, mille komisjon on kehtestanud lõike 5 kohaselt, üldsusele kättesaadavaks järgmised tootjatelt, tootjavastutusorganisatsioonidelt ja jäätmekäitlejatelt saadud teabel ja andmetel põhinevad koondandmed:
 - (a) liikmesriigis registreeritud sõidukite arv;
 - (b) liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks tehtud sõidukite arv;
 - (c) liikmesriigis kogutud ja keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite arv ja mass;
 - (d) liikmesriigi territooriumil ringlussevõetud romusõidukite arv ja mass;
 - (e) teise liikmesriiki või kolmandasse riiki edasiseks töötlemiseks eksporditud või veetud romusõidukite arv ja mass;
 - (f) välja antud lammutustõendite arv;
 - (g) nende romusõidukitelt eemaldatud tarvikute, osade ja materjalide üldkogus ning mass, mis on ette nähtud
 - i) korduskasutamiseks;
 - ii) taastamiseks või uuendamiseks;
 - iii) ringlussevõtuks;
 - iv) taaskasutamiseks, sealhulgas energia taaskasutamiseks;
 - v) kõrvaldamiseks;
 - (h) nende romusõidukite kogus ja mass, mida on töödeldud muul viisil, kui on märgitud punktis d;
 - (i) tagasitäiteks kasutatud romusõidukite kogus ja mass;
 - (j) artiklis 34 sätestatud eesmärkide määrad, mille on saavutanud kõik liikmesriigid tegutsevad jäätmekäitlejad;
 - (k) artikli 30 lõikes 2 sätestatud erandi kasutamine ja viis, kuidas aruandev liikmesriik selle üle järelevalvet tegi;
 - (l) andmed tootjavastutusorganisatsioonide kohta, sealhulgas nende juriidiliste isikute nimed, keda nad esindavad;
 - (m) andmed artikli 21 rakendamise kohta.

Liikmesriigid teevad lõikes 1 osutatud andmed üldsusele kättesaadavaks 18 kuu jooksul pärast selle aruandeperioodi lõppu, mille kohta neid andmeid kogutakse.

Andmed peavad olema masinloetavad, võimaldama sortimist ja otsingut ning järgima kolmandatele isikutele kasutamiseks avatud standardeid. Liikmesriigid teavitavad komisjoni, kui esimeses lõigus osutatud andmed kättesaadavaks tehakse.

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

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

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

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

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

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

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

VII PEATÜKK

DELEGEERITUD VOLITUSED JA KOMITEEMENETLUS

Artikkel 50

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõikes 3, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 11 lõikes 3, artikli 12 lõikes 3, artikli 21 lõikes 2, artikli 22 lõikes 4, artikli 27 lõikes 4, artikli 38 lõikes 7 ja artikli 40 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – käesoleva määruse jõustumiskuupäev*]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõikes 3, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 11 lõikes 3, artikli 12 lõikes 3, artikli 21 lõikes 2, artikli 22 lõikes 4, artikli 27 lõikes 4, artikli 38 lõikes 7 ja artikli 40 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 5 lõike 4, artikli 6 lõike 3, artikli 6 lõike 4, artikli 7 lõike 3, artikli 9 lõike 7, artikli 11 lõike 3, artikli 12 lõike 3, artikli 21 lõike 2, artikli 22 lõike 4, artikli 27 lõike 4, artikli 38 lõike 7 ja artikli 40 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 51
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 2008/98/EÜ artikli 39 alusel loodud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

VIII PEATÜKK
MUUDATUSED

Artikkel 53
Määruse (EL) 2019/1020 muutmine

Määruse (EL) 2019/1020 II lisa punktid 10 ja 11 jäetakse välja.

Artikkel 54
Määruse (EL) 2018/858 muutmine

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

IX PEATÜKK
LÕPPSÄTTED

Artikkel 55
Läbivaatamine

1. 31. detsembriks 203* [*väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle aasta viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 95 kuule*] vaatab komisjon läbi ja koostab aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta keskkonnale, inimeste tervisele ja ühtse turu toimimisele ning esitab selle Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
2. Võttes arvesse tehnika arengut ja liikmesriikides saadud praktilisi kogemusi ning määruse (EÜ) nr 1907/2006 läbivaatamist, lisab komisjon oma aruandesse hinnangu käesoleva määruse järgmiste aspektide kohta:
 - (a) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala, eelkõige II ja III peatüki ning IV peatüki II jao sätteid, L_{3e}-, L_{4e}-, L_{5e}-, L_{6e}- ja L_{7e}-kategooria sõidukitele, nagu on määratletud määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõike 2 punktides c–g, ning M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukitele, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1;
 - (b) meetmed, mis käsitlevad teabe esitamist sõidukites sisalduvate probleemsete ainete kohta ja vajadust kehtestada täiendavad sätted probleemsete ainete kohta, mis võivad mõjutada sõidukite kvaliteetset ringlussevõttu nende olulusringi lõpus;
 - (c) IV peatükis sätestatud romusõidukite käitlemisega seotud meetmed, sealhulgas artiklis 34 sätestatud sihtmäärade tasemed ja nende läbivaatamise vajadus;
 - (d) artiklis 48 sätestatud rikkumised ning karistuste tõhusus, proportsionaalsus ja hoiatavus;

- (e) vajadus muuta käesoleva määruse artiklit 5.

Artikkel 56

Kehtetuks tunnistamine ja üleminekusätted

1. Direktiiv 2000/53/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 12 kuule].

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

- (a) artikli 4 lõige 2 kuni [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 71 kuule];
- (b) artikli 5 lõike 4 teine lõik, artikli 6 lõike 3 teine lõik, artikli 7 lõige 1, artikli 8 lõiked 3 ja 4 kuni [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- (c) artikli 7 lõike 2 punkt b kuni 31. detsembrini 20** [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle aasta viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- (d) artikli 9 lõike 1a esimene ja kolmas lõik, lõiked 1b ja 1d kuni [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule];
- (e) artikli 9 lõike 1a teine lõik kuni [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 59 kuule].
2. Direktiiv 2005/64/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 71 kuule].
- Selle direktiivi artikli 6 lõige 3 tunnistatakse siiski kehtetuks alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu viimane päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 35 kuule].
3. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt XI lisas esitatud vastavustabelitele.

Artikkel 57

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 12 kuule].

Artiklit 54 kohaldatakse siiski alates [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev – selle kuu esimene päev, mis järgneb käesoleva määruse jõustumiskuupäevale järgnevale 72 kuule].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.
Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

1.4.2. Erieesmärgid

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

1.4.4. Tulemusnäitajad

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus

2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta

2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub**
- 3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele**
 - 3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade*
 - 3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund*
 - 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade*
 - 3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus*
 - 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga*
 - 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus*
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele**

ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

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

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Poliitikavaldkonnad: 03 Ühtne turg
09 Keskkond

Tegevused: 09 02 02 Keskkonna- ja kliimameetmete programm (LIFE) – ringmajandus ja elukvaliteet
03 02 01 01 Kaupade ja teenuste siseturu toimimine ja selle arendamine

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☒ uut meetet

☐ uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁷¹

☒ olemasoleva meetme pikendamist

☒ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Parandada ELi siseturu toimimist, vähendades sõidukite konstruktsiooni, tootmise ja kasutuskestuse ning olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud negatiivset keskkonnamõju ning aidates kaasa autotööstuse ja ringlussevõtusektori kestlikkusele.

1.4.2. Erieesmärgid

Konstruktsioon ja tootmine

– Hõlbustada ja suurendada sõidukites sisalduvate materjalide, tarvikute ja osade eemaldamist, korduskasutamist, taastamist ja ringlussevõttu.

– Suurendada ringlussevõetud materjalide kasutamist sõidukite tootmises, motiveerides seeläbi ringlussevõttu, vähendades strateegilist sõltuvust toorainetest ja toetades autotööstuse CO₂ heite vähendamist.

– Suurendada ringlust veoautode, busside, haagiste ja teatavate L-kategooria sõidukite puhul, mis praegu ei kuulu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ja 3R tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide kohaldamisalasse.

Olelusringi lõpus toimuv töötlemine

– Täiustada romusõidukite töötlemist, suurendades korduskasutatavate, taastatud ja ringlussevõetud materjalide hulka ja kvaliteeti, vähendades seeläbi olelusringi lõpuga seotud keskkonnajalajälge.

⁷¹ Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

– Suurendada romusõidukite kogumist ELis ja tagada, et EList eksporditud kasutatud sõidukid on sõidukorras, nii et kaduma läinud sõidukite arv ja nende keskkonnajalajälg väheneb.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

– Luuakse parem seos sõidukite tootmis- ja jäätmeetappide vahel.
– Motiveeritakse ringlussevõttu, vähendatakse strateegilist sõltuvust toorainetest ja energiast.
– Toetatakse autotööstuse CO₂ heite vähendamist.
– Vähendatakse sõidukite ringlussevõttuga seotud keskkonnajalajälge.
– Vähendatakse sõidukõlbmatute kasutatud sõidukite ekspordiga seotud ELi saastejalajälge mujal maailmas ja liiklusohutlikkust.
– Suurendatakse ringlust ja tagatakse praegu kohaldamisalast välja jäävate sõidukite nõuetekohane töötlemine.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

- Sõidukite parem ringlussevõetavus ja korduskasutatavus.
- Ühtlustatum teave demonteerimise kohta töötlemisega tegelevate ettevõtjate jaoks.
- Madalamad remondikulud kasutatud varuosade kasutamise korral.
- Sõidukite parem kogumine, halva kvaliteediga kasutatud sõidukite ja romusõidukite ekspordi vähenemine.
- Ebaseaduslikult ja mitteametlikult töödeldud sõidukite arvu vähenemine.
- Suurem hulk korduvalt kasutatavaid ja ringlussevõetud tarvikuid ja osi.
- Suurem hulk ringlussevõetud materjale, nende kvaliteetsem ringlussevõtt ning suurem hulk ringlussevõetud kriitilisi ja strateegilisi materjale, tänu millele väheneb sõltuvus nendest.
- Väiksem energiasõltuvus metalli- ja plastitootmises.
- Väiksemad prügilasse viidavad kogused.
- Ringlussevõetud plasti ja võimaluse korral muude materjalide ulatuslikum kasutuselevõtt uutes sõidukites.
- Suuremast ressursitõhususest tulenev märkimisväärne kasvuhoonegaaside vähendamine.
- Väiksem õhusaaste ja vähem liiklusõnnetusi importivates riikides tänu kvaliteetsematele ja sõidukorras sõidukitele.
- Sõidukiomanike väiksemad remondikulud.
- Suuremad tulud tänu paremale kogumisele ja töötlemisele.
- Teiseste toormete, eelkõige plasti täiustatud turud.
- Plasti ringlussevõtu suurenemisest tulenev õhusaaste vähenemine.
- Tööhõive märkimisväärne suurenemine.
- Ebasobivalt käideldud jäätmetega seotud keskkonna välismõjude vähenemine.
- Suurem seaduslik sissetulek ja maksutulud.

- Praegu kohaldamisalast välja jäävate sõidukite parem korduskasutamine ja ringlussevõtt.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Üksikasjalikud nõuded tuleks vastu võtta rakendusaktidega / delegeeritud õigusaktidega 1–8 aasta jooksul. Käesolevast määruse ettepanekust tulenevad mitmed volituste, delegeeritud või rakendusotsuste ja mõju hindamise aruannetega seotud meetmed.

Need meetmed hõlmavad ühetaolist määratlemist ja paremat kontrollimist ringlussevõetavuse, korduskasutatavuse, eemaldatavuse ja ringlust käsitleva teabe esitamise nõuete ning ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsioonide abil. Kogumist ja töötlemist käsitlevate sätete kohaselt tuleb kehtestada kogumise ja töötlemise täiendavad juhised, sealhulgas korduskasutuse ja ringlussevõtu eesmärkide arvutamiskord ning elektrooniline teabevahetus liikmesriikide vahel, et võimaldada registrite koostalitlusvõimeliseks muutmist ja tollikontrollide ühtlustamist. Täiendavad ühtlustamiselemendid on seotud ühtsete kriteeriumide kehtestamisega laiendatud tootjavastutuse tasude kohandamise ja piiriülese laiendatud tootjavastutuse kohta.

Täpsemalt (tööülesannete täitmise ajakava kuudes pärast määruse jõustumist):

- 3R määrade kindlaksmääramise meetodika parandamine (36 kuud);
- ülejäänud ohtlike ainetega seotud erandite parem riskihindamine Euroopa Kemikaali ameti toetusel (24 kuud), akudega seotud ainete kasutamise piirangute erandite ülekandmine patareisid ja akusid käsitlevasse määrusesse, üldine läbivaatamine ja vastavusse viimine REACHi määrusega / finantsmäärusega (96 kuud);
- ringlussevõetud plasti sisalduse arvutamise- ja kontrollimiskord (24 kuud), teostatavusuuring ringlussevõetud materjali sisalduse eesmärkide kehtestamiseks terase (36 kuud) ja muude materjalide puhul (36 kuud), deklaratsioonide vormid muude materjalide, sealhulgas kriitiliste toorainete kohta (60 kuud);
- elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite eemaldatavuse nõuete täpsustamine ning muude asjakohaste osade üldine eemaldamisteave, sealhulgas töötlemisnõudeid käsitleva VII lisa muutmine (36 kuud), teabeesitusnõuete ajakohastamine (72 kuud);
- ringmajanduse strateegia nõuete ja ühtlustatud aruandluse täpsustamine (36 kuud);
- märgistamisnõuded plastist tarvikute (ajakohastatakse 72 kuu pärast), elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite kohta kooskõlas patareisid ja akusid käsitleva määruse ja kriitiliste toorainete määruse nõuetega (36 kuud);
- ekspordiga seotud aruandluskohustuste ja töötlemise tulemuslikkuse arvutamiskorra muutmine (24 kuud);
- töötlemise tulemuslikkust käsitleva aruandluse, mis praegu põhineb komisjoni otsusel 2005/293/EÜ, ja selle vormide ajakohastamine (teostab Eurostat), eelkõige eemaldatud akude ja elektriliste veomootorite kohta (36 kuud);

- tüübikinnitusasutustele esitatavate tüübikinnitusvormide ja teatmiku ajakohastamine (24–48 kuud, kasutades olemasolevat volitust);
- sõiduki ringluspõhisuse passi kriteeriumide väljatöötamine (84 kuud);
- laiendatud tootjavastutuse ühtlustatud tasud (60 kuud) ja piiriülese laiendatud tootjavastutusega seotud koostöö kriteeriumid (36 kuud);

- kasutatud sõidukite ekspordikriteeriumid, tehnoulevaatuse nõue ja sõidukite registreerimisandmete koostalitlusvõime (48 kuud);
- ühtse liidese süsteemi infotehnoloogiline arendamine ning maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi toetus MOVE-HUBis teabe edastamiseks tolliasutustele (84 kuud); - varuosade turu toimimise hindamine (96 kuud, läbivaatamisklausel);
- etapiviisiline lähenemisviis sõidukikategooriate kohaldamisala laiendamisele ja läbivaatamise ettevalmistamine (96 kuud).

1.5.2. *ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.*

ELi tasandi meetme põhjused (ex ante):

Rohkem kui 20 aastat tagasi vastu võetud praegu kehtiva kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi ajakohastamine on vajalik, tagamaks, et tootjaid, importijaid ja ettevõtjaid motiveeritakse täitma Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärgi ja andma oma panuse ringmajanduse tegevuskavasse.

Kõnealuste direktiivide hindamine on näidanud, et autotööstuse ringmajandusele ülemineku hoogustamiseks on vaja märkimisväärsed täiustusi, millega vähendatakse sõidukite tootmisega ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud keskkonnajalajälge ning tugevdatakse Euroopa autotööstuse ja ringlussevõtusektori kestlikkust.

Kuna autotööstuses toimub ulatuslik üleminek elektrisõidukitele, tähendab see, et peamine osa sõidukite keskkonnajalajäljest nihkub kasutusetapilt tootmis- ja ringlussevõttutappidele ning vajatakse olulisi kriitiliste toorainete varusid.

Oodatav tekkiv liidu lisaväärtus (ex post):

Kavandatav meede vähendab eelnimetatust tulenevat ELi tööstuse tarneahelate haavatavust, eelkõige ELi strateegilise autonoomia tagamiseks vajalike kriitiliste toorainete puhul. Samal ajal hõlbustab kogumise ja töötlemise kvaliteedi parandamine ringlussevõetud materjalide laialdasemat kasutuselevõttu, toetades üleminekut CO₂-neutraalsele majandusele seeläbi, et heide väheneb kuni 14 miljoni CO₂ ekvivalenttonni võrra aasta kohta 2040. aastal.

Ühtainust määrust hõlmava ELi lähenemisviisi lisaväärtus seisneb selles, et sellega tagatakse tüübikinnituse alla kuuluvate sõidukite konstrueerimise ja tootmise kohta kehtestatud nõuete kooskõla kogumis- ja jäätmeetapi kohta kehtestatud nõuetega. Vajalik on parem sünkroniseerimine, et tagada korduskasutamise, taastamise ja

ringlussevõtu abil kogutud tarvikute, osade ja materjalide majandusliku ning keskkonnavalase kvaliteedi säilimine.

1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

Käesoleva määrusega järgitakse patareisid ja akusid käsitleva määruse eeskju, millega luuakse terviklik raamistik patareide ja akude ringluse parandamiseks. Mitmed sätted täiendavad patareisid ja akusid käsitleva määruse kohaselt tulevikus suurima allsektori moodustavate elektrisõidukiakude kestlikkustõudeid. Peale selle täpsustatakse nendes valdkondlikes jäätmealastes õigusaktides, mis lõimitakse täielikult tüübikinnitusraamistikuga, kriitiliste ja strateegiliste toorainete parema kavandamise, tootmise ja taaskasutamise üksikasjalikud vajadused, nagu on käsitletud hiljuti vastu võetud kriitiliste toorainete määru, eelkõige sõidukite elektrilistes veomootorites kasutatavate püsimaetite materjalide puhul.

1.5.4. *Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

Euroopa Komisjon on teinud ettepaneku ulatusliku taastekava kohta, mis põhineb järgmise mitmeaastase finantsraamistiku tugevdatud pikaajalisel eelarvel ja uuel taasterahastul „Next Generation EU“.

ELi majanduse elavdamise strateegia aluseks on Euroopa roheline kokkulepe. Selle üks eesmärke on puhtam transport ja logistika, sealhulgas elektromobiilsus, mis on akude, elektriliste veomootorite ja paljude muude kriitiliste ja strateegiliste toorainete, sealhulgas nende tootmisega seotud energia nõudluse eksponentsiaalse kasvu peamine tõukejõud.

Käesoleva määruse eesmärke toetavad mitmeaastane finantsraamistik ja taasterahastu „Next Generation EU“, mis mõlemad rõhutavad rahastamise ja investeringute vajadust, et toetada Euroopa majanduse üleminekut kliimanetraalsele ja ringmajanduse mudelile. See hõlmab investeringuid jäätmekäitluse ajakohastamiseks, teatavate jäätmevoogude ringlussevõtu suutlikkuse suurendamiseks ning kvaliteetse ringlussevõtu ja innovatsiooni edendamiseks.

Ringmajandus on lõimitud ka teadusuuringute programmi „Euroopa horisont“, eelkõige selle ringmajandusalasesse partnerlusse, ning on üks keskkonna- ja kliimameetmete programmi (LIFE) (2021–2027) alustaladest. Need on olulised Euroopa jätkusuutliku konkurentsivõime tagamiseks selles valdkonnas ning Euroopa majanduse, kasvu ja heaolu edendamiseks. Eeldatakse, et EL jätkab järgmises mitmeaastases finantsraamistikus teadusuuringute toetamist kõnealusel valdkonnas ja seotud valdkondades.

1.5.5. *Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang*

Ainete kasutamise piirangute hindamise ühtlustamiseks ja järjepidevuse parandamiseks oleks Euroopa Kemikaali ameti (ainete riskihindamine) ja Teadusuuringute Ühiskeskuse (meetodite ja korra väljatöötamine) oskusteave kõige asjakohasem, et tagada kavandatud lähenemisviisi rakendamise järjepidevus

kooskõlas selliste seotud dokumentidega nagu kestlike toodete ökodisaini määrus, patareisid ja akusid käsitlev määrus ning kriitiliste toorainete määrus, mis samuti tuginevad nende oskusteabele.

Töö võiks põhineda Teadusuuringute Ühiskeskuse varasematel uuringutel, mis käsitlesid ringlussevõetud materjali sisalduse eesmärkide ning patareide ja akude ringlussevõtumäärade kontrollimiskorra mõju hindamist, samuti Teadusuuringute Ühiskeskuse käimasolevatel tegevustel, mis on seotud kestlike toodete ökodisaini määрусega, ning Teadusuuringute Ühiskeskuse tegevustel siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi jaoks kriitilisi tooraineid käsitlevate tulevaste poliitikameetmete väljatöötamiseks (0,837 miljonit eurot). Teadusuuringute Ühiskeskus kaalub, kuidas koostöös keskkonna peadirektoraadi ning siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadiga kõige paremini saavutada vastastikust koostööt ja toetada tehtavat tööd.

Tollikontrolli IT-süsteemi ja andmevahetuse arendamiseks on maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi personali- ja ressursivajadused seotud sõidukite registreerimisandmete digiteerimisega MOVE-HUBis, kajastades soovi piirata sõidukõlbmatute halva kvaliteediga sõidukite eksporti kolmandatesse riikidesse, et lahendada kaduma läinud sõidukite teadmata asukoha jätkuv probleem. Pikas perspektiivis toetab kõnealune IT-arendus sõidukite registreerimisandmete edasist digiteerimist, mida liikuvuse ja transpordi peadirektoraat käsitleb sellekohaste direktiivide käimasoleva läbivaatamise käigus, ning need direktiivid on kavas vastu võtta 2023. aasta lõpus.

Ringmajanduse strateegia, sõiduki ringluspõhisuse passi kriteeriumide ja laiendatud tootjavastutusega seotud nõuete puhul on parim võimalus pakkuda vajalikku tehnilist tuge välistel töövõtjatel (0,500 miljonit eurot siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi jaoks). Sama kehtib ka tugiuuringute kohta töötlemisnõuete, varuosade turgude toimimise, ainete kasutamise piirangutega seotud erandite läbivaatamise ettevalmistamise (0,075 miljonit eurot) ning kohaldamisala laiendamiseks ettenähtud etapiviisilise lähenemisviisi puhul (0,575 miljonit eurot keskkonna peadirektoraadi jaoks aastatel 2024–2027).

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ Piiratud kestusega

- ☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- ☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ Piiramatu kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku 2025–2028,
- millele järgneb täiemahuline tegevus ja täieulatuslik rakendamine 2032. aasta paiku.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid⁷²

☒ **Otsene eelarve täitmine** komisjoni poolt

- ☒ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;
- ☐ rakendusametite kaudu

☐ **Jagatud eelarve täitmine** koostöös liikmesriikidega

☐ **Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- ☐ Euroopa Investeeringusfondile ja Euroopa Investeeringufondile;
- ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- ☐ avalik-õiguslikele asutustele;
- ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

Märkused

Otsene eelarve täitmine keskkonna peadirektoraadi, siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi, liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ning maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi poolt ning halduskokkulepped Teadusuuringute Ühiskeskusega.

⁷²

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Algatus hõlmab hankeid ja halduskokkuleppeid Teadusuuringute Ühiskeskusega ning mõjutab komisjoni inimressursse.
--

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus

Ei kohaldata

2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta

Ei kohaldata

2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).

Ei kohaldata

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Ei kohaldata

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁷³	EFTA riigid ⁷⁴	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁷⁵	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	03.02.01.01 Kaupade ja teenuste siseturu toimimine ja arendamine	Liigendatud	JAH	EI	EI	EI
3	09.02.02 Ringmajandus ja elukvaliteet	Liigendatud	JAH	EI	EI	EI
7	20.02.01.01 Lepingulised töötajad	Liigendamata	EI	EI	EI	EI
7	20.02.01.03 Ajutiselt institutsiooni juurde lähetatud riiklikud avalikud teenistujad	Liigendamata	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
	Ei kohaldata					

⁷³ Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁷⁴ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁷⁵ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	1	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	----------	--

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	KOKKU 2024–2027
Tegevuskulud, tugiuuringud	Kulukohustused	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Maksed	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
DG GROW assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Maksed	= 2a + 2b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500

Siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi hinnangul on 3R määrade ajakohastatud metoodika, akude ja elektriliste veomootorite eemaldatavuse kriteeriumide ning kavandatava sõiduki ringluspõhisuse passiga seotud elektroonilise teabevahetuse väljatöötamiseks vaja vastavalt (0,250, 0,250 miljonit eurot).

Ajavahemikul 2028–2033 on vaja täiendavaid vahendeid, et jätkata tööd pärast praeguse mitmeaastase finantsraamistiku lõppu 2027. aastal: siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadile on kavandatud kogusummaks 0,150 miljonit eurot tehnilisteks uuringuteks alates 2028. aastast kuni täieliku rakendamiseni 2032. aasta paiku.

Eelnimetatud summat oleks vaja ka selleks, et rahastada asjakohast osa halduskokkulepetest, mida peavad omavahel arutama keskkonna peadirektoraat, siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraat ning Teadusuuringute Ühiskeskus, ning siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi sätetega seotud uuringute ja andmete hankimiseks (3R määrade ajakohastatud metoodika, akude ja elektriliste

veomootorite eemaldatavuse kriteeriumid ning kavandatava sõiduki ringluspõhisuse passiga seotud elektrooniline teabevahetus). Arvesse võetaks märkimisväärset koostoimet Teadusuuringute Ühiskeskuse jätkuva poliitilise toetusega kriitiliste toorainete määrasele.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	3	Loodusvarad ja keskkond
---	----------	--------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	KOKKU 2024– 2027
Keskkonna peadirektoraat: tegevuskulud, tugiuuringud	Kulukohustused	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Maksed	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Kaasdelegeerimine maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadile, tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna arendamine	Kulukohustused	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Maksed	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Kaasdelegeerimine liikuvuse ja transpordi peadirektoraadile, IT-tugi	Kulukohustused	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Maksed	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Halduskokkulepe Teadusuuringute Ühiskeskusega	Kulukohustused	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Maksed	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
DG ENV assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

Keskkonna peadirektoraat on hinnanud vajadust järgmise järele: tehnilise toe uuringud (aastatel 2024–2031) ringlussevõetud plasti sisalduse ja keemilise ringlussevõtu väljavaadete kohta (0,100 miljonit eurot), ringlussevõetud terase sisalduse sihtmäärade tasemete kindlaksmääramise uuring (0,100 miljonit eurot), laiem teostatavusuuring ringlussevõetud kriitiliste toorainete, alumiiniumi ja magneesiumi sisalduse kohta (0,100 miljonit eurot 2027. aastal), laiendatud tootjavastutuse tasude kohandamise kriteeriumid (0,050 miljonit eurot), purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia kvaliteedinõuded (0,050 miljonit eurot), piiriülese laiendatud tootjavastutusega seotud koostöö mehhanism (0,100 miljonit eurot), ainete kasutamise piirangute erandite läbivaatamise ettevalmistamine (0,075 miljonit eurot) ning ringlussevõtu tulemuslikkuse arvutamise- ja kontrollimiskord, kokku 0,575 miljonit eurot aastatel 2024–2027.

Teadusuuringute Ühiskeskusel on tõenäoliselt oluline osa komisjoni toetamises mõne eelnimetatud tehnilise töö puhul, mis on vajalik ringlussevõetud materjali sisalduse spetsifikatsiooni, akude ja kriitilisi tooraineid sisaldavate elektriliste veomootorite eemaldatavuse ning töötlemisega seotud arvutamise- ja kontrollimiskorra väljatöötamiseks. Võimalik halduskokkulepe võib hõlmata hinnangulisi vajadusi

(0,837 miljonit eurot aastatel 2024–2027), maksimeerides samal ajal koostoimet seotud ülesannetega, mis tulenevad kriitiliste toorainete määru, kestlike toodete ökodisaini määru, ühekordsete plasttoodete direktiivi ning pakendeid ja pakendijäätmeid käsitleva määru ettepanekutest.

Keskkonna peadirektoraat rakendab kaasdelegeerimist maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadile ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadile sõidukite registreerimisandmete digiteerimiseks, laiendades IT-süsteeme, et luua sõidukiregistrite digitaliseerimise koostalitlusvõime ja teise sammuna kehtestada reaalajas ekspordikontroll, ühendades need süsteemid tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna süsteemiga aastateks 2024–2027.

Ajavahemikul 2028–2033 on vaja täiendavaid vahendeid, et jätkata tööd pärast praeguse mitmeaastase finantsraamistiku lõppu 2027. aastal:

- (c) keskkonna peadirektoraadile on kavandatud kogusummaks 0,550 miljonit eurot tehnilisteks uuringuteks alates 2028. aastast kuni täieliku rakendamiseni 2032. aasta paiku;
- (d) maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadile on kavandatud kogusummaks 0,500 miljonit eurot infotehnoloogia kasutuselevõtuks alates 2028. aastast kuni täieliku rakendamiseni 2032. aasta paiku;
- (e) vahendid Teadusuuringute Ühiskeskusele võimalike täiendavate halduskokkulepete kujul on kogusummas 0,335 miljonit eurot aastateks 2028–2032.

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU(võrdlussumma)	Kulukohustused	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Maksed	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik		7	Halduskulud				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	KOKKU 2024–2027
Keskkonna peadirektoraat: personalikulud	Kulukohustused	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Maksed	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Maksunduse ja tolliliidu peadirektoraat: personalikulud	Kulukohustused	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	Maksed	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU DG GROW, DG TAXUD	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Personalivajaduste põhjendus on esitatud punktis 3.2.3.

		2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	KOKKU 2024– 2027
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Maksed	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	Väljun di liik ⁷⁶	Kesk mine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljun dite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁷⁷ ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		
KOKKU																		

⁷⁶ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁷⁷ Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

3.2.3.1. Hinnanguline haldusassigneeringute vajadus komisjonis

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	KOKKU 2024– 2027
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes) DG GROW: ajutised töötajad					
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes) DG ENV: ajutised töötajad					
20 01 02 03 (delegatsioonides)					
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)					
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)					
Muud eelarveread (märkige)					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- delegatsioonides					
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)					
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)					
Muud eelarveread (märkige)					
KOKKU	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	Üldise juhtimise jaoks ei ole vaja täiendavaid ajutiste töötajate ametikohti. Kõigi 2024. aasta läbirääkimisülesannete ning teiste õigusaktide ettevalmistamise, koostamise ja vastuvõtmise eeldatavat järelevalvet vastavalt kavandatud tähtaegadele teevad olemasolevad ajutised töötajad.
Koosseisuvälised töötajad	Siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEd peadirektoraadi juhitavaid tehnilisi lisaülesandeid täidavad olemasolevad töötajad, kellele pakuvad täiendavat tuge keskkonna peadirektoraat ja Teadusuuringute Ühiskeskuse tehnilised eksperditeadmised (kui on kokku lepitud): - 3R määrade kindlaksmääramise metoodika parandamine; - ülejäänud ohtlike ainetega seotud erandite parem riskihindamine Euroopa Kemikaali ameti toetusel, akudega seotud ainete kasutamise piirangute erandite ülekandmine patareisid ja akusid käsitlevasse määrusesse, üldine läbivaatamine ja vastavusse viimine REACHi määrusega / finantsmäärusega;

	- elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite eemaldatavuse nõuete täpsustamine ning muude asjakohaste osade üldine eemaldamisteave, sealhulgas töötlemisnõudeid käsitleva IV lisa muutmine, teabeesitusnõuete ajakohastamine (Teadusuuringute Ühiskeskuse toel); - ringmajanduse strateegia nõuete täpsustamine; - märgistamisnõuded plastist tarvikute (ajakohastatakse 72 kuu pärast), elektrisõidukiakude ja elektriliste veomootorite kohta kooskõlas patareisid ja akusid käsitleva määruse ja kriitiliste toorainete määruse nõuetega (36 kuud); - tüübikinnitusasutustele esitatavate tüübikinnitusvormide ja teatmiku ajakohastamine; - sõiduki ringluspõhisuse passi kriteeriumide väljatöötamine. Keskkonna peadirektoraadi lisaülesannete täitmine tuleb tagada lepinguliste töötajate ja riikide lähetatud ekspertide ametikohtadega. Keskkonna peadirektoraadi puhul peaks 2024. aastast alates olema 1,0 täistööajale taandatud lähetatud riiklik ekspert, kellele lisanduvad vastavalt 0,5 täistööajale taandatud lepingulist töötajat 2024. aastal, 2,0 täistööajale taandatud lepingulist töötajat 2025. aastal ja 2,5 täistööajale taandatud lepingulist töötajat nii 2026. kui ka 2027. aastal, et Teadusuuringute Ühiskeskuse toetusel, kui nii on kokku lepitud, täita järgmisi tehnilisi ülesandeid: - ringlussevõetud plasti sisalduse arvutamise- ja kontrollimiskord, teostatavusuuring ringlussevõetud terase sisalduse eesmärkide kehtestamiseks, ulatuslikum tehnilise ja majandusliku teostatavuse uuring kriitiliste toorainete ja muude materjalide kohta, deklaratsioonide vormid muude materjalide, sealhulgas kriitiliste toorainete kohta (siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEde peadirektoraadi ja Teadusuuringute Ühiskeskuse toel); - ekspordiga seotud aruandluskohustuste ja töötlemise tulemuslikkuse arvutamiskorra muutmine (Teadusuuringute Ühiskeskuse toel); - käitlejate ja purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia kvaliteedinõuded; - laiendatud tootjavastutuse ühtlustatud tasud ja piiriülese laiendatud tootjavastutusega seotud koostöö kriteeriumid; - kasutatud sõidukite ekspordikriteeriumid; - varuosade turu toimimise hindamine (96 kuud, läbivaatamisklausel); - etapiviisiline lähenemisviis sõidukikategooriate kohaldamisala laiendamisele ja läbivaatamise ettevalmistamine (96 kuud). Maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadile on 2025. aastaks ette nähtud 1,0 täistööajale taandatud lepingulist töötajat ning 2026. ja 2027. aastaks 1,5 täistööajale taandatud lepingulist töötajat ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ülesandeid täidavad olemasolevad töötajad, kellele pakuvad tehnilist tuge keskkonna peadirektoraadi eespool loetletud töötajad: - tehnoloogilise nõude rakendamine ja sõidukite registreerimisandmete koostalitlusvõime; - - ühtse liidese süsteemi infotehnoloogiline arendamine ning maksunduse ja
--	---

	tolliliidu peadirektoraadi tugi teabe edastamiseks tolliasutustele MOVE-HUBis.
--	--

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.
- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihtotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruuses sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.
- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ☒ ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁷⁸	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁷⁸

N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele.
- ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - ☐ omavahenditele
 - ☐ muudele tuludele
 - palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

--

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

--