



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 14. lokakuuta 2023
(OR. en)

11888/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0284 (COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

SAATE

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	14. heinäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 451 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 451 final.

Liite: COM(2023) 451 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma on Euroopan kasvustrategia, jolla pyritään varmistamaan vuoteen 2050 mennessä ilmastoneutraali ja puhdas kiertotalous, jossa resurssien hallinta optimoidaan ja saastuminen minimoidaan. Kiertotalouden toimintasuunnitelmassa¹ ja Euroopan uudessa teollisuusstrategiassa² esitetään etenemissuunnitelma, jota noudattamalla Euroopan teollisuus saavuttaa vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet. Toimintasuunnitelmaan sisältyy sitoumus romuajoneuvoja koskevan lainsäädännön tarkistamisesta, jotta voidaan edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta. EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”³ korostettiin myös, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvän EU:n ulkoisen ympäristöjalanjäljen pienentämiseksi.

Sekä Eurooppa-neuvosto⁴ että parlamentti⁵ ovat tunnustaneet aloitteen tärkeyden. Ehdotukseen Euroopan kriittisiä raaka-aineita koskevaksi säädökseksi⁶ liittyvässä tiedonannossa korostettiin myös autoteollisuuden merkitystä kriittisten raaka-aineiden kestäväen tarjonnan varmistamisessa ja EU:n strategisen riippumattomuuden lisäämisessä.

Ajoneuvojen tuotanto on yksi eniten resursseja vaativista teollisuudenaloista. Euroopan autoteollisuuden osuus on 19 prosenttia EU:n terästeollisuuden kysynnästä (yli 7 miljoonaa tonnia vuodessa) ja 10 prosenttia muovin kokonaiskulutuksesta (6 miljoonaa tonnia vuodessa). Sen osuus on lisäksi merkittävä alumiinin (42 prosenttia kaikkien liikennevälineiden osalta, noin 2 miljoonaa tonnia vuodessa), kuparin (6 prosenttia autosien osalta), kumin (65 prosenttia yleisten kumituotteiden tuotannosta) ja lasin (1,5 miljoonaa tonnia EU:ssa tuotettua tasolasia) kysynnästä.

Kuparin ja kriittisten raaka-aineiden kysyntä kasvaa, kun autoteollisuus siirtyy päästöttömään liikkumiseen ja ajoneuvoihin integroidaan yhä enemmän elektroniikkaa. Näitä kriittisiä raaka-aineita ovat muun muassa sähkömoottoreiden kestopagneeteissa käytettävät harvinaiset maametallit, joiden käyttäjästä autoteollisuus on suurimpia. Autoteollisuus käyttää myös kehittyneempiä ja kevyempiä materiaaleja, kuten komposiittimuoveja, runsashiilistä terästä ja alumiiniseoksia.

Tämän seurauksena ajoneuvotuotannolla voi olla suuri ympäristöjalanjälki. Se aiheutuu pääasiassa primaarimateriaalien, kuten hiilen ja rautamalmin (teräs), bauksiitin (alumiini), kuparin ja öljyn (muovit), tuotantoon ja jalostukseen tarvittavan energian kasvihuonekaasupäästöistä. Kehittyneiden ja komposiittimateriaalien lisääntyvä käyttö aiheuttaa myös erityisiä haasteita romuajoneuvojen purkamiselle, uudelleenkäytölle ja kierrätykselle.

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_fi

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

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

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

⁶ (COM(2023) 165 final).

Siksi tämän ehdotuksen tavoitteena on helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa – suunnittelusta aina käyttöön jälkeiseen lopulliseen käsittelyyn. Ehdotus perustuu voimassa olevan lainsäädännön eli seuraavien kahden direktiivin arviointiin: romuajoneuvoista annettu direktiivi 2000/53/EY, jäljempänä ’romuajoneuvodirektiivi’⁷, ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta annettu direktiivi 2005/64/EY, jäljempänä ’tyyppihyväksyntädirektiivi 2005/64/EY’⁸.

Romuajoneuvodirektiivi annettiin vuonna 2000, ja se oli ensimmäinen yhdenmukaistettu EU:n kehys, jonka tarkoituksena oli varmistaa, että ajoneuvot, joiden käyttöikä on päättynyt ja joita pidetään jätteenä, käsitellään ympäristön kannalta kestäväällä tavalla. Direktiivissä säädetään romuajoneuvojen keräyksestä ja puhdistamisesta, rajoitetaan vaarallisten aineiden käyttöä uusissa ajoneuvoissa ja asetetaan tavoitteet uudelleenkäytölle ja kierrätykselle (85 prosenttia) sekä uudelleenkäytölle ja hyödyntämiselle (95 prosenttia). Tavoitteet perustuvat romuajoneuvojen keskimääräiseen painoon ajoneuvoa ja vuotta kohti. Lainsäädäntöä ei ole muutettu olennaisesti sen antamisen jälkeen.

Jätepuitedirektiivin tarkistamisen yhteydessä vuonna 2018 lainsäätäjät sopivat⁹, että ”*komissio tarkastelee [romuajoneuvo]direktiiviä uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020, ja antaa tätä varten Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus*”. Samalla todettiin, että romuajoneuvodirektiivin tarkistamisprosessissa olisi keskityttävä mahdollisuuteen asettaa kierrätystavoitteita tietyille materiaaleille ja romuajoneuvojen ”katoamisen” ongelmaan.

Vuonna 2005 annetussa tyyppihyväksyntädirektiivissä 2005/64/EY luodaan erittäin tiivis yhteys romuajoneuvodirektiivin säännösten ja ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevien suunnittelusäännösten välille. Tyyppihyväksyntädirektiivissä 2005/64/EY säädetään erityisesti, että ajoneuvot olisi rakennettava siten, että ne ovat 85 prosenttisesti kierrätettävissä tai uudelleen käytettävissä ja 95 prosenttisesti uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä. Romuajoneuvodirektiivissä asetetaan samat tavoitteet jäsenvaltioille ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, hyödynnettävyyden ja kierrätettävyyden osalta. Tyyppihyväksyntädirektiivi 2005/64/EY on osa tyyppihyväksyntäjärjestelmää¹⁰, jonka mukaisesti uudet ajoneuvotyytit testataan ja, mikäli ne täyttävät tietyt tekniset vaatimukset, niille myönnetään tyyppihyväksyntä ennen niiden saattamista EU:n markkinoille.

Ehdotetulla asetuksella kumotaan sekä tyyppihyväksyntädirektiivi 2005/64/EY että romuajoneuvodirektiivi ja korvataan ne yhdellä säädöksellä. Sen yleisenä tavoitteena on nykyaikaistaa voimassa olevaa EU:n lainsäädäntöä ja parantaa EU:n sisämarkkinoiden toimintaa ja samalla vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia, jotka liittyvät ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon, käyttöön ja loppukäsittelyyn, ja edistää autoteollisuuden ja kierrätysalan kestävyttä.

Aloite kuuluu sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelman (REFIT) piiriin.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/64/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta.

⁹ Ks. direktiivin (EU) 2018/849 10 a artikla, EUVL 150, 30.5.2018, s. 93.

¹⁰ Asetus (EU) 2018/858 moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotettu asetus perustuu ensinnäkin EU:n yleiseen moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan lainsäädäntöön, jolla pyritään helpottamaan autoteollisuuden tuotteiden vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla säätämällä yhteisistä vaatimuksista ympäristö-, energiatehokkuus- ja turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Asetuksessa (EU) 2018/858¹¹ vahvistetaan keskeinen menettelykehys moottoriajoneuvojen hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskeville vaatimuksille. Siinä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat ajoneuvotyyppien yhdenmukaisuutta useiden mainitun asetuksen liitteissä lueteltujen säädösten vaatimusten kanssa. Ehdotetussa asetuksessa vahvistetaan vaatimukset, jotka koskevat sekä moottoriajoneuvojen kiertotalouden periaatteiden mukaista suunnittelua että tuotantoa, ja ne sisällytetään kyseisiin liitteisiin, jotta näiden vaatimusten noudattaminen voidaan tarkastaa ja ne voidaan panna täytäntöön tyyppihyväksyntämenettelyssä¹².

Ehdotettu asetus täydentää komission viimeaikaisia lainsäädäntöehdotuksia, joilla pyritään parantamaan tuotteiden ekologista suunnittelua ja varmistamaan kestävä jätehuolto, ja on yhdenmukainen niiden kanssa.

Tämä koskee ehdotusta uudeksi akkuja koskevaksi asetukseksi¹³, joka kattaa autonakut ja sisältää niiden koko elinkaarta koskevan kattavan uuden oikeudellisen järjestelmän, jonka tarkoituksena on pienentää niiden ympäristöjalanjälkeä. Ehdotettu asetus, joka koskee tyyppihyväksyntää uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä romuajoneuvoja, ei sisällä säännöksiä, joilla säänneltäisiin akkujen suunnittelua, tuotantoa ja käyttöiän päättymistä. Se kattaa ajoneuvot kokonaisuudessaan sekä niiden osat ja komponentit (akkuja lukuun ottamatta) tavalla, joka täydentää ehdotusta akkuja koskevaksi asetukseksi ja jolla varmistettaisiin, että ajoneuvojen kokonaisympäristöjalanjälki otetaan huomioon. Se sisältää myös säännöksiä, joiden tarkoituksena on helpottaa akkujen poistamista romuajoneuvoista, jotta akut voidaan käyttää uudelleen tai kierrättää akkuasetuksen mukaisesti.

Komissio on esittänyt ehdotuksia, joilla puututaan akkujen lisäksi muiden paljon resursseja vaativien alojen (kuten rakennustuote-¹⁴ ja tekstiilialojen¹⁵) ympäristöjalanjälkeen. Ehdotettu asetus tyyppihyväksynnästä uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta ja romuajoneuvoista täydentää näitä aloitteita kattamalla autoteollisuuden, jotta voidaan varmistaa, että valmistajiin sovelletaan yhteisiä sääntöjä unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen rakentamisen osalta, ja voidaan helpottaa alan siirtymistä kiertotalouteen ja parantaa alan kestävyyttä.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

¹² Valmistaja voi hankkia ajoneuvotyyppille sertifiointin yhdessä EU-maassa ja pitää sitä kaupan EU:n laajuisesti ilman lisätestejä. Sertifiointin myöntää kansallinen tyyppihyväksyntäviranomainen, ja testit suorittaa nimetty tutkimuslaitos: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en

¹³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi akuista ja käytetyistä akuista, direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 2019/1020 muuttamisesta, 2020/0353(COD).

¹⁴ Ehdotus asetukseksi rakennustuotteiden kaupan pitämistä koskevien ehtojen yhdenmukaistamisesta (COM(2022)144).

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en

Ehdotettu asetus on myös yhdenmukainen kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskevan asetusehdotuksen¹⁶ kanssa, jolla pyritään mahdollistamaan kestävyysominaisuuksia ja annettavia tietoja koskevien vaatimusten asettaminen monenlaisille fyysisille tuotteille. Kuten edellä todettiin, toisin kuin muiden tuotteiden kohdalla, moottoriajoneuvojen kiertotalouden mukaista suunnittelua ja tuotantoa koskevat vaatimukset perustuvat tällä hetkellä ajoneuvoihin sovellettavaan erityiseen oikeudelliseen kehykseen, ja ne vahvistetaan ja pannaan täytäntöön tyyppihyväksyntämenettelyn sääntelyn puitteissa. Tämä on siis erillinen oikeudellinen kehys kuin tulevassa kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskevassa asetuksessa esitetty kehys. Kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskevassa asetuksessa ei myöskään käsitellä ajoneuvon käyttöiän loppuvaihetta, johon sovelletaan ehdotettua asetusta tyyppihyväksynnästä uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta ja romuajoneuvoista.

Ehdotetussa asetuksessa ei myöskään käsitellä romuajoneuvojen siirtoja, joita säännellään jätteiden siirtoja koskevalla asetuksella¹⁷. Romuajoneuvoja pidetään vaarallisena jätteenä, ja jätteiden siirtoja koskevan asetuksen mukaisesti niiden vienti EU:sta kolmansiin maihin, jotka eivät ole OECD:n jäseniä, on kielletty. Jätteiden siirtoja koskevan asetuksen muita säännöksiä sovelletaan myös muihin romuajoneuvojen siirtoihin, EU:n jäsenvaltioiden väliset siirrot mukaan lukien.

• Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Tällä asetusehdotuksella on synergioita myös muiden EU:n politiikkojen, erityisesti ilmastopolitiikan, kanssa. Autoteollisuuden siirtyminen kiertotalouteen on olennaisen tärkeää, jotta EU voi saavuttaa eurooppalaisessa ilmastolaissa¹⁸ vuodelle 2050 asetetut ilmastoneutraaliustavoitteet, **jotka täydentävät useita muita 55-valmiuspaketin¹⁹ aloitteita**. Lisäksi aloitteella täydennetään muuta viimeaikaista lainsäädäntökehitystä, jonka tarkoituksena on muuttaa autoteollisuutta. Esimerkkejä tästä ovat henkilö- ja pakettiautojen äskettäin tarkistettut hiilidioksidipäästönormit²⁰, ehdotettu uusien moottoriajoneuvojen päästöjä koskeva Euro 7 -normi²¹ ja ns. liikennekelpoisuuspakettiin sisältyvien kolmen direktiivin meneillään oleva tarkistaminen²². Lisäksi asetuksella täydennetään kriittisiä raaka-aineita koskevaa säädöstä²³ ottamalla käyttöön toimenpiteitä, jotka on nimenomaisesti suunniteltu lisäämään ajoneuvoissa käytettävien kriittisten raaka-aineiden kiertoa erityisesti

¹⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

¹⁷ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi jätteiden siirroista sekä asetusten (EU) N:o 1257/2013 ja (EU) 2020/1056 muuttamisesta, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

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

¹⁹ Lisätietoja paketista on saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/IP_21_3541

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/851, annettu 19 päivänä huhtikuuta 2023, asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti (EUVL L 110, 25.4.2023, s. 5).

²¹ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyys osalta (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Ajoneuvojen-turvallisuus-EUn-liikennekelpoisuuspaketin-tarkistaminen_fi

²³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävä tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta, COM(2023)160 final, 2023/0079 (COD).

poistamalla, uudelleenkäyttämällä ja kierrättämällä tällaisia raaka-aineita sisältäviä osia, komponentteja ja materiaaleja.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Lainsäädäntöehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan, jolla pyritään varmistamaan sisämarkkinoiden toiminta²⁴. Tämä on olennaisen tärkeää, koska ehdotuksessa vahvistetaan selkeät ja yhtenäiset vaatimukset, jotka koskevat sekä ajoneuvojen saattamista EU:n markkinoille että niiden keräystä ja käsittelyä käyttöään lopussa ja joita tarvitaan helpottamaan alan siirtymistä kiertotalouteen. SEUT-sopimuksen 114 artikla on moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan yleisen sääntelykehyksen oikeusperusta, mukaan lukien tyyppihyväksyntädirektiivi 2005/64/EY, kun taas romuajoneuvodirektiivin oikeusperusta on ympäristöön liittyvä (SEUT-sopimuksen 192 artikla).

Ehdotuksella puututaan useisiin sisämarkkinoihin liittyviin keskeisiin ongelmiin. Niitä ovat muun muassa i) tyyppihyväksyntädirektiivin 2005/64/EY ja romuajoneuvodirektiivin epätasainen täytäntöönpano, koska niiden säännökset ovat tulkinnanvaraisia, mikä johtaa erilaisiin tilanteisiin toimijoiden välillä sen mukaan, missä ne saattavat ajoneuvoja markkinoille ja käsittelevät romuajoneuvoja, ii) autoteollisuuteen tarkoitettujen uusiomateriaalien alikehittyneet EU-markkinat, iii) kierrätysmarkkinoiden toimintaa ja mittakaavaetujen kasvattamista haittaavat esteet, iv) ”kadonneiden ajoneuvojen” jatkuva ongelma ja epäselvyydet romuajoneuvojen erottamisessa käytetyistä ajoneuvoista viennin yhteydessä ja v) tarve vakaalle ja täysin yhdenmukaistetulle sääntelykehykselle, joka mahdollistaa kaikkien ajoneuvojen tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden suorituskyvyn parantamisen, tarvittavat investoinnit mukaan lukien.

Samalla ehdotuksen päätavoitteena on luoda tiiviimpi yhteys ajoneuvojen suunnitteluvaatimusten ja romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevien säännösten välille, mikä mahdollistaa sisämarkkinoiden sujuvan toiminnan. Ajoneuvojen suunnittelua koskevat vaatimukset on siksi muotoiltu siten, että romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevien säännösten asianmukainen täytäntöönpano tosiasiallisesti vaatii niiden noudattamista. Esimerkkejä tällaisista toisiinsa liittyvistä vaatimuksista ovat uudelleenkäytettävyy-, kierrätettävyy- ja hyödynnettävyyssasteet ja uudelleenkäyttö-, hyödyntämis- ja kierrätystavoitteet, ajoneuvoissa olevia aineita koskevat vaatimukset ja velvoite poistaa tällaisia aineita sisältävät osat ja komponentit ennen romuajoneuvojen murskausta, kierrätysmateriaalien osuutta koskevat vaatimukset ja muovin kierrätystavoitteet sekä osien poistamisen mahdollistava suunnittelu ja velvoite poistaa osat ennen romuajoneuvojen murskausta.

SEUT-sopimuksen 114 artikla on näin ollen asianmukainen oikeusperusta tälle ehdotukselle, koska sen ansiosta ympäristövaatimukset voivat muodostaa tyyppihyväksyntää ja siten ajoneuvojen EU:n markkinoille saattamista koskevien ehtojen keskeiset elementit. Se mahdollistaa myös ajoneuvojen loppukäsittelyä koskevien vaatimusten yhdenmukaistamisen.

²⁴

On huomattava, että tämä ehdotus on jatkoa muille komission hiljattain esittämille lainsäädäntöehdotuksille, joiden tarkoituksena on kattaa tuotteiden koko elinkaareen sovellettavat kestävyys-/kiertotalousvaatimukset yhdellä säädöksellä ja joiden oikeusperustana on 114 artikla. Esimerkkeinä voidaan mainita ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi akuista ja käytetyistä akuista, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista sekä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi pakkauksista ja pakkausjätteistä.

Ehdotuksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa markkinoille saattamista koskevat vaatimukset (tarkemmin – ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset) ja varmistaa näin ollen, että kun ajoneuvot tulevat käyttöikänsä loppuun, ne käsitellään ympäristön kannalta kestäväällä tavalla ja niistä voidaan tehokkaasti saada laadukkaita uusioraaka-aineita. Ympäristötavoite ei siis ole tässä ehdotuksessa erillinen, vaan pikemminkin ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevien suunnitteluvaatimusten yhdenmukaistamista edistävä tekijä.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Jotta voidaan saavuttaa yhdenmukaistetut ja hyvin toimivat EU:n sisämarkkinat ja mahdollistaa autoteollisuuden sujuva siirtyminen kiertotalouteen Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetun tavoitteen mukaisesti, on olennaisen tärkeää ottaa käyttöön EU:n tasolla yhteiset säännöt, jotka sisältävät selkeät vaatimukset ja velvoitteet jäsenvaltioille ja yrityksille. Romuajoneuvoja koskevien EU:n sääntöjen tarkistamista koskevan työn tavoitteita ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden yksittäisillä toimilla. Toimenpiteiden laajuuden ja vaikutusten vuoksi ne voidaan parhaiten saavuttaa EU:n tasolla toteutettavilla toimilla.

Vaatimusten yhdenmukaistaminen ratkaisisi täytäntöönpano-ongelmat, jotka johtuvat voimassa olevan lainsäädännön erilaisista tulkinnoista. Ilman EU:n laajuisia toimia on olemassa riski, että EU:n markkinat pirstaloituvat ja että kiertotalouden edistyminen riippuu yritysten tai yksittäisten jäsenvaltioiden vapaaehtoisista toimista.

- **Suhteellisuusperiaate**

Suhteellisuusperiaate otetaan huomioon kaikkien asetusehdotukseen sisältyvien toimenpiteiden suunnittelussa. Ehdotuksella esimerkiksi laajennetaan voimassa olevan lainsäädännön soveltamisalaa asteittain uusiin ajoneuvoihin siten, että kaikkiin uusiin vaatimuksiin sovelletaan siirtymäkausia, jotta talouden toimijoilla on aikaa mukautua uusiin sääntöihin.

Vaikutustenarviointiraportin liitteessä 8 on tarkempi kuvaus suhteellisuusperiaatteen arvioinnista suhteessa kuhunkin toimintavaihtoehtoon.

- **Toimintatavan valinta**

Toimintatavaksi on valittu asetuksen antaminen, jotta voidaan luoda yhdenmukaistetut puitteet ajoneuvojen suunnittelu-, tuotanto- ja käytöstäpoistovaiheille. Näin taataan toimijoiden ja jäsenvaltioiden viranomaisten tarvitsema oikeusvarmuus. Asetus yksinkertaistaa nykyistä sääntely-ympäristöä kokoamalla kaikki vaatimukset yhdeksi säädökseksi ja edistää EU:n sisämarkkinoiden yhdentymistä. Direktiiviin verrattuna asetuksen valinta vähentää myös hallinnollisia kustannuksia, jotka aiheutuvat lainsäädännön saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja mahdollistaa uusien EU:n vaatimusten soveltamisen aikaisemmin. Asetuksen valinta on johdonmukainen tyyppihyväksyntää koskevan sääntelykehityksen kanssa, jossa direktiivit muutetaan asetuksiksi osana dieselgate-päästöskandaalin jälkimainingeissa EU:n tasolla hyväksyttyjä toimenpiteitä.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Romuajoneuvodirektiivin²⁵ ja tyyppihyväksyntädirektiivin 2005/64/EY²⁶ arvioinneissa todettiin, että niiden säännösten yleisluonteisuus on yksi keskeisimmistä puutteista, jotka haittaavat autoteollisuuden toimitusketjun siirtymistä kiertotalouteen. Näitä puutteita käsiteltiin Fit for Future -foorumin (F4F) lausunnossa²⁷. Tämän seurauksena todettiin, että seuraavat ongelmat haittaavat EU:n sisämarkkinoiden toimintaa ja jäävät alle EU:n tavoitteleman ympäristönsuojelun tason:

- uusien ajoneuvojen suunnittelu ja tuotanto eivät edistä riittävästi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ilmastoneutraalia ja puhdasta kiertotaloutta koskevia tavoitteita;
- ajoneuvojen käsittely niiden käyttöään lopussa ei ole optimaalista verrattuna sen tarjoamiin mahdollisuuksiin edistää ilmastoneutraalia ja puhdasta kiertotaloutta;
- merkittävää osaa romuajoneuvodirektiivin soveltamisalaan kuuluvista ajoneuvoista ei kerätä käsiteltäviksi asianmukaisissa ympäristöolosuhteissa EU:ssa, mikä voi aiheuttaa saastumista kolmansissa maissa;
- tällä hetkellä romuajoneuvodirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn ei ole EU:n tasolla yhdenmukaistettua lähestymistapaa, mikä johtaa hyödyntämättömään potentiaaliin Euroopan vihreän kehityksen ohjelman kiertotalouteen liittyvien tavoitteiden kannalta.

Näiden ongelmien ratkaisemiseksi asetusehdotuksessa keskitytään kolmeen keskeiseen näkökohtaan: ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeviin kiertotalousvaatimuksiin, romuajoneuvojen jätahuoltoon ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin.

• Sidosryhmien kuuleminen

Sidosryhmiä kuultiin useaan otteeseen arviointi- ja vaikutustenarviointiprosessien aikana. Nämä kuulemiset, erityisesti avoimet julkiset kuulemiset²⁸, kohdennetut kuulemiset, sidosryhmien työpajat ja kahdenväliset kokoukset, muodostivat perustan asetusehdotukselle.

Sidosryhmät ja jäsenvaltiot olivat yleisesti ottaen yhtä mieltä romuajoneuvodirektiivin arvioinnin tärkeimmistä havainnoista ja siitä, että nämä havainnot antavat aiheutta tarkistaa romuajoneuvoja koskevia EU:n sääntöjä.

Monet autoteollisuuden sidosryhmät korostivat, että ne olivat jo alkaneet sisällyttää kiertotalouden periaatteita liiketoimintakäytäntöihinsä ja että voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpanon parantamiseksi tarvitaan vain vähäisiä muutoksia. Näin ollen ne eivät

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Romuajoneuvot-EU-saantojen-arviointi_fi.

²⁶ Ks. vaikutustenarviointiraportin liite 11.

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

²⁸ Direktiivin arvioinnin yhteydessä järjestettiin julkinen kuuleminen. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Romuajoneuvot-EU-saantojen-arviointi_fi). Alustava vaikutustenarviointi julkaistiin 15. lokakuuta 2020 julkisen palautteen saamiseksi ja vaikutustenarvioinnin aikana järjestettiin 14 viikkoa kestänyt avoin julkinen kuuleminen 20. heinäkuuta 2021–26. lokakuuta 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_fi).

nähneet tarvetta yhdistää romuajoneuvodirektiiviä ja tyyppihyväksyntädirektiiviä 2005/64/EY. Toiset valmistajat kannattivat uudessa lainsäädännössä toimia, joilla suunnittelu mukautetaan kierrätykseen, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset ja lisätä avoimuutta. Purku- ja kierrätysalat, jotka koostuvat pääasiassa pk-yrityksistä, vaativat kunnianhimoisempaa lainsäädäntöä purkamisen ja kierrätyksen mahdollistavasta suunnittelusta ja valmistajilta saatavien tietojen jakamisesta. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt, jätehuoltoviranomaiset ja muut viranomaiset kannattivat yksimielisesti kattavaa elinkaariajattelua ja kiertotalouden periaatteiden mukaista suunnittelua koskevia toimenpiteitä.

Vaikka kierrätys- ja purkualalta ja kansalaisjärjestöiltä saatiin voimakasta kannatusta uusissa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettamiselle, autoteollisuuden mielipiteet muovia koskevien tavoitteiden asettamisesta vaihtelivat. Autoteollisuuden edustajat ilmaisivat huolensa tarvittavien raaka-aineiden riittävydestä ja kannattivat kemiallista kierrätystä (kuten muoviteollisuus). Terästeollisuus ei kannattanut tavoitetta, joka koskee kierrätetyn teräksen osuutta uusissa ajoneuvoissa.

Romuajoneuvojen käsittelyn osalta sidosryhmät kannattivat toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien laatua ja suosimaan varaosien ja komponenttien uudelleenkäyttöä sekä romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien laadukasta kierrätystä. Jätehuoltoala ilmaisi kuitenkin huolensa siitä, että romuajoneuvojen ja niiden jätteiden käsittelyä koskevat uudet toimenpiteet voisivat nostaa kustannuksia.

Yleisesti ottaen sidosryhmät kannattivat voimakkaasti kunnianhimoisten toimenpiteiden hyväksymistä, jotta ”kadonneiden ajoneuvojen” jatkuva ongelma voidaan ratkaista. Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tiukempia vaatimuksia kannatettiin myös, jotta vältettäisiin sellaisten käytettyjen ajoneuvojen vienti EU:sta kolmansiin maihin, jotka eivät ole liikennekelpoisia ja aiheuttavat ilmansaasteita ja liikenneturvallisuusriskejä.

Ajoneuvojen valmistajat katsoivat, että purkuala on jo omavarainen, eikä käsittelykustannuksia ole tarpeen korvata ottamalla käyttöön laajennettua tuottajan vastuuta koskevia järjestelmiä. Jos tällaisia järjestelmiä otetaan käyttöön, ne korostivat, että on tärkeää, että ajoneuvojen valmistajilla on oikeus kantaa vastuunsa erikseen. Purku-, murskaus- ja kierrätysalat edellyttivät autoteollisuudelta suurempaa taloudellista vastuuta laadun parantamisesta aiheutuvien lisäkustannusten kattamiseksi ja suoja-toimia, joilla suojellaan niiden riippumattomuutta järjestelmissä.

Suurin osa sidosryhmistä, mukaan lukien ympäristöalan kansalaisjärjestöt, viranomaiset ja jätehuoltoalan toimijat (lähinnä pk-yritykset), kannatti romuajoneuvodirektiivin soveltamisalan laajentamista uusiin ajoneuvoluokkiin. Ajoneuvojen tuottajat ja autoteollisuuden tavarantoimittajat esittivät erilaisia näkemyksiä ja korostivat, että soveltamisalan laajentaminen uusiin ajoneuvoluokkiin lyhyellä aikavälillä ei olisi suotavaa niiden erojen vuoksi.

• **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio käytti tukisopimuksen perusteella ulkopuolisia konsultteja erilaisten sääntelyvaihtoehtojen analysoinnin tueksi²⁹.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles, Oeko-Institut, kesäkuu 2023.

Näyttöä kerättiin romuajoneuvodirektiivin arviointikertomuksista³⁰ ja tyyppihyväksyntädirektiivin 2005/64/EY kohdennetusta arvioinnista, joka toteutettiin samanaikaisesti vaikutustenarvioinnin kanssa ja on esitetty vaikutustenarviointiraportin liitteessä 11.

Euroopan komissiolle tieteellistä tietoa ja asiantuntemusta tarjoava Yhteinen tutkimuskeskus (JRC) laati teknisen raportin uusien henkilöautojen kierrätysmuovien osuutta koskevista tavoitteista³¹ ja raportin autoteollisuuden kriittisistä raaka-aineista³². Näiden raporttien tuloksia hyödynnettiin asetusehdotuksen perustana olevassa vaikutustenarvioinnissa.

Ehdotuksessa otetaan huomioon myös Fit for Future -foorum (F4F) lausunnossa esitetyt ehdotukset³³.

Lisänäyttönä hyödynnettiin asiakirjatutkimuksia ja tiedonkeruuta, jotka on myös sisällytetty yleiseen vaikutustenarviointityöhön.

• Vaikutustenarviointi

Ehdotus perustuu vaikutustenarviointiin, joka julkaistaan yhdessä ehdotuksen kanssa. Sääntelyntarkastelulautakunta antoi komission paremman sääntelyn suuntaviivojen mukaisesti kaksi lausuntoa vaikutustenarviointiraportin luonnoksista, joissa keskityttiin käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien toimenpiteiden perusteluihin, parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutusten kuvaukseen, kierrätysmateriaalien osuutta koskevien toimenpiteiden valintoihin ja laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sekä raportissa käytettyihin menetelmiin liittyviin kysymyksiin. Nämä lausunnot otettiin huomioon vaikutustenarvioinnin loppuraportissa.

Vaikutustenarvioinnissa yksilöitiin neljä ongelma-aluetta, joihin olisi puututtava EU:n tasolla:

1. **Kiertotalouden periaatteita ei ole otettu riittävästi huomioon ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa**, mikä johtaa korkeaan riippuvuuteen primaariraaka-aineista;
2. **Ajoneuvojen käsittely niiden käyttöään lopussa ei ole optimaalista** siihen nähden, miten paljon enemmän ympäristö- ja taloudellista arvoa olisi mahdollista säilyttää;
3. Merkittävää osaa romuajoneuvodirektiivin soveltamisalaan kuuluvista ”**kadonneista ajoneuvoista**” ei kerätä käsiteltäviksi asianmukaisissa ympäristöolosuhteissa, ja **EU:sta viedään vuosittain suuri määrä liikennekelvottomia ja saastuttavia käytettyjä ajoneuvoja**;
4. **Tällä hetkellä romuajoneuvodirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävissä ajoneuvoissa on hyödyntämätöntä kiertotalouspotentiaalia**, jolla voidaan edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. ja Mathieux, F., Towards recycled plastic content targets in new passenger cars, EUR 31047 EN, Euroopan unionin julkaisutoimisto, Luxemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (verkkoversio), doi:10.2838/834615 (verkkoversio), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars, EUR 31468 EN, Euroopan unionin julkaisutoimisto, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

Kunkin ongelman ratkaisemiseksi on suunniteltu ja analysoitu erityisiä toimintavaihtoehtoja kullekin seuraavista osa-alueista:

1. **Kiertotalouden mukainen suunnittelu:** tehdään suunnittelusta ja tuotannosta kiertotalousajattelun mukaista;
2. **Kierrätysmateriaalien käyttö:** lisätään kierrätysmateriaalien osuutta uusissa ajoneuvoissa;
3. **Parempi käsittely:** parannetaan romuajoneuvojen käsittelyä;
4. **Kerätään enemmän:** kerätään enemmän romuajoneuvoja EU:ssa ja parannetaan käytettyjen vientiajoneuvojen laatua;
5. **Laajennettu tuottajan vastuu:** tarjotaan oikeanlaisia kannustimia romuajoneuvojen keräyksen lisäämiseksi ja jätteiden käsittelyn parantamiseksi laajennettua tuottajan vastuuta koskevien järjestelmien avulla;
6. **Katetaan useampia ajoneuvoja:** laajennetaan lainsäädännön soveltamisalaa muihin ajoneuvoluokkiin.

Kuhunkin vaihtoehtoon sisältyvät toimenpiteet esitetään seuraavassa taulukossa. Viimeisessä sarakkeessa ilmoitetaan toimenpiteet, jotka on arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi vaikutustenarvioinnin perusteella.

Toiminta vaihtoehto	Nro	Toimenpiteet	Parhaaksi arvioitu vaihtoehto
TOIMINTA VAIHTOEHTO 1 — <i>Kiertotalouden mukainen suunnittelu</i>	1A	M1 – Varmistetaan, että uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat uudet tyyppihyväksyntäsäännöt takaavat kiertotalousvaatimusten asianmukaisen täytäntöönpanon uusien ajoneuvotyyppien osalta M2 – Komission valtuuttaminen kehittämään tarkennettu menetelmä, jolla todetaan uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevien vaatimusten noudattaminen M3 – Purkamista koskevien perustietojen toimittaminen romuajoneuvoja käsitteleville toimijoille M4a – Tyyppihyväksynnästä vastaavien viranomaisten vahvistama ilmoitus huolta aiheuttavista aineista M5a – Tarkistetun romuajoneuvodirektiivin mukaiset aineiden rajoitukset	Kyllä Kyllä Kyllä Ei Ei
	1B	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 1A ja 1B toimenpiteet M1, M2, M3.</i> M4b – Pakollinen ilmoitus kierrätysmateriaalin osuudesta muovissa, teräksessä ja alumiinissa M5b – REACH-asetuksen ja muun voimassa olevan lainsäädännön mukaiset aineiden rajoitukset M6 – Ajoneuvojen valmistajien velvollisuus kehittää kiertotalousstrategioita M7 – Uusien ajoneuvojen suunnitteluvaatimukset osien poistamisen helpottamiseksi	Kyllä Ei Kyllä Kyllä
	1C	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 1A ja 1B toimenpiteet M1–M3, M6 ja M7.</i> M4c – Pakollinen ilmoitus kierrätysmateriaalien osuudesta muissa materiaaleissa kuin muoveissa, myös kriittisissä raaka-aineissa, teräksessä ja alumiinissa M5c – Hybridilähestymistapa: romuajoneuvodirektiivin voimassa olevien rajoitusten säilyttäminen ja uudet REACH-asetuksen mukaiset rajoitukset (joita analysoidaan erikseen liitteessä 9) M8 – Ajoneuvojen digitaalisen kiertotalouspassin käyttöönotto	Kyllä Kyllä Kyllä
	2A	M9a – Tavoitteet kierrätysmateriaalin pakollisesta osuudesta ajoneuvoissa käytettävässä muovissa – 6 prosenttia kierrätettyä muovia vuoteen 2031 mennessä, 10 prosenttia vuoteen 2035 mennessä ajoneuvokannan tasolla, josta	Ei

EHTO 2 – <i>Kierrätysmateriaalien käyttö</i>		25 prosenttia suljetun kierron tuotannosta, laskenta- ja todentamissäännöt M10a – Komission valtuuttaminen asettamaan kierrätysmateriaalin pakollista osuutta teräksessä koskeva tavoite, laskenta- ja todentamissäännöt mukaan lukien, erityisen toteutettavuustutkimuksen perusteella	Kyllä
	2B	M9b – Kierrätetyn muovin osuus: 25 prosenttia vuonna 2031 ainoastaan uusille tyyppihyväksytyille ajoneuvoille, tästä prosenttiosuudesta 25 prosenttia on peräisin suljetun kierron tuotannosta, laskenta- ja todentamissäännöt M10b – Kierrätysmateriaalin osuus teräksessä: 20 prosenttia uusien tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen osalta, laskenta- ja todentamissäännöt	Kyllä Ei
	2C	M9c – Kierrätetyn muovin osuus: 30 prosenttia vuonna 2031 ainoastaan uusille tyyppihyväksytyille ajoneuvoille, tästä prosenttiosuudesta 25 prosenttia on peräisin suljetun kierron tuotannosta, laskenta- ja todentamissäännöt M10c – Kierrätysmateriaalin osuus teräksessä: 30 prosenttia äskettäin tyyppihyväksytyille ajoneuvoille, tästä prosenttiosuudesta 15 prosenttia on peräisin suljetun kierron tuotannosta, laskenta- ja todentamissäännöt M11 – Komission valtuuttaminen asettamaan kierrätysmateriaalien pakollista osuutta koskevia tavoitteita muille materiaaleille (alumiiniseokset, kriittiset raaka-aineet), toteutettavuustutkimus, tavoitetasojen laskenta- ja todentamissäännöt	Ei Ei Kyllä
TOIMINTAVAIHTO EHTO 3 – <i>Parempi käsittely</i>	3A	M12 – Kierrätyksen määritelmän ja kierrätysasteen laskentamenetelmän yhdenmukaistaminen muun jätelainsäädännön kanssa M13a – Tiettyjen osien/komponenttien pakollinen poistaminen ennen murskausta niiden kierrätyksen tai uudelleenkäytön edistämiseksi, ”luettelo A” M14a – ”Uudelleenvalmistuksen” uusi määritelmä ja uudet uudelleenkäyttöä/uudelleenvalmistusta koskevat seurantavaatimukset M16a – Ajoneuvojen murskausjäännösten kaatopaikalle sijoittamisen kieltäminen	Kyllä Kyllä Kyllä Kyllä
	3B	<i>Sisältää kaikki toimintavaihtoehtojen 3A toimenpiteet (kumulatiivinen)</i> M13b – Pitempi luettelo pakollisesti poistettavista komponenteista, mukaan lukien ne, jotka sisältävät paljon arvokkaita metalleja tai kriittisiä raaka-aineita, ”luettelo B” M14b – Markkinatuki varaosien käytölle M15b – Muovien kierrätystavoitteet – 30 prosenttia M16b – Romuajoneuvojen murskaamisen yhdessä sähkö- ja elektroniikkalaiteromun ja pakkausjätteen kanssa kieltäminen	Kyllä Kyllä Kyllä Kyllä
	3C	<i>Sisältää kaikki toimintavaihtoehtojen 3A ja 3B toimenpiteet (kumulatiivinen)</i> M13c – Useampien komponenttien pakollinen poistaminen, ”luettelo C” M15c – Lasi – 70 prosentin kierrätysaste pakkauslasina tai vastaavana laatuna M16c – Murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettäviä teknologioita koskevien vaatimusten asettaminen romuajoneuvoista hyödynnetyn metalliromun määrän ja laadun parantamiseksi	Ei Ei Ei
TOIMINTAVAIHTO EHTO 4 – <i>Kerätään enemmän</i>	4A	M17a – Jäsenvaltioiden raportointi kadonneista ajoneuvoista, ajoneuvojen rekisteröinnistä, käytettyjen ajoneuvojen tuonnista ja viennistä, kannustimista, joilla kannustetaan toimittamista valtuutettuun käsittelylaitokseen, ja seuraamuksista M18 – Purkajien ja kierrättäjien velvollisuudet tarkastaa romuajoneuvot ja raportoida niistä, romutustodistukset M19a – Alakohtaisia tarkastuksia ja täytäntöönpanotoimia koskevien vähimmäisvaatimusten asettaminen (mukaan lukien ei-sitovat yhteyshenkilöiden ohjeet N:o 9)	Ei Kyllä Kyllä
	4B	M17b – Sakkojen määrääminen romuajoneuvoalalle, jos romuajoneuvo myydään laittomille purkajille, ja jälleenmyyjille (ja sähköisille alustoille), jotka käyvät kauppaa luvattomista laitoksista peräisin olevilla puretuilla (käytetyillä) varaosilla M19b – Selkeämpi romuajoneuvojen määritelmä käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottelun parantamiseksi (sitovat yhteyshenkilöiden ohjeet N:o 9) M20 – Kansallisten ajoneuvorekisterien sisältämien tietojen parantaminen ja niiden yhteentoimivuuden varmistaminen	Kyllä Kyllä Kyllä
	4C	M19c – Ajoneuvon tunnistus- ja katsastustietojen toimittaminen tai	Kyllä

		asettaminen tulliviranomaisten saataville (ajoneuvon valmistenumero) M21 – Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat liikennekelpoisuusvaatimukset	Kyllä
	4D	Sisältää toimintavaihtoehtojen 4A, 4B ja 4C toimenpiteet M17b, M18, M19a–c, M20 ja M21 (kumulatiivinen)	Kyllä
TOIMINTA- VAIHTOEHTO 5 – <i>Laajennettu tuottajan vastuu</i>	5A	M22 – Jäsenvaltioiden velvollisuus perustaa yhteisiä tai erillisiä laajennettua tuottajan vastuuta koskevia järjestelmiä, mukaan lukien säännösten noudattamisesta aiheutuvien kustannusten ja taloudellisten vähimmäisvelvoitteiden seuranta M23 – Tuottajien raportointivelvoitteet	Kyllä
	5B	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 5A toimenpiteet M22 ja M23 (kumulatiivinen)</i> M24 – Laajennettuun tuottajan vastuuseen liittyvien maksujen yhdenmukainen mukauttaminen M25 – Laajennettuun tuottajan vastuuseen liittyvien maksujen/vakuuksien siirto (rajatylittävä laajennettu tuottajan vastuu)	Kyllä
	5C	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 5A ja 5B toimenpiteet M22–M25 (kumulatiivinen)</i> M26 – Kansallisten panttijärjestelmien perustaminen M27 – Yhdenmukaistetut ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja koskevat kriteerit (vapaaehtoinen)	Ei Ei
	6A	M28 – Tietojen antaminen purkajille ja kierrättäjille	Kyllä
TOIMINTA- VAIHTOEHTO 6 – <i>Katetaan useampia ajoneuvoja</i>	6B	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 6A toimenpiteen M28 (kumulatiivinen)</i> M30a – Käyttöikänsä loppuun tulleiden luokan L3e–L7e ajoneuvojen, kuorma-autojen (N2, N3) ja linja-autojen (M2, M3) ja perävaunujen (O) pakollinen käsittely valtuutetuissa käsittelylaitoksissa M30b – Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat vaatimukset, jotka liittyvät kuorma-autojen (N2, N3), linja-autojen (M2, M3) ja perävaunujen (O) liikennekelpoisuuteen M31b – Laajennettua tuottajan vastuuta koskevat vähimmäisvaatimukset käyttöikänsä loppuun tulleille luokan L3e–L7e ajoneuvoille, kuorma-autoille (N2, N3), linja-autoille (M2, M3) ja perävaunuille (O) M32 – Uudelleentarkastelulauseke uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevan tyyppihyväksynnän soveltamisalan laajentamisesta uusiin ajoneuvoihin	Kyllä Kyllä Kyllä Kyllä
	6C	<i>Sisältää toimintavaihtoehtojen 6A ja 6B toimenpiteet M28, M30a–b, M31b (kumulatiivinen)</i> M31c – Laajennetun tuottajan vastuun täysimääräinen soveltaminen ja edistyneet taloudelliset kannustimet M33 – Uusien vaatimusten, jotka liittyvät uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevaan tyyppihyväksyntään ja loppukäsittelyyn, täysimääräinen soveltaminen myös muihin ajoneuvoluokkiin	Ei Ei

Kunkin toimintavaihtoehtojen vaikutuksia sekä niiden välisiä yhteisvaikutuksia ja synergioita analysoitiin kattavasti. Vaikutukset pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yrityksiin) otettiin huomioon, ja niistä tehtiin yhteenveto pk-yrityksissä. Ympäristöön liittyvät, taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset laskettiin vuoteen 2040 asti, ja niitä verrattiin perusskenaarioon. Tärkein vertailuvuosi on vuosi 2035, johon mennessä kaikkien pitkän aikavälin toimenpiteiden on määrä tulla voimaan.

Parhaaksi arvioitu toimenpidepaketti sisältää yhdistelmän seuraavista vaihtoehdoista.

Kiertotalouden mukainen suunnittelu. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto sisältää lyhyen aikavälin velvoitteita, joiden mukaan ajoneuvojen valmistajien on asetettava saataville yksityiskohtaiset ja käyttäjäystävälliset tiedot purkamisesta ja kierrätyksestä, mukaan lukien kriittisten raaka-aineiden käyttö ja sijainti ajoneuvoissa sekä tiedot kierrätysmateriaalien osuudesta uusissa ajoneuvoissa. Keskipitkän aikavälin toimiin kuuluvat tyyppihyväksyntävaiheessa sovellettavan uusien ajoneuvojen kierrätettävyyden ja

uudelleenkäytettävyysasteen laskentamenetelmän tarkistaminen ja ajoneuvon kiertotalouspassin kehittäminen. Kokonaisuudessaan nämä toimet ankkuroivat kiertotaloutta koskevat vaatimukset uusien ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntään.

Kierrätysmateriaalien osuus. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on asettaa keskitason tavoitetaso siten, että kierrätetyn muovin osuutta koskeva tavoite vuoteen 2030 mennessä on 25 prosenttia, josta 25 prosenttia on peräisin romuajoneuvojen suljetun kierron käsittelystä. Teräksen osalta tässä vaihtoehdossa komissiolle annetaan valtuudet asettaa toteutettavuustutkimuksen perustuva tavoite kierrätetyn teräksen osuudelle uusissa hyväksytyissä ajoneuvoissa kolmen vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta. Mahdollisuutta asettaa kierrätysmateriaalien osuutta koskevia tavoitteita muille materiaaleille, kuten alumiinille ja kriittisille raaka-aineille, arvioidaan tulevaisuudessa automallien muutosten ja kierrätyskapasiteetin saatavuuden perusteella.

Parempi käsittely. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto sisältää tiukemman määritelmän kierrätykselle, ajoneuvojen murskausjäämien kaatopaikkakiellon sekä keskitason tavoitetaso poistovelvoitteille, jotta voidaan parantaa keskeisten komponenttien hyödyntämistä romuajoneuvoista ilman, että käsittelystä vastaaville toimijoille aiheutuu kohtuuttomia kustannuksia. Se lisää (kriittisten) raaka-aineiden hyödyntämistä ja parantaa muovi-, teräs- ja alumiinijakeiden laatua.

Kerätään enemmän. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on kunnianhimoisin toimintavaihtoehto. Toimenpiteet, kuten selkeämpi romutustodistuksia koskeva vastuunjako, sitovat kriteerit käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottamiseksi toisistaan sekä uudet täytäntöönpanosäännökset, lisäävät EU:ssa laillisesti käsiteltävien romuajoneuvojen määrää merkittävästi. Sillä kielletään myös ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen mukaisesti sellaisten ajoneuvojen vienti, jotka eivät enää ole liikennekelpoisia.

Tarjotaan kannustimia romuajoneuvojen keräyksen lisäämiseksi ja jätteenkäsittelyn parantamiseksi. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto sisältää taloudellisia ja organisatorisia kannustimia sellaisten laajennettua tuottajan vastuuta koskevien vaatimusten muodossa, joilla lisätään romuajoneuvojen keräystä ja katetaan käsittelyn laadun parantamisesta aiheutuvat kustannukset, joita ei voida kattaa hyödynnettyjen materiaalien ja komponenttien arvolla.

Katetaan useampia ajoneuvoja. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on vaiheittainen lähestymistapa, jossa uusien EU:n sääntöjen piiriin otetaan asteittain useampia ajoneuvoja velvoittamalla valmistajia toimittamaan tietoja ajoneuvojensa koostumuksesta. Siinä otetaan myös käyttöön käsittelyä koskevat vähimmäisvaatimukset käyttöikänsä loppuun tulleeille luokan L3e–L7e ajoneuvoille, kuorma-autoille, linja-autoille ja perävaunuille. Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla odotetaan olevan myönteinen vaikutus ympäristöön, koska se pienentää ajoneuvojen tuotantoon ja romuttamiseen koskeviin vaatimuksiin liittyvää ympäristöjalanjälkeä.

Ympäristöhyötyjen kokonaismääräksi arvioidaan 12,3 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin vuotuinen vähennys vuonna 2035 (10,8 miljoonaa tonnia vuonna 2030 ja 14,0 miljoonaa tonnia vuonna 2040). Tällä on keskeinen merkitys autoteollisuuden hiilestä irtautumisen kannalta. Rahaksi muutettuna nämä hiilidioksidisäästöt vastaavat 2,8 miljardia euroa. Tämä liittyy siihen, että 5,4 miljoonaa tonnia materiaaleja (muovia, terästä, alumiinia, kuparia ja kriittisiä raaka-aineita) hyödynnettäisiin paremmin, koska ne joko kierrätettäisiin laadukkaammin tai käytettäisiin uudelleen. Lisäksi EU:ssa kerättäisiin ja käsiteltäisiin jopa 3,8 miljoonaa romuajoneuvoja enemmän. Kestomagneettimateriaaleissa olevia harvinaisia maametalleja kerättäisiin erikseen 350 tonnia uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten vuonna 2035 (ja 1 500 tonnia vuonna 2040), mikä edistäisi merkittävästi EU:n tavoitetta saavuttaa strateginen riippumattomuus kriittisten raaka-

aineiden osalta. Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla edistetään pääasiassa seuraavia kestävän kehityksen tavoitteita: kestävä innovointi (tavoite 9), vastuullinen kuluttaminen ja tuotanto (tavoite 12) ja ilmastotoimet (tavoite 13).

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vuotuiset kokonaistulot ovat 5,2 miljardia euroa vuonna 2035, mukaan lukien 2,8 miljardia euroa rahaksi muutettuja hiilidioksidisäästöjä, kun sen kustannukset ovat 3,3 miljardia euroa, jolloin nettotulot ovat 1,8 miljardia euroa.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannusten arvioidaan olevan 66 euroa markkinoille saatettua ajoneuvoa kohti vuonna 2035. Sen arvioidaan luovan 22 100 uutta työpaikkaa, joista 14 200 pk-yrityksissä, pääasiassa purkaamoissa ja kierrätysyrityksissä.

Vaikka EU:n autoteollisuudelle aiheutuu joitakin lyhyen aikavälin kustannuksia, parhaaksi arvioitu vaihtoehto tuottaa myös energiansäästöjä, vähentää EU:n riippuvuutta kolmansista maista hankituista materiaaleista ja varmistaa, että sähköajoneuvoihin siirtyminen perustuu kestäviin ja kiertotalouden mukaisiin liiketoimintamalleihin, mikä edistää alan pitkän aikavälin kilpailukykyä.

Parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta aiheutuu jätehuoltoalalle sekä kustannuksia (jotka liittyvät uusiin teknologioihin tehtäviin investointeihin) että tuloja (jotka liittyvät varaosien ja kierrätettyjen materiaalien korkeampiin arvoihin). Vaikka tilanne vaihtelee eri jäsenvaltioiden ja toiminnanharjoittajien välillä käytettyjen teknologioiden ja työvoimakustannusten erojen vuoksi, suunnitellut muutokset vahvistavat ja nykyaikaistavat EU:n purku-, murskaus- ja kierrätysalaa merkittävästi.

Jäsenvaltioiden viranomaisille odotetaan aiheutuvan vähäisiä kustannuksia, jotka liittyvät uuden lainsäädännön noudattamisen seurantaan ja täytäntöönpanoon. Kustannukset aiheutuvat pääasiassa tarkastuksista, romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientitarkastuksista sekä rekisteröintijärjestelmien mukauttamistarpeista. Vastaavasti digitalisaation lisääntyminen (romutustodistuksen raportointi, romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien tietojen vaihtaminen kansallisista ajoneuvorekistereistä ja yhteentoimivuus yhdenmetyt palveluympäristön järjestelmän kanssa) lisää tehokkuutta sekä valvontaviranomaisten että yritysten kannalta ja vähentää myös niiden taakkaa. Viranomaisille laajennetun tuottajan vastuun järjestelmien valvonnasta, täytäntöönpanotoimista ja kansallisten ajoneuvorekisterijärjestelmien mukauttamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat arviolta noin 24 miljoonaa euroa eli alle 2 euroa ajoneuvoa kohti.

Uusien ajoneuvojen kuluttajahinnat saattavat nousta noin 39 euroa ajoneuvoa kohti, ja käytettyjen autojen hinnat voivat laskea (12 euroa ajoneuvoa kohti) viennin vähenemisen vuoksi. Toisaalta käytettyjen varaosien hyödyntämistä ja myyntiä tukevien toimenpiteiden odotetaan tuottavan etua alentamalla ostohintoja ja laskemalla kuluttajille aiheutuvia korjaus- ja huoltokustannuksia.

Romuajoneuvojen käsittelyä koskevat edistyneet vaatimukset voivat aiheuttaa pk-yrityksille haasteita, jotka liittyvät lyhyen ja keskipitkän aikavälin täytäntöönpanokustannusten nousuun ja uusiin käsittelyteknologioihin mukautumiseen. Samaan aikaan lisäinvestoinnit autojen kierrätysalaa, toissijaisten osien uudelleenkäyttömarkkinoiden tukeminen ja ajoneuvon purkamistietojen saatavuuden helpottaminen edistävät innovointia, avaavat uusia mahdollisuuksia pk-yrityksille ja auttavat luomaan uusia työpaikkoja alalle. Pk-yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia lievennetään lisäksi tiukemmilla laajennetun tuottajan vastuun vaatimuksilla, joilla voidaan kompensoida kustannuksia nostamalla keräysastetta ja parantamalla käsittelyn laatua.

”Yksi sisään, yksi ulos” -periaatteeseen liittyvät, ajoneuvokohtaiset toistuvat kustannukset on parhaaksi arvioidussa vaihtoehtopaketissa arvioitu 81,8 miljoonaksi euroksi eli 5,45 euroksi uutta ajoneuvoa kohti. Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa hyödynnetään mahdollisimman laajasti digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia, jotta voidaan varmistaa uusien vaatimusten tehokas täytäntöönpano ”oletusarvona digitaalisuus” -periaatteen mukaisesti. Ilman digitalisaatiota vaikutusten arvioidaan olevan 32,2 miljoonaa euroa eli 40 prosenttia suuremmat.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotetun asetuksen odotetaan parantavan tehokkuutta ja yhdenmukaistamista. Siinä otetaan huomioon suurin osa Fit for Future -foorumin (F4F) lausunnossa³⁴ esitetyistä ehdotuksista. Selkeiden kiertotalousvaatimusten asettaminen ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyissä virtaviivaistaa valmistajia koskevia sisämarkkinamenettelyjä. Yksinkertaistamista jatketaan keskittämällä kemiallisia aineita koskevat rajoitukset REACH-asetukseen, joka on EU:n tärkein kemikaaleja koskeva säädös. Romuajoneuvojen jätehuollon osalta kierräysmääritelmien yhdenmukaistaminen jättepuitedirektiivin kanssa yhdenmukaistaa ja helpottaa oikeudellista tulkintaa ja tekee raportointitiedoista vertailukelpoisempia. Romuajoneuvoja koskevien laajennettua tuottajan vastuuta koskevien järjestelmien käyttöönotolla vältetään hajanaiset lähestymistavat jäsenvaltioiden välillä. Tämä parantaa avoimuutta ja taloudellisen vastuun oikeudenmukaista jakautumista romuajoneuvojen käsittelyyn osallistuvien yritysten kesken.

Digitalisaatio auttaa myös parantamaan romuajoneuvojen keräystä ja puuttumaan kadonneiden ajoneuvojen ongelmaan, kun valtuutetuissa käsittelylaitoksissa otetaan käyttöön digitaalinen raportointi ja ajoneuvorekisteritietoja jaetaan jäsenvaltioiden kesken. Yhteenliittäminen EU:n tullialan yhdenmukaisen palveluympäristön kanssa antaa tulliviranomaisille mahdollisuuden valvoa käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien uusien ehtojen noudattamista. Digitalisaation tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen on olennaisen tärkeää, jotta pk-yritykset, erityisesti pienemmät ja usein perheyrietykset, voivat tavoittaa uusia markkinoita, kun ne saavat pääsyn verkkoalustoille ja kaukaisille markkinoille sekä paikallisella että kansainvälisellä tasolla. Lisäksi kierrätetyn muovin osuutta koskevan pakollisen tavoitteen asettamisen kannustinvaiikutuksen odotetaan parantavan purkajien kilpailukykyä, koska niistä tulisi erittäin kysytyjen ja laadukkaiden uusiomateriaalien ensisijainen hankintalähde. Erityistä huomiota kiinnitettiin raportointivelvoitteiden rajaamiseen siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä lainsäädännön täytäntöönpanon arvioimiseksi ja seuraamiseksi, digitaalisten ratkaisujen asettamiseen etusijalle ja harkintavallan jättämiseen sen suhteen, miten toimijoiden olisi raportoitava kansallisille viranomaisille.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksen täytäntöönpano edellyttää henkilöstöä ja taloudellisia resursseja palvelujen hankkimiseksi. Osan henkilöstötarpeista odotetaan täyttyvän komission nykyisten määrärahojen puitteissa, joskin joitakin ulkopuolista henkilöstöä koskevia lisätarpeita esitetään säädökseen liittyvässä rahoitus selvityksessä. Euroopan kemikaaliviraston odotetaan

³⁴ Lisätietoja F4F:n lausunnossa esitetyistä valituista ehdotuksista on vaikutustenarviointiraportin liitteissä 1 ja 5.

tarvitsevan vähäisiä lisäresursseja, mistä säädetään myöhemmässä kemikaalilainsäädäntöä koskevassa lainsäädäntöehdotuksessa.

Ehdotus sisältää useita artikloja, joissa esitetään yksityiskohtaisesti lisätoimet, jotka on toteutettava asetuksen täydentämiseksi. Tämä edellyttää täytäntöönpanosäädösten tai delegoitujen säädösten hyväksymistä seuraavien 1–8 vuoden aikana.

Tärkeimmät tekniset tehtävät ovat seuraavat:

- parannetaan kierrätettävyys-, uudelleenkäytettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskentamenetelmää;
- parannetaan jäljellä olevien vaarallisia aineita koskevien poikkeusten riskinarviointia (ECHAN tuki);
- lasketaan ja todennetaan säännöt, jotka koskevat kierrätysmateriaalien osuutta muoveissa, tehdään toteutettavuustutkimus kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettamisesta autoteollisuudessa käytettävälle teräkselle ja laajempi toteutettavuustutkimus, joka sisältää myös taloudellisen arvioinnin kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettamiseksi muille materiaaleille, sekä määrittää ilmoitusmuodot (Yhteisen tutkimuskeskuksen asiantuntemuksen ja menetelmien pohjalta, mutta ei välttämättä sen toteuttamana);
- määrittää sähköajoneuvojen akkuja ja sähköisiä ajomoottoreita koskevat poistettavuusvaatimukset, yleiset tiedot muiden asiaankuuluvien komponenttien poistamisesta ja kriittisiä raaka-aineita koskevan säädöksen vaatimusten yhdenmukaistaminen akkuasetuksen kanssa (kuten edellä, Yhteisen tutkimuskeskuksen asiantuntemuksen pohjalta);
- tyyppihyväksyntäasiakirjojen muotojen ja tyyppihyväksyntäviranomaisille toimitettavien valmistusasiakirjojen päivittäminen;
- ajoneuvon kiertotalouspassia koskevien kriteerien kehittäminen;
- laajennettua tuottajan vastuuta koskevien rajatylittävien mekanismien perustaminen;
- ajoneuvojen käsittelyn laatua koskevien laskenta- ja todentamissääntöjen muuttaminen (kuten edellä, Yhteisen tutkimuskeskuksen asiantuntemuksen pohjalta)
- digitalisointi: luodaan yhteentoimivia ajoneuvorekistereitä ja reaaliaikainen viennin valvonta EU:n tullialan yhdenmätyn palveluympäristön kautta, ensin voimassa olevien katsastusvaatimusten perusteella ja toisessa vaiheessa riskiperusteisen arvioinnin perusteella (tiivis yhteistyö ympäristöasioiden pääosaston, liikenteen ja liikkumisen pääosaston ja verotuksen ja tulliliiton pääosaston välillä);
- laajennetaan vaiheittain asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoluokkien määrää ja valmistellaan uudelleentarkastelua kahdeksan vuoden kuluttua voimaantulosta.

Komissio tarvitsee seuraavasti lisähenkilöstöä näiden teknisten tehtävien hoitamiseksi:

- 0,5 kokoaikaista sopimussuhteista toimihenkilöä vuonna 2024;
- 3,0 kokoaikaista sopimussuhteista toimihenkilöä vuonna 2025;
- 4,0 kokoaikaista sopimussuhteista toimihenkilöä vuosina 2026 ja 2027 sekä 1 kokoaikainen kansallinen asiantuntija.

Täytäntöönpanon kokonaiskustannuksiksi, komission henkilöstökustannukset mukaan lukien, arvioidaan 4,346 miljoonaa euroa viimeisimpien palkkataulukkojen perusteella.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Ehdotetun asetuksen täytäntöönpanoa seurataan useilla indikaattoreilla, joilla seurataan muun muassa seuraavia tietoja: uusissa ajoneuvoissa käytettyjen kierrätettyjen materiaalien määrä, tiettyjen romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien kierrätysasteet, ennen murskausta poistetut materiaalit/komponentit/osat, käytettyjen varaosien markkinaosuus, romuajoneuvoja koskevien vaatimusten mukaisesti kerättyjen ja käsiteltyjen romuajoneuvojen määrä sekä käytettyjen ajoneuvojen vientimäärä. Lisätietoja näistä indikaattoreista on vaikutustenarviointiraportissa.

Asetuksesta on tarkoitus tehdä yleinen uudelleentarkastelu kahdeksan vuoden kuluttua sen voimaantulosta.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Asetuksen *I luvussa* vahvistetaan yleiset säännökset.

Asetuksen *1 artiklassa* vahvistetaan asetuksen kohde ja *2 artiklassa* sen soveltamisala. Suurin osa asetuksen säännöksistä koskee luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoja (henkilö- ja pakettiautoja). Tiettyjä romuajoneuvojen jätehuoltoa ja vientivaatimuksia koskevia säännöksiä sovelletaan myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (luokkien L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvot), kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin (luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvot).

Asetuksen *3 artiklassa* esitetään asetuksessa käytetyt määritelmät. Useita määritelmiä on siirretty kumotuista direktiiveistä 2000/53/EY ja 2005/64/EY tai voimassa olevasta EU:n lainsäädännöstä, kuten direktiiveistä 1999/37/EY, 2008/98/EY ja 2014/45/EU tai asetuksesta (EU) 2018/858.

Asetuksen *II luku* sisältää ajoneuvon suunnittelua koskevia kiertotalousvaatimuksia, jotka on todennettava tyyppihyväksyntämenettelyssä.

Asetuksen *4 artiklassa* vahvistetaan ajoneuvotyyppien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset ja täsmennetään kultakin ajoneuvotyyppiltä edellytetyt asteet. Siinä siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan näiden asteiden laskenta- ja todentamismenetelmät.

Asetuksen *5 artiklassa* rajoitetaan lyijyn, kadmiumin, elohopean ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa, ja liitteessä III säädetään poikkeuksista tähän rajoitukseen. Komissio antaa delegoituja säädöksiä, joilla tämä liite mukautetaan tekniikan ja tieteen kehitykseen.

Asetuksen *6 artiklassa* edellytetään, että jokainen ajoneuvotyyppi sisältää vähintään 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia ja että 25 prosentin tällaisesta materiaalista on oltava peräisin kierrätetystä romuajoneuvoista. Siinä myös siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa asetetaan kierrätysmateriaalien osuutta koskevia tavoitteita muille materiaaleille. Tällaisten mahdollisten tavoitteiden asettamisen on perustuttava yksityiskohtaiseen arviointiin.

Asetuksen *7 artiklassa* säädetään yleisestä velvoitteesta, jonka mukaan uusien ajoneuvojen rakenne ei saa estää sellaisten osien ja komponenttien poistamista, joilla on merkittävää uudelleenkäyttöpotentiaalia, kun ajoneuvoista tulee jätettä. Siinä säädetään myös vaatimuksesta suunnitella ajoneuvot siten, että sähköajoneuvojen ajovoima-akut ja sähköiset ajomootorit voidaan poistaa ja vaihtaa ajoneuvotyypistä sekä käyttö- että jättevaiheen aikana.

Asetuksen *III luvussa* vahvistetaan valmistajia koskevat tieto- ja merkintävaatimukset.

Asetuksen *8 artiklassa* säädetään tavasta, jolla valmistajien on osoitettava tyyppihyväksyntämenettelyn aikana, että niiden ajoneuvotyyppit ovat tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukaisia.

Asetuksen *9 artiklassa* säädetään velvollisuudesta laatia kutakin uutta ajoneuvotyyppiä varten kiertotalousstrategia, joka sisältää liitteessä IV luetellut näkökohdat. Valmistajien olisi päivitettävä strategiat viiden vuoden välein ja esitettävä yhteenveto sitoumustensa täyttämiseksi toteutettujen toimien tuloksista.

Asetuksen *10 artiklassa* velvoitetaan valmistajat ilmoittamaan tyyppihyväksyntäasiakirjoissa artiklassa lueteltujen kierrätysmateriaalien osuus ajoneuvoissa.

Asetuksen *11 artiklassa* velvoitetaan valmistajat antamaan tietoja ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Näiden tietojen on oltava maksutta jätehuoltotoimijoiden sekä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien saatavilla.

Asetuksen *12 artikla* kattaa ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkinnät materiaalien koodausstandardien mukaisesti. Kestomagneetteja sisältävien sähköisten ajomoottoreiden merkintöjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan liitteessä VI.

Asetuksen *13 artiklassa* otetaan käyttöön ajoneuvon kiertotalouspassi. Se on digitaalinen väline, jolla parannetaan ajoneuvon osien ja komponenttien turvallista poistamista ja korvaamista koskevien tietojen antamista tavalla, joka on yhdenmukainen muiden autoteollisuudessa jo käytössä tai kehitteillä olevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa.

Asetuksen *IV luvussa* vahvistetaan romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat säännöt.

Luvun *1 jakso* sisältää säännöksiä, joiden mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä viranomaiset, jotka vastaavat IV ja V luvun täytäntöönpanosta ja sen valvonnasta (*14 artikla*), sekä säännöksiä valtuutettujen käsittelylaitosten lupien myöntämisestä koskevien yleisten ehtojen vahvistamisesta (*15 artikla*).

Luvun *2 jaksossa* vahvistetaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevat vaatimukset.

Asetuksen *16 artiklassa* säädetään tuottajien yleisestä vastuuvastuuvastuusta ja täsmennetään sen soveltamisala. Asetuksen *17 artiklassa* edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat rekisterin, jolla seurataan, noudattavatko tuottajat näitä vaatimuksia. Rekisteröimättömät tuottajat eivät saa asettaa ajoneuvoja saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella. Asetuksen *18 artiklassa* käsitellään tuottajayhteisöjä. Asetuksen *19 artiklassa* vahvistetaan edellytykset, jotka koskevat laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet itse täyttävien tuottajien sekä tuottajayhteisöjen valtuuttamista. Asetuksen *20 artiklassa* esitetään romuajoneuvojen jätehuoltoon liittyvät kustannukset, jotka olisi katettava tuottajien maksuosuuksilla. Asetuksen *21 artiklassa* säädetään näiden maksujen mukauttamista koskevista yhdenmukaistetuista kriteereistä. Asetuksen *22 artiklassa* vahvistetaan säännöt, jotka koskevat kustannustenjakomekanismia sellaisten ajoneuvojen osalta, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa. Siinä siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä yksityiskohtaisista säännöistä, jotka koskevat maksujen mukauttamiskriteerien soveltamista ja kustannustenjakomekanismia rajatylittävän laajennetun tuottajan vastuun osalta.

Luvun *3 jaksossa* käsitellään romuajoneuvojen keräystä.

Asetuksen *23 artiklassa* säädetään tuottajien velvollisuudesta perustaa romuajoneuvojen keräysjärjestelmiä ja osallistua niihin sekä esitetään näitä järjestelmiä koskevat vaatimukset. Siinä myös velvoitetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että nämä järjestelmät toimivat moitteettomasti.

Asetuksen 24 artiklassa säädetään velvoitteesta toimittaa kaikki romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

Asetuksen 25 artiklassa säädetään valtuutettujen käsittelylaitosten velvollisuudesta antaa romutustodistus kaikista käsitellyistä romuajoneuvoista.

Asetuksen 26 artiklassa luetellaan ajoneuvojen omistajien velvollisuudet toimittaa ajoneuvonsa valtuutettuun käsittelylaitokseen, kun ajoneuvon käyttöikä loppuu, ja esittää laitoksen antama romutustodistus ajoneuvon rekisteristä poistamista varten.

Luvun 4 jakso kattaa romuajoneuvojen käsittelyn.

Asetuksen 27 artiklassa säädetään valtuutettujen käsittelylaitosten velvoitteista, jotka koskevat ajoneuvojen asianmukaisen käsittelyn edellyttämiä erityistoimia.

Asetuksen 28 artiklassa vahvistetaan romuajoneuvojen murskaukseen sovellettavat yleiset vaatimukset. Siinä kielletään myös romuajoneuvojen sekä niiden osien, komponenttien ja materiaalien sekoittaminen pakkausjätteeseen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromuun.

Asetuksen 29 artiklassa vahvistetaan romuajoneuvojen puhdistamista koskevat vaatimukset ja todetaan, että poistetut nesteet on varastoitava erikseen samoin kuin lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusiarvoista kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit. Siinä korostetaan myös, että poistetut sähköajoneuvojen akut on varastoitava ja niitä on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/[akut] mukaisesti.

Asetuksen 30 artiklassa velvoitetaan valtuutetut käsittelylaitokset poistamaan liitteessä VII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit ennen murskausta ja vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti tästä vaatimuksesta voidaan poiketa.

Asetuksen 31 artiklassa vahvistetaan velvoitteet arvioida poistettujen osien ja komponenttien soveltuvuus uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen, kunnostamiseen, kierrätykseen tai muihin käsittelytoimiin sekä se, miten ne olisi merkittävä. Siinä on myös luettelo osista, joita ei pitäisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen tai kunnostaa.

Asetuksen 32 artiklassa säädetään vaatimuksista, jotka koskevat käytettyjen, uudelleenvalmistettujen ja kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Nämä osat ja komponentit on merkittävä asianmukaisesti, ja niillä on oltava takuu.

Asetuksen 33 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on otettava käyttöön kannustimia, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista.

Asetuksen 34 artiklassa asetetaan kolme tavoitetta, jotka koskevat romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, niiden uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä sekä muovin kierrätystä.

Asetuksen 35 artiklassa kielletään muun kuin pysyvän jätteen sijoittaminen kaatopaikalle, jos sitä ei ole käsitelty murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävillä teknologioilla.

Asetuksen 36 artiklassa vahvistetaan säännöt uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden laskemiseksi tilanteissa, joissa romuajoneuvoja siirretään toiseen maahan käsittelyä varten.

Asetuksen V luvussa vahvistetaan käytettyjä ajoneuvoja ja niiden vientiä koskevat säännöt.

Luvun 1 jakso koskee käytettyjen ajoneuvojen tilaa. Asetuksen 37 artiklassa veloitetaan ajoneuvon omistaja osoittamaan, että siirrettävä ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, kun tämä siirtää ajoneuvon omistusoikeuden.

Luvun 2 jakso sisältää useita säännöksiä, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä.

Asetuksen 38 artiklassa vahvistetaan käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat edellytykset: niiden ei pitäisi olla liitteessä I esitettyjen kriteerien mukaisia romuajoneuvoja, ja niiden on oltava liikennekelpoisia. Siinä selitetään myös, miten tulliviranomaiset todentavat, ovatko ajoneuvot näiden vaatimusten mukaisia, ja millä tavoin.

Asetuksen 39 artiklassa tulliviranomaiset veloitetaan todentamaan automaattisesti ja sähköisesti, että vientiin tarkoitetut ajoneuvot ovat vientivaatimusten mukaisia.

Asetuksen 40 artiklassa säädetään, milloin tulliviranomaisten on tarkastettava vientiin tarkoitetut käytetyt ajoneuvot.

Asetuksen 41 artiklassa säädetään, milloin tulliviranomaisten olisi keskeytettävä käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin, 42 artikla koskee tilanteita, joissa käytetty ajoneuvo olisi luovutettava vientiin, ja 43 artiklassa säädetään perusteista, joiden nojalla ajoneuvon luovutus vientiin voidaan evätä.

Asetuksen 44 artikla koskee viranomaisten välistä yhteistyötä ja tulliin liittyvien tietojen vaihtoa, ja 45 artiklassa määritetään tähän tarkoitukseen käytettävä sähköinen järjestelmä.

Asetuksen VI luku sisältää säännöksiä asetukseen sisältyvien sääntöjen täytäntöönpanosta.

Asetuksen 46 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot tarkastamaan säännöllisesti valtuutetut käsittelylaitokset, korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat sekä muut laitokset ja talouden toimijat, jotka voivat käsitellä romuajoneuvoja.

Asetuksen 47 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot ottamaan käyttöön tehokkaita kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotka mahdollistavat tämän asetuksen mukaisesti tarvittavien tietojen vaihdon.

Asetuksen 48 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset tämän asetuksen rikkomisesta.

Asetuksen 49 artiklassa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltioiden komissiolle romuajoneuvojen keräyksestä ja käsittelystä toimittamia tietoja sekä laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täytäntöönpanoa.

Asetuksen VII luku on vakioluku, jossa on delegoituja säädöksiä (50 artikla) ja täytäntöönpanosäädöksiä (51 artikla) koskevia artikloja.

Asetuksen VIII luvussa esitetään muutokset asetukseen (EU) 2019/1020 ja asetukseen (EU) 2018/858.

Asetuksen IX luku on loppusäännöksiä koskeva vakioluku, jossa on artikloja kahdeksan vuoden kuluttua asetuksen hyväksymisestä tehtävästä arvioinnista (55 artikla), kumoamis- ja siirtymäsäännöksistä (56 artikla) ja voimaantulosäännöksistä (57 artikla).

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa *Euroopan vihreän kehityksen ohjelma*³, jäljempänä 'Euroopan vihreän kehityksen ohjelma', esitellään Euroopan kasvustrategia. Strategian tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen 2050 mennessä, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöänsä päättyessä kestäväällä tavalla.
- (2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

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

Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjästä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevilla malleilla. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoon koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon *Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta*⁴ kanssa, jossa kehoitetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto⁵ ja parlamentti⁶ korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

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

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

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

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

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

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

ei kuitenkaan käsitellä riittävästi romuajoneuvojen keräykseen liittyviä tärkeitä kysymyksiä eikä sitä oltu mukautettu näiden ajoneuvojen korkeatasoisen käsittelyn varmistamiseksi.

- (5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/64/EY⁹ säännellään ajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, jotta ajoneuvot voisivat saavuttaa direktiivissä 2000/53/EY asetetut tavoitteet niiden käyttöiän lopussa. Mainittu direktiivi ei ole parantanut merkittävästi uusien ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä, eikä sitä ole mukautettu uusien ajoneuvojen ominaisuuksiin, jotka ovat muuttuneet huomattavasti direktiivin voimaantulon jälkeen.
- (6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858¹⁰ otettiin käyttöön kattava tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä moottoriajoneuvoille, perävaunuille sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitetuille järjestelmille, komponenteille ja erillisille teknisille yksiköille, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja tarjota korkeatasoinen ympäristön suoja. Asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä II säädettyä EU-tyyppihyväksyntämenettelyä varten tarvitaan erillinen säädös. On tarpeen vahvistaa säännökset ja vaatimukset, jotka koskevat EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä olevien ajoneuvojen kiertoa. Jotta voidaan varmistaa, että ajoneuvot ovat näiden vaatimusten mukaisia, on tarpeen varmistaa, että vaatimusten noudattaminen todennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä. Tämän asetuksen mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntiin sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien markkinavalvontaa, korjaavia toimenpiteitä ja seuraamuksia koskevat säännökset. Tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntiin sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien markkinavalvontaa, korjaavia toimenpiteitä ja seuraamuksia koskevat säännökset.
- (7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn välillä on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden

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

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

ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten olisi yhdenmukaiset säännöt, sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.

- (8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (L_{3e} – L_{7e}), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_{3e} – L_{7e}) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.
- (9) Käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvät ongelmat eivät koske ainoastaan henkilöautoja (M_1) ja kevyitä hyötyajoneuvoja (N_1), vaan myös suurempia ajoneuvoja, kuten tutkimukset osoittavat¹¹. Sen vuoksi näitä säännöksiä olisi sovellettava myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ja O).
- (10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän asetuksen mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta.

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

- (11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita¹², tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä.
- (12) Direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että direktiivin ajoneuvojen suunnittelua koskevilla säännöksillä, joiden tarkoituksena on helpottaa ajoneuvojen purkamista ja kierrätysmateriaalien käyttöönottoa, oli hyvin vähäinen vaikutus uusien ajoneuvojen suunnitteluun ja valmistukseen, koska ne eivät olleet riittävän yksityiskohtaisia, täsmällisiä ja mitattavissa olevia.
- (13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöön loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöön päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyyppit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöön lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.
- (14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa *Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkyttöä ympäristöä*, jäljempänä 'kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia'¹³, että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta

¹² Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles,

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

¹³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä marraskuuta 2020, *Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkyttöä ympäristöä*, (COM(2020) 667 final).

välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia ihmisten terveyteen tai ympäristöön koko niiden elinkaaren aikana.

- (15) Direktiivissä 2000/53/EY rajoitetaan jo lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa ja säädetään poikkeuksista, joiden mukaan tällaisia aineita voidaan käyttää tietyissä sovelluksissa. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon nämä voimassa olevat säännöt. Kemikaalilainsäädännön johdonmukaisuuden varmistamiseksi muiden aineiden markkinoille saattamista ja käyttöä ajoneuvoissa koskeviin rajoituksiin olisi kuitenkin sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006¹⁴. Vastaavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1021¹⁵ säänneltyjen aineiden käyttöä koskevat rajoitukset olisi otettava käyttöön mainitun asetuksen säännösten perusteella. Sen vuoksi tässä asetuksessa ei pitäisi säätää mahdollisuudesta rajoittaa muiden aineiden kuin lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa.
- (16) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään poikkeuksista rajoituksiin, jotka koskevat lyijyn ja kadmiumin käyttöä ajoneuvoissa käytettävissä akuissa ja jotka korvataan tällä asetuksella. Aineiden käyttöä akuissa säännellään kuitenkin kattavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 2023/[akut]¹⁶. Tällaisten aineiden käyttöä olisi siis käsiteltävä mainitussa asetuksessa ja niitä koskevat rajoitukset ja niihin liittyvät poikkeukset olisi tarvittaessa siirrettävä kyseiseen asetukseen, eikä niitä pitäisi säännellä tällä asetuksella. Ennen kuin tällaisia rajoituksia otetaan käyttöön asetuksen (EU) N:o 2023/[akut] nojalla, olisi tehtävä kyseisen asetuksen mukainen kattava arviointi sen arvioimiseksi, onko poikkeus edelleen tarpeen ja missä laajuudessa.
- (17) Tieteen ja tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi edelleen siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista tämän asetuksen nojalla myönnettävien poikkeusten muuttamista. Ennen tällaisten poikkeusten muuttamista tai poistamista olisi arvioitava tällaisen muutoksen sosioekonomisia vaikutuksia, mistä ei säädetä direktiivissä 2000/53/EY, ja otettava huomioon vaihtoehtoisten aineiden saatavuus sekä vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana. Jotta voidaan varmistaa tehokas päätöksenteko, koordinointi ja tämän asetuksen muuttamiseen liittyvien teknisten, tieteellisten ja hallinnollisten näkökohtien hallinnointi siltä osin kuin on kyse aineiden käyttöä ajoneuvoissa koskevista

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006, annettu 18 päivänä joulukuuta 2006, kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta (EUVL L 396, 30.12.2006, s. 1).

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1021, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, pysyvistä organisaatioista yhdisteistä (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta, annettu [päivämäärä], akuista ja paristoista ja jätteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L [...]).

rajoituksista, Euroopan kemikaaliviraston olisi avustettava komissiota tällaisessa arvioinnissa.

- (18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisen arvoketjun merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.
- (19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyyppin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyyppissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyyppissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.
- (20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyyppissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyyppissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.
- (21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat

alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestopagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten tai kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyn tyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppiin.

- (22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.
- (23) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös]¹⁷ vaatimusten mukaisesti ja ottaen huomioon, että tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta sekä niiden osissa ja komponenteissa käytettäviä kriittisiä raaka-aineita koskevat säännökset, kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava asetuksen (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] sisältämien säännösten alakohtaisena täytäntöönpanona. Näin varmistetaan tämän asetuksen menettelyjen mukaisten erilaisten tiedotus-, merkintä- ja poistamisvelvoitteiden virtaviivaistaminen ja integrointi muita osia, komponentteja ja materiaaleja koskeviin velvoitteisiin.
- (24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppisiä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä,

¹⁷ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävä tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (COM(2023) 160 final).

jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

- (25) Asetuksessa (EU) 2018/858 säädetty tyyppihyväksyntäjärjestelmä edellyttää, että valmistajat rakentavat ajoneuvonsa, järjestelmänsä, komponenttinsa ja erilliset tekniset yksikkönsä hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti. Sen varmistamiseksi, että valmistajat noudattavat niihin tyyppihyväksyntävaiheessa sovellettavia kiertotalousvaatimuksia, joista säädetään tässä asetuksessa, ja että tyyppihyväksyntäviranomaiset voivat todentaa vaatimusten noudattamisen, valmistajien olisi sisällytettävä valmistusasiakirjoihin tyyppihyväksyntämenettelyssä tarvittavat tiedot. Avoimuuden lisäämiseksi ja sen varmistamiseksi, että vaaditut tyyppihyväksyntätiedot esitetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevan muun lainsäädännön vaatimusten mukaisesti, komission olisi muutettava komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/683¹⁸ vahvistettuja sääntöjä, joilla standardoidaan valmistusasiakirjoihin sisällytettävät asiakirjat ja tiedot, ja täsmennettävä siten tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset vaatimukset.
- (26) Jotta voidaan varmistaa, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia kullekin uudelle tyyppille ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. Strategian olisi perustuttava testattuihin teknologioihin, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.
- (27) Jotta voidaan lisätä kierrätettyjen materiaalien käyttöä koskevaa avoimuutta autoteollisuudessa ja tarjota kannustimia kierrätysmateriaalien osuuden nostamiseen, ajoneuvojen valmistajilta olisi edellytettävä, että ne toimittavat tekniset asiakirjat, joista käy ilmi kierrätysmateriaalien prosenttiosuus tyyppihyväksyttäviksi toimitetuissa uusissa ajoneuvotyypeissä. Tätä vaatimusta olisi sovellettava tiettyihin materiaaleihin, joiden osalta kierrätysmateriaalien osuuden kasvattaminen ajoneuvoissa tuottaisi erityisen merkittäviä ympäristöhyötyjä. Pakollinen ilmoitus olisi toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä muiden asiakirjojen kanssa osana tyyppihyväksyntähakemusta.
- (28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on

¹⁸

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

olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestopagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyypinhyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

- (29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.
- (30) Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi ajoneuvojen muovi- ja elastomeeriosien, -komponenttien ja -materiaalien merkinnässä ja luokittelussa käytettävä osien ja materiaalien koodausstandardeja, jotka vahvistettiin alun perin komission päätöksellä 2003/138/EY¹⁹. Niiden olisi varmistettava, että ajoneuvojen kaikki osat ja komponentit merkitään muun sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti. Tämä koskee etenkin niiden markkinoille saattamisissa ajoneuvoissa olevien akkujen ja kestopagneettien merkintöjä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VI, jossa täsmennetään, miten ajoneuvojen osat ja komponentit olisi merkittävä.
- (31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen

¹⁹ Komission päätös 2003/138/EY, tehty 27 päivänä helmikuuta 2003, ajoneuvojen osien ja materiaalien koodausstandardien vahvistamisesta romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY nojalla (EUVL L 53, 28.2.2003, s. 58–59).

tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen²⁰ ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen²¹ vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.

- (32) Sen varmistamiseksi, että tuottajiin ja muihin talouden toimijoihin sovelletaan samoja sääntöjä kaikissa jäsenvaltioissa, on tarpeen vahvistaa romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat yhdenmukaistetut säännöt. Tämän pitäisi johtaa korkeatasoiseen ihmisten terveyden ja ympäristön suojeluun kaikkialla unionissa. Se myös yhdenmukaistaisi talouden toimijoiden tarjoamien jätehuoltopalvelujen laatua entisestään ja helpottaisi uusioraaka-aineiden markkinoiden toimintaa.
- (33) Romuajoneuvojen turvallisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat suorittaa näiden ajoneuvojen jätehuoltotoimia, olisi saatava valtuutus toimivaltaiselta viranomaiselta. Valtuutus olisi myönnettävä vain, jos laitoksella tai yrityksellä on EU:n ja kansallisen lainsäädännön edellyttämät tekniset, taloudelliset ja organisatoriset valmiudet ajoneuvojen loppukäsittelyyn, tässä asetuksessa vahvistetut erityiset käsittelyvaatimukset mukaan lukien. Lisäksi valtuutetuilla käsittelylaitoksilla olisi oltava valtuudet antaa romutustodistuksia tämän asetuksen mukaisesti.
- (34) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään ajoneuvojen tuottajien perusvelvoitteesta kattaa osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista. Tämän velvoitteen pohjalta sekä saastuttaja maksaa -periaatteen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/98/EY²² säädettyjen laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti on aiheellista vahvistaa unionin tasolla vaatimukset, jotka koskevat romuajoneuvojen jätehuoltoon liittyviä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia. Tuottajilla olisi oltava laajennettu tuottajan vastuu markkinoille saattamistaan ajoneuvoista, kun ne ovat tulleet käyttöikänsä loppuun. Laajennetun tuottajan vastuun olisi velvoitettava tuottajat varmistamaan, että niiden jonkin jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamat ajoneuvot kerätään ja käsitellään tämän asetuksen mukaisesti ja että tällaisia ajoneuvoja käsittelevät jätehuoltotoimijat täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut kierrätystavoitteet.
- (35) Jotta olisi helpompaa valvoa, että tuottajat noudattavat laajennettua tuottajan vastuuta koskevia velvoitteitaan, jäsenvaltioiden olisi perustettava tuottajarekisteri. Rekisteröintivaatimukset olisi yhdenmukaistettava kaikkialla unionissa rekisteröinnin helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tuottajat asettavat ajoneuvoja saataville eri jäsenvaltioissa. Rekisteriä olisi käytettävä myös ilmoitettaessa toimivaltaisille

²⁰ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.

²¹ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysosalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

viranomaisille laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täyttämistä. Rekisteriin liittyvien ominaisuuksien ja menettelyllisten näkökohtien olisi myös oltava johdonmukaisia asetuksella (EU) 2023/[akut] perustetun tuottajarekisterin kanssa, jotta ajoneuvojen tuottajat ja akkujen tuottajat voivat käyttää yhtä ja samaa rekisteriä.

- (36) Jos tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla sellaisen jäsenvaltion alueella, johon tuottaja ei ole sijoittautunut, tuottajan olisi nimettävä laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetty edustaja.
- (37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevista järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.
- (38) Tuottajien olisi rahoitettava osa romuajoneuvojen keräys- ja käsittelykustannuksista, joita tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttämistä aiheutuu, erityisesti sellaisten velvoitteiden, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvoista saatavien uusioraaka-aineiden parempi laatu. Tulot, jotka valtuutetut käsittelylaitokset ja muut jätehuoltotoimijat ovat saaneet käytettyjen varaosien tai komponenttien sekä romuajoneuvoista hankittujen uusioraaka-aineiden myynnistä, olisi otettava huomioon määritettäessä tällaisten toimien kustannusten tarkkaa määrää, joka tuottajien olisi katettava. Tätä varten toimivaltaisten viranomaisten olisi yhteistyössä tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden kanssa seurattava keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia sekä tuottajien maksamien maksuosuuksien tasoa sen varmistamiseksi, että kustannukset jaetaan oikeudenmukaisesti kaikkien asianosaisten toimijoiden kesken.
- (39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti.
- (40) Tuottajien, jotka päättävät täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa itse, olisi myös annettava vakuus, jota käytetään romuajoneuvojen jätehuoltokustannusten kattamiseen. Tällaisia vakuuksia voidaan käyttää erityisesti tapauksissa, joissa asianomaiset tuottajat ovat maksukyvyttömiä tai lopettavat toimintansa pysyvästi.
- (41) Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta, tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin

toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

- (42) Koska ajoneuvoista tulee usein romuajoneuvoja eri jäsenvaltioissa kuin siinä, jossa ne on rekisteröity ensimmäisen kerran, on tarpeen ottaa käyttöön rajatylittävää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat säännöt. Näillä säännöillä olisi varmistettava, että tuottajan vastuu kattaa jätehuoltotoimijoille aiheutuvat keräys- ja käsittelykustannukset asianmukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Tätä varten tuottajan olisi nimettävä edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa ja perustettava mekanismeja asiaankuuluvien jätehuoltotoimijoiden kanssa tehtävää rajatylittävää yhteistyötä varten. Tällaisen mekanismin käyttöönotto edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista valtuutettujen käsittelylaitosten välille kaikkialla unionissa ja helpottaa unionin laajuisten lähestymistapojen kehittämistä yksittäisten tuottajien vastuuseen.
- (43) Jotta voidaan varmistaa näiden velvoitteiden noudattaminen ja välttää sisämarkkinoiden vääristyminen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisempia sääntöjä tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista ja rajatylittävien mekanismien ominaisuuksista.
- (44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. Tuottajien olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai osallistuttava niiden perustamiseen, ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun laitokseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jätteiden keräys.
- (45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, joten tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.
- (46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava

esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.

- (47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi annettava romutustodistus, jolla todistetaan, että romuajoneuvo on käsitelty. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY²³, ja päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Todistus olisi annettava sähköisessä muodossa ja toimitettava romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset ja viimeinen omistaja siirtävät sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.
- (48) Vaikka direktiivissä 2000/53/EY säädetään velvollisuudesta siirtää kaikki romuajoneuvot käsiteltäväksi valtuutettuun käsittelylaitokseen, ajoneuvoista hyvin merkittävän osan olinpaikkaa ei tiedetä, ja näitä ajoneuvoja on mahdollisesti käsitelty laittomasti tai ne on viety laittomasti romuajoneuvoina tai niiden tilaa ei ole ilmoitettu asianmukaisesti jäsenvaltioiden rekisteröintiviranomaisille. Tällaisia ajoneuvoja kutsutaan ”kadonneiksi ajoneuvoiksi”. Jäsenvaltioiden olisi tehostettava yhteistyötään kadonneiden ajoneuvojen määrän vähentämiseksi. Toisessa jäsenvaltiossa annettujen romutustodistusten tunnustamisen ja velvollisuuden ilmoittaa romutustodistuksen antamisesta niiden jäsenvaltioiden viranomaisille, joissa ajoneuvo on rekisteröity, pitäisi helpottaa romuajoneuvojen olinpaikan jäljittämistä.
- (49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttökänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa.
- (50) Romuajoneuvojen yhdenmukaisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi unionissa on olennaisen tärkeää varmistaa, että valtuutetut käsittelylaitokset hyväksyvät ja käsittelevät kaikki romuajoneuvot, osat, komponentit ja materiaalit, mukaan lukien ajoneuvojen korjaamisesta syntyvät jätteosat, niiden luvissa vahvistettujen ehtojen sekä tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten, parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU²⁴ mukaisesti.
- (51) Kun otetaan huomioon valtuutettujen käsittelylaitosten keskeinen rooli romuajoneuvojen jätehuollossa siten, että se ei vaikuta haitallisesti ympäristöön tai ihmisten terveyteen ja edistää unionin kiertotalouteen liittyvien tavoitteiden saavuttamista, on tarpeen vahvistaa tällaisiin laitoksiin sovellettavat velvoitteet, jotka kattavat niiden kaiken toiminnan romuajoneuvojen hyväksymisestä ja varastoinnista niiden lopulliseen käsittelyyn asti.
- (52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden varmistamiseksi dokumentoitava suoritettut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään

²³ Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94–95).

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

kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.

- (53) Romuajoneuvon puhdistaminen on ensimmäinen askel kohti ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvien vahinkojen ja työturvallisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemistä. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että romuajoneuvolle tehdään tarvittavat puhdistustoimet mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on toimitettu valtuutetulle käsittelylaitokselle, ennen kuin romuajoneuvolle suoritetaan muita käsittelyjä. Jäteöljyt olisi tässä vaiheessa kerättävä, varastoitava erillään muista nesteistä ja jatkokäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY mukaisesti. Lisäksi lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusi- ja kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit olisi poistettava romuajoneuvosta, jotta ne eivät aiheuta haitallisia vaikutuksia ihmisille tai ympäristölle.
- (54) Asetuksen (EU) 2023/[akut] moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki ajoneuvoihin sisältyvät akut olisi poistettava erikseen romuajoneuvosta ja varastoitava nimetyille alueille jatkokäsittelyä varten.
- (55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.
- (56) Kun valtuutetut käsittelylaitokset ovat poistaneet osia ja komponentteja romuajoneuvosta, niiden olisi huolellisesti arvioitava ja määritettävä, soveltuvatko kyseiset osat ja komponentit uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, käyttäen objektiivisia kriteerejä, jotka liittyvät osien ja komponenttien teknisiin ominaisuuksiin ja ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin vaatimuksiin.
- (57) Asetuksessa (EU) 2023/[akut] vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua.
- (58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen

tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

- (59) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan komissio totesi, että tunnistamattomat toimittajat tarjoavat yleisölle käytettyjä varaosia ja komponentteja, jotka ovat usein peräisin laittomasta toiminnasta. Sen vuoksi olisi vahvistettava uudet vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Tällaiset osat ja komponentit olisi ennen kaikkea varustettava merkinnällä, josta käy ilmi sen ajoneuvon valmistenumero, josta komponentti tai osa on poistettu, sekä osan tai komponentin poistanut toimija, ja niille olisi annettava takuu.
- (60) Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi tiettyjä romuajoneuvoista poistettuja komponentteja ja osia ei pitäisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen eikä kunnostaa. Tällaisia osia ja komponentteja ei pitäisi käyttää uusien ajoneuvojen rakentamiseen eikä jo markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa.
- (61) Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan kansallisella tasolla käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, kunnostamista ja uudelleenvalmistusta riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöään lopussa. Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettujen kannustimien parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi.
- (62) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan komissio totesi, että direktiivissä oleva kierrätyksen määritelmä on liian laaja ja ettei se ole yhdenmukainen direktiivin 2008/98/EY kanssa, koska maantäyttö katsotaan siinä kierrätystoimeksi. Sen vuoksi asetuksessa olisi yhdenmukaistettava kierrätyksen määritelmä direktiivin 2008/98/EY kanssa ja jätettävä maantäyttö sen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.
- (64) On tärkeää lisätä laadukkaiden uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja ei pitäisi käsitellä murskaamossa yhdessä pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa, jotta erityisesti kuparin erottamista teräsjakeista voidaan parantaa.

- (65) Romuajoneuvojen käsittelyn laadun parantamiseksi entisestään pitäisi olla kiellettyä sijoittaa kaatopaikoille murskatuista romuajoneuvoista peräisin olevia jättejakeita, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä ja joita ei ole käsitelty murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävillä teknologioilla.
- (66) Romuajoneuvot luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, eikä niitä voida viedä OECD:n ulkopuolisiin maihin. Puhdistettuja romuajoneuvoja voidaan edelleen käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että kyseiset romuajoneuvot siirretään asetuksen (EU) 1013/2006 mukaisesti.
- (67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat pääpiirteissään tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.
- (68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selvittää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi erityisesti vaadittava osoittamaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Käytetyn ajoneuvon tilan arvioimiseksi ajoneuvon omistajan, muiden talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten olisi todennettava, täytyvätkö tietyt kriteerit, jotka määrittävät, onko kyseinen ajoneuvo romuajoneuvo. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I, jossa määritetään kriteerit sille, milloin ajoneuvo on romuajoneuvo.
- (69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”²⁵ korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma²⁶ on osoittanut, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ja ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU²⁷ mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ja vakuutus, jossa

²⁵ COM(2021)400.

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

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51–128).

vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään liikennekelpoisena.

- (70) On tärkeää perustaa mekanismi, jolla voidaan tehokkaasti todentaa, että käytetyt ajoneuvot täyttävät vientivaatimukset, haittaamatta kuitenkaan unionin ja kolmansien maiden välistä kauppaa. Sen vuoksi komission olisi perustettava sähköinen järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat vaihtaa reaaliaikaisesti tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Komissio on kehittänyt MOVE-HUB-viestienvaihtoalustan, jonka avulla voidaan vaihtaa viestejä jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittämistä varten. MOVE-HUB-alustassa on jo nykyisin tätä tukevia ominaisuuksia ja toimintoja, jotka liittyvät unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen jakamiseen ajoneuvorekisteriviranomaisten välillä. Alusta isännöi tällä hetkellä maantiekuljetusyritysrekisterien (ERRU) yhteenliittäntää, ajokorttirekistereitä (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekisterien (ProDriveNet) yhteenliittäntää, ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmää (RSI) ja ajopiirturikorttirekistereiden (TACHOnet) yhteenliittäntää. MOVE-HUBin toimintoja olisi siis laajennettava edelleen, jotta voidaan vaihtaa tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Jotta tulli voi todentaa sähköisesti ja automaattisesti, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo vientivaatimusten mukainen, MOVE-HUBin ylläpitämä sähköinen järjestelmä olisi liitettävä EU:n tullialan yhdenmukaiseen palveluympäristöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2399²⁸ mukaisesti. Mainituksessa asetuksessa säädetään automatisoitujen tarkastusten kattavasta kehiksestä, jota sovelletaan tiettyyn muuta kuin tullialaa koskevaan unionin mahdollisuuteen. Tässä asetuksessa olisi siksi vahvistettava tärkeimmät tarkastettavat tekijät, kun taas tarkastuksen täytäntöönpanon teknisistä näkökohdista säädettäisiin asetuksessa (EU) 2022/2399.
- (71) Jotta voidaan varmistaa vientivaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tarvittavien sähköisten järjestelmien kehittämiseksi ja niiden saattamiseksi yhteentoimiviksi kansallisten järjestelmien kanssa.
- (72) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä keskenään yhteistyötä varmistaakseen käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien vaatimusten tehokkaan täytäntöönpanon ja tarjotakseen toisilleen keskinäistä apua. Tähän apuun olisi sisällyttävä tiedonvaihto, jolla todennetaan ajoneuvojen tila ennen niiden vientiä, mukaan lukien rekisteröintitietojen vahvistaminen jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot oli aiemmin rekisteröity. Kattavan yhteistyön saavuttamiseksi jäsenvaltioiden olisi lisäksi tehtävä yhteistyötä kolmansien maiden viranomaisten kanssa.
- (73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013²⁹ mukaisesti. Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen päästöihin liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2022/2399, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, Euroopan unionin tullialan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta (EUVL L 317, 9.12.2022, s. 1).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

yhdennetyn palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden vaatimusten asettamista.

- (74) Asetuksessa (EU) N:o 952/2013 säädettyjen yksinkertaistettujen tullimenettelyjen soveltamista ei pitäisi sallia, jotta vältetään riski siitä, että ajoneuvoja viedään ilman vaadittuja ajoneuvon valmistenumeron ja liikennekelpoisuuden osoittavia asiakirjoja ja että vientivaatimusten noudattamatta jättäminen havaitaan vasta, kun ajoneuvo on jo poistunut unionista. Nämä menettelyt estäisivät tulliviranomaisia suorittamasta reaaliaikaisia tarkastuksia EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta, mikä lisäisi riskiä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien unionin sääntöjen rikkomisesta.
- (75) Komissio katsoi direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan, että yksi direktiivin puutteista on pakollisia tarkastuksia koskevien vaatimusten puuttuminen. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi vahvistettava vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat tarkastusten tiheyttä, laajuutta ja tällaisten tarkastusten kohteena olevien laitosten ominaispiirteitä. Näin turvattaisiin valtuutettujen käsittelylaitosten kilpailukyky laittomiin toimijoihin nähden ja varmistettaisiin romuajoneuvojen keräystä ja käsittelyä koskevien lupaehtojen ja vaatimusten jatkuva noudattaminen.
- (76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastusten olisi katettava vuosittain vähintään 10 prosenttia valtuutetuista käsittelylaitoksista ja toiminnanharjoittajista. Myös korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien toimipaikkoja olisi tarkastettava. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa [uusi jätteensiirtoasetus].
- (77) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotta tarkastukset voidaan suorittaa tehokkaasti. Tällaisten mekanismien olisi mahdollistettava sellaisten ajoneuvorekisteritietojen vaihto, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen seuraamiseksi ja sen tarkistamiseksi, onko ne käsitelty asianmukaisesti niiden käyttöään lopussa.
- (78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvat vahingot. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.
- (79) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt seuraamuksista, joita sovelletaan tämän asetuksen rikkomiseen, ja varmistettava kyseisten sääntöjen täytäntöönpano. Seuraamukset olisi vahvistettava erityisesti niiden säännösten rikkomisesta, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä, romuajoneuvojen toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin tai keräyspisteisiin sekä käytettyjen,

uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Säädettyjen seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

- (80) Raportointivelvoitteiden vahvistaminen on tarpeen, jotta voidaan varmistaa unionin lainsäädännön asianmukainen täytäntöönpano, seuranta ja arviointi sekä tarjota markkinoille ajantasaisia avoimuustietoja. Komissio tarvitsee oikeita ja paikkansapitäviä tietoja voidakseen arvioida, toimivatko asetuksessa säädetyt toimenpiteet asianmukaisesti, ja ehdottaa tarvittaessa lisämukautuksia, joilla pyritään varmistamaan romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely tai virtaviivaistamaan asetuksen täytäntöönpanoa. Raportointiin liittyvän taakan rajoittamiseksi ainoastaan tämän asetuksen täytäntöönpanon kannalta välttämättömät tiedot olisi ilmoitettava, ja raportointia olisi helpotettava digitaalisilla välineillä. Näiden seikkojen perusteella olisi täsmennettävä, mitkä tiedot talouden toimijoiden on ilmoitettava asianomaisille viranomaisille ja jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle. Jotta voidaan varmistaa raportointivaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Täytäntöönpanosäädöksissä, joilla olisi korvattava komission päätös 2005/293/EY³⁰, olisi myös säädettävä menetelmästä, jolla lasketaan ja todennetaan, onko uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet saavutettu.
- (81) Jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on tärkeä rooli tässä asetuksessa vahvistettujen romuajoneuvojen keräystä ja jätehuoltoa koskevien velvoitteiden noudattamisen todentamisessa, mukaan lukien kyseisten ajoneuvojen olinpaikan parempi seuranta ja romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjuminen. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi edellytettävä, että jätehuoltotoimijat ja muut asiaankuuluvat talouden toimijat toimittavat toimivaltaisille viranomaisille tietoja, joiden avulla viranomaiset voivat paremmin seurata romuajoneuvojen keräystä ja jätehuoltoa koskevien säännösten täytäntöönpanoa.
- (82) Komissiolle tällä asetuksella siirrettyä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011³¹ mukaisesti.
- (83) Kun komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä tämän asetuksen nojalla, on erityisen tärkeää, että se asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa³² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (84) Asetuksen (EU) 2019/1020 liitettä II, jossa luetellaan unionin yhdenmukaistamislainsäädäntö, joka ei sisällä säännöksiä seuraamuksista, olisi muutettava direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY poistamiseksi kyseisestä

³⁰ Komission päätös 2005/293/EY, tehty 1 päivänä huhtikuuta 2005, romuajoneuvoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY asetettujen uudelleenkäytön/hyödyntämisen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen tavoitteiden seurantaa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 94, 13.4.2005, s. 30–33).

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

³² EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

luettelosta, koska nykyiseen asetukseen on tarpeen sisällyttää seuraamuksia koskevia säännöksiä.

- (85) On tarpeen varmistaa, että tämän asetuksen tyyppihyväksyntään liittyvät säännökset ja vaatimukset todennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Sen vuoksi asetusta (EU) 2018/858 olisi muutettava vastaavasti.
- (86) Kadonneiden ajoneuvojen on todettu olevan yksi direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon suurimmista haasteista. Sellaisen tehokkaan järjestelmän puuttuminen, joka mahdollistaisi reaaliaikaisen tietojenvaihdon jäsenvaltioiden välillä ajoneuvojen rekisteröinnin tilasta, haittaa jäljitettävyyttä ja on todettu syyksi ”kadonneiden ajoneuvojen” suureen määrään unionissa. Tämän vuoksi komission olisi ehdotettava ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY³³ tarkistamista. Tarkistuksessa olisi edellytettävä, että jäsenvaltiot kirjaavat alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen osalta sähköisesti tiedot, joiden avulla voidaan asianmukaisesti dokumentoida ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen syyt, erityisesti jos ajoneuvo on käsitelty romuajoneuvona valtuutetussa käsittelylaitoksessa, se on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, se on viety kolmanteen maahan unionin ulkopuolelle tai se on varastettu. Lisäksi ajoneuvojen omistajat olisi velvoitettava ilmoittamaan omistajuudessaan tapahtuneista muutoksista viipymättä kansalliselle ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jotta väliaikaisesti rekisteristä poistettujen ajoneuvojen laiton purkaminen tai vienti voidaan estää. Nämä muutokset perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, joiden mukaan jäsenvaltioiden on kirjattava sähköisesti tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista, ja täydentävät niitä.
- (87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen tiettyihin luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon.
- (88) Komission kertomuksessa olisi myös arvioitava toimenpiteitä, jotka koskevat tietojen antamista ajoneuvoissa olevista huolta aiheuttavista aineista, ja sitä, onko tällaisten aineiden jäljitettävyyttä parannettava. Siinä olisi myös arvioitava, onko tarpeen ottaa käyttöön toimenpiteitä sellaisten aineiden osalta, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvojen käsittelyyn niiden käyttöään lopussa, jotta käsittely vastaisi paremmin asetusta (EU) [kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskeva asetusta].
- (89) On tarpeen antaa riittävästi aikaa, jotta talouden toimijat voivat täyttää tähän asetukseen perustuvat velvollisuutensa ja jotta jäsenvaltiot voivat perustaa sen soveltamisessa tarvittavan hallinnollisen infrastruktuurin. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä.

³³ Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

- (90) Direktiivin 2000/53/EY kumoamista olisi lykättävä, jotta jäsenvaltiot voisivat toteuttaa tarvittavat hallinnolliset toimenpiteet keräysjärjestelmien perustamiseksi samalla kun huolehditaan jatkuvuudesta talouden toimijoiden ja jätehuoltotoimijoiden kannalta.
- (91) Tällä asetuksella ei muuteta direktiivillä 2000/53/EY vahvistettuja sääntöjä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käytön rajoittamista ajoneuvoissa, eikä poikkeuksia näistä rajoituksista. Siinä vahvistetaan kuitenkin selkeämmät säännöt siitä, miten näiden rajoitusten ja muiden kiertotalousvaatimusten noudattaminen on todennettava tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Kyseisten sääntöjen soveltamista olisi lykättävä, jotta valmistajilla on riittävästi aikaa alkaa noudattaa niitä. Sen vuoksi direktiivin 2000/53/EY lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käytön rajoituksia koskevien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä sääntöjä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa jatkuvuus ja se, että unionin markkinoille saatetut ajoneuvot eivät sisällä tällaisia aineita muissa kuin mainitussa direktiivissä säädetyissä tapauksissa.
- (92) Tässä asetuksessa säädetään myös laajennetusta tuottajan vastuusta selkeämmin kuin direktiivissä 2000/53/EY. Koska tällaisten järjestelmien perustaminen ja tarvittavien kansallisten säännösten antaminen tuottajien ja tuottajayhteisöjen hyväksymisestä vaativat jonkin verran aikaa, kyseisten säännösten soveltamista olisi lykättävä. Direktiivin 2000/53/EY vastaavien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä säännöksiä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa tuottajien romuajoneuvojen keräämisestä aiheutuvien kustannusten rahoittamisen jatkuvuus.
- (93) Tämä asetus sisältää myös uusia romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vaatimuksia, erityisesti osien ja komponenttien poistamisesta niiden uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen tai kunnostamisen edistämiseksi sekä kierrätysprosessien laadun parantamisesta. Jätehuoltotoimijat tarvitsevat aikaa mukautuakseen näihin uusiin vaatimuksiin, minkä vuoksi niiden soveltamista olisi lykättävä. Direktiivin 2000/53/EY vastaavien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes kyseisiä vaatimuksia aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa romuajoneuvojen käsittelyn jatkuvuus.
- (94) Direktiivin 2000/53/EY mukaisten raportointivelvoitteiden ja niihin liittyvien tietojen komissiolle toimittamista koskevien velvoitteiden olisi jatkuvuuden varmistamiseksi pysyttävä voimassa tietyn ajan, kunnes komissio hyväksyy uudet laskentasäännöt ja raportointimuodot tämän asetuksen mukaisesti.
- (95) Kaikkien luokkien L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoja koskevien säännösten soveltamista olisi lykättävä, jotta toimijoilla olisi riittävästi aikaa alkaa noudattaa uusia vaatimuksia. Tämä on erityisen tärkeää, kun on kyse sellaisille valtuutetuille käsittelylaitoksille myönnettävistä luvista, jotka pystyvät puhdistamaan ja jatkokäsittämään tällaisia ajoneuvoja.
- (96) Koska kaikki moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta koskevat säännöt sisältyvät tähän asetukseen, direktiivin 2005/65/EY kumoamista olisi lykättävä selkeyden, järjeistämisen ja yksinkertaistamisen vuoksi. Tämä antaa valmistajille riittävästi aikaa varmistaa, että niiden suunnittelemat ja rakentamat ajoneuvotyyppit ovat kiertotalousvaatimusten mukaisia, ja hyväksyntäviranomaisille riittävästi aikaa uusien sääntöjen täytäntöönpanoon.
- (97) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien

haittavaikutusten ehkäiseminen ja vähentäminen sekä ihmisten terveyden ja ympäristön suojelun korkean tason varmistaminen, vaan ne voidaan yhdenmukaistamistarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

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

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan
 - a) asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja b alakohdan i alakohdassa tarkoitettuihin luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;
 - b) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 60 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;
 - c) [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 60 kuukautta] alkaen asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa tarkoitettuihin luokkien L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin.
2. Tätä asetusta ei sovelleta
 - a) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin;
 - b) ajoneuvon muihin osiin, jotka on tyyppihyväksytty luokan N₁, N₂, N₃, M₂ tai M₃ monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, kuin perusajoneuvoon;
 - c) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 30 alakohdassa määriteltyihin pieninä sarjoina valmistettaviin ajoneuvoihin;
 - d) direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7 kohdassa määriteltyihin museoajoneuvoihin.
3. Sen estämättä, mitä 1 kohdan b alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin eikä romuajoneuvoihin:
 - a) 4 artikla, joka koskee ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä;
 - b) 5 artikla, joka koskee ajoneuvoissa olevia aineita koskevia vaatimuksia;

- c) 6 artikla, joka koskee kierrätysmateriaalien vähimmäisosuutta ajoneuvoissa;
 - d) 7 artikla, joka koskee ajoneuvojen tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen ja vaihtamisen mahdollistavaa suunnittelua;
 - e) 8 artikla, joka koskee yleisiä velvoitteita;
 - f) 9 artikla, joka koskee kiertotalousstrategiaa;
 - g) 10 artikla, joka koskee ilmoitusta kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa;
 - h) 12 artikla, joka koskee ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkintöjä;
 - i) 13 artikla, joka koskee ajoneuvon kiertotalouspassia;
 - j) 21 artikla, joka koskee maksujen mukauttamista;
 - k) 22 artikla, joka koskee kustannusten jakomekanismia sellaisten ajoneuvojen tapauksessa, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa;
 - l) 28 artikla, joka koskee murskausta koskevia yleisiä vaatimuksia;
 - m) 30 artikla, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskausta;
 - n) 31 artikla, joka koskee poistettuja osia ja komponentteja koskevia vaatimuksia;
 - o) 32 artikla, joka koskee käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa;
 - p) 33 artikla, joka koskee osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista;
 - q) 34 artikla, joka koskee uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevia tavoitteita;
 - r) 35 artikla, jossa kielletään muun kuin pysyvän jätteen sijoittaminen kaatopaikalle;
 - s) 36 artikla, joka koskee romuajoneuvojen siirtoja.
4. Sen estämättä, mitä 1 kohdan c alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta luokkien L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoihin eikä romuajoneuvoihin:
- a) 3 kohdassa luetellut artiklat;
 - b) 38 artikla, joka koskee käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia ja vaatimuksia;
 - c) 39 artikla, joka koskee ajoneuvon valmistenumeron ja ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattista todentamista;
 - d) 40 artikla, joka koskee riskinhallintaa ja tullitarkastuksia;
 - e) 41 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen keskeyttämistä;
 - f) 42 artikla, joka koskee luovutusta vientiin;
 - g) 43 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen epäämistä;
 - h) 44 artikla, joka koskee viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa;
 - i) 45 artikla, joka koskee sähköisiä järjestelmiä.

5. Sen estämättä, mitä 2 kohdan a alakohdassa säädetään, erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin sovelletaan seuraavia säännöksiä:
- a) 5 artikla, joka koskee ajoneuvoissa olevia aineita koskevia vaatimuksia;
 - b) 16 artikla, joka koskee laajennettua tuottajan vastuuta;
 - c) 20 artikla, joka koskee tuottajien taloudellista vastuuta;
 - d) 23 artikla, joka koskee romuajoneuvojen keräystä;
 - e) 24 artikla, joka koskee romuajoneuvojen toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin;
 - f) 25 artikla, joka koskee romutustodistusta;
 - g) 26 artikla, joka koskee ajoneuvon omistajan velvollisuuksia;
 - h) 29 artikla, joka koskee puhdistamista;
 - i) 30 artikla, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskausta.
6. Sen estämättä, mitä 1 kohdan b ja c alakohdassa säädetään, 16, 19, 20, 27 ja 46–49 artiklaa sovelletaan luokkien L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin seuraavin muutoksin:
- a) jäljempänä 16 artiklassa tarkoitettuun laajennettuun tuottajan vastuuseen on sisällyttävä tällaisten ajoneuvojen tuottajien velvollisuus varmistaa, että ajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella ja joista tulee romuajoneuvoja,
 - i) kerätään 23 artiklan mukaisesti;
 - ii) puhdistetaan 29 artiklan mukaisesti;
 - b) jäljempänä 19 artiklassa tarkoitettu valtuutus myönnetään, kun on osoitettu, että hakija täyttää 19 artiklan 2 kohdassa vahvistetut ajoneuvojen keräystä ja puhdistamista koskevat kriteerit;
 - c) tuottajien 20 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti maksamien maksuosuuksien on katettava tällaisiin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen keräyksestä ja puhdistamisesta aiheutuvat kustannukset, joita ei kateta jätehuoltotoimijoiden tuloilla, jotka liittyvät käytettyjen varaosien ja -komponenttien, puhdistettujen romuajoneuvojen tai romuajoneuvoista kierrätettyjen uusioraaka-aineiden myyntiin;
 - d) jäljempänä olevaa 27 artiklaa sovelletaan, lukuun ottamatta 3 kohdan c ja d alakohtaa;
 - e) jäljempänä olevia 46–49 artiklaa sovelletaan ainoastaan tällaisiin ajoneuvoluokkiin sovellettavien velvoitteiden täytäntöönpanoon.

3 artikla
Määritelmät

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan
- 1) 'ajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 15 alakohdassa määriteltyä tai asetuksen (EU) 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa lueteltua ajoneuvoa;

- 2) 'romuajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä jätettä, tai ajoneuvoa, joka on korjauskelvoton liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti;
- 3) 'ajoneuvotyyppillä' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 32 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 3 artiklan 73 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä;
- 4) 'uudelleenkäytettävyydellä' mahdollisuutta käyttää uudelleen romuajoneuvosta poistettuja osia tai komponentteja;
- 5) 'uudelleenkäytöllä' toimia, joilla romuajoneuvojen osia tai komponentteja käytetään samaan tarkoitukseen, jota varten ne on suunniteltu;
- 6) 'kierrätettävyydellä' mahdollisuutta kierrättää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;
- 7) 'hyödynnettävyydellä' mahdollisuutta hyödyntää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;
- 8) 'tavarantoimittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka toimittaa osia, komponentteja tai materiaaleja valmistajalle, joka käyttää niitä ajoneuvojen valmistukseen;
- 9) 'muovilla' asetuksen (EY) N:o 1907/2006 3 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua polymeeriä, johon on saatettu lisätä lisäaineita tai muita aineita;
- 10) 'kriittisillä raaka-aineilla' asetuksen (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyjä kriittisiä raaka-aineita;
- 11) 'kulutusjätteellä' jätettä, joka syntyy tuotteista sen jälkeen, kun ne on saatettu markkinoille;
- 12) 'poistamisella' manuaalista, mekaanista, kemiallista, termistä tai metallurgista käsittelyä, jonka tuloksena romuajoneuvoista peräisin olevat osat, komponentit tai materiaalit voidaan tunnistaa erilliseksi tuotosvirraksi tai tuotosvirran osaksi;
- 13) 'sähköisellä ajomoottorilla' sähkömoottoria, joka tuottaa ajoneuvolle ajovoimaa muuntamalla sähköisen ottotehon mekaaniseksi lähtötehoksi;
- 14) 'sähköajoneuvon ajovoima-akulla' asetuksen (EU) 2023/[akut ja jäteakut] 3 artiklan 14 alakohdassa määriteltyä sähköajoneuvon ajovoima-akkua;
- 15) 'valtuutetulla käsittelylaitoksella' laitosta tai yritystä, jolla on direktiivin 2008/98/EY ja tämän asetuksen mukaisesti lupa kerätä ja käsitellä romuajoneuvoja;
- 16) 'käsittelyllä' kaikkea toimintaa sen jälkeen, kun romuajoneuvo on luovutettu laitokseen puhdistusta, purkamista, paalaamista, leikkaamista, murskaamista, hyödyntämistä tai murskausjätteiden loppukäsittelyn valmistelua varten, sekä kaikkea muuta romuajoneuvon ja sen osien, komponenttien ja materiaalien hyödyntämistä tai hävittämistä varten toteutettavia toimia;
- 17) 'murskauksella' toimia, joilla romuajoneuvoja revitään paloiksi tai hajotetaan;
- 18) 'korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka elinkeino- tai ammattitoimintaansa liittyen tarjoaa korjaus- tai huoltopalveluja joko valmistajista riippumatta tai näiden valtuuttamina;
- 19) 'markkinoille saattamisella' ajoneuvon asettamista ensimmäistä kertaa saataville unionissa;

- 20) 'asettamisella saataville markkinoilla' ajoneuvon toimittamista markkinoille liiketoiminnan yhteydessä jakelua tai käyttöä varten joko maksua vastaan tai maksutta;
- 21) 'jätehuoltotoimijalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ammattimaisesti huolehtii romuajoneuvojen käsittelystä;
- 22) 'tuottajalla' valmistajaa, maahantuoja tai jakelijaa, joka käytetystä myyntitavasta riippumatta, mukaan lukien direktiivin 2011/83/EU 2 artiklan 7 alakohdassa määritellyt etäsopimukset, toimittaa ajoneuvon ensimmäistä kertaa ammattimaisesti jakelua tai käyttöä varten jäsenvaltioiden alueella;
- 23) 'tuottajayhteisöllä' oikeushenkilöä, joka taloudellisesti tai taloudellisesti ja toiminnallisesti huolehtii laajennettuun tuottajavastuuseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä useiden tuottajien puolesta;
- 24) 'laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetyllä edustajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on sijoittautunut jäsenvaltioon, jossa tuottaja asettaa ajoneuvon ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla ja joka ei ole sama kuin tuottajan sijoittautumisjäsenvaltio, ja jonka tuottaja on nimennyt direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 5 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti täyttämään kyseiselle tuottajalle tämän asetuksen IV luvun mukaisesti kuuluvat velvoitteet;
- 25) 'uusioraaka-aineella' materiaalia, joka on saatu kierrätysprosessien tuloksena ja jolla voidaan korvata primaariraaka-aineita;
- 26) 'ajoneuvon omistajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on omistusoikeus ajoneuvoon, ja jollei toisin määrätä, ketä tahansa rekisteröintitodistuksen haltijaa;
- 27) 'murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävällä teknologialla' tekniikoita ja teknologioita, joita käytetään romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien käsittelyyn jatkohyödyntämistä varten ajoneuvon murskauksen jälkeen;
- 28) 'uudelleenvalmistuksella' toimintaa, jossa uusi osa tai komponentti valmistetaan osista ja komponenteista, jotka on poistettu joko ajoneuvoista tai romuajoneuvoista, ja jossa osaan tai komponenttiin tehdään vähintään yksi muutos, joka vaikuttaa sen turvallisuuteen, suorituskykyyn, tarkoitukseen tai tyyppiin;
- 29) 'kunnostuksella' toimia, jotka toteutetaan ajoneuvoista tai romuajoneuvoista poistetun osan tai komponentin valmistelemiseksi, puhdistamiseksi, testaamiseksi ja tarvittaessa korjaamiseksi, jotta kyseisen osan tai komponentin suorituskyky tai toimivuus palautetaan vastaamaan alun perin suunnitteluvaiheessa aiottua ja markkinoille saattamisen aikana sovellettua käyttötarkoitusta ja suorituskykyä;
- 30) 'pakkausjätteellä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/62/EY³⁴ 3 artiklan 2 alakohdassa [asetuksen (EU) [pakkauksista ja pakkausjätteistä annettu asetus] 3 artiklan 20 alakohdassa] määriteltyä pakkausjätettä;
- 31) 'sähkö- ja elektroniikkalaiteromulla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/19/EU³⁵ 3 artiklan 1 kohdan e alakohdassa määriteltyä sähkö- ja elektroniikkalaiteromua;

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/62/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 1994, pakkauksista ja pakkausjätteistä (EYVL L 365, 31.12.1994, s. 10).

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/19/EU, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2012, sähkö- ja elektroniikkalaiteromusta (EUVL L 197 24.7.2012, s. 38).

- 32) 'muulla kuin pysyvällä jätteellä' jätettä, joka ei täytä neuvoston direktiivin 1999/31/EY³⁶ 2 artiklan e alakohdassa säädettyjä pysyvän jätteen määritelmän edellytyksiä;
 - 33) 'käytetyllä ajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on rekisteröity jäsenvaltiossa tai muussa maassa ja joka ei ole romuajoneuvo;
 - 34) 'vientiin tarkoitettulla käytetyllä ajoneuvolla' käytettyä ajoneuvoa, joka on tarkoitus asettaa asetuksen (EU) N:o 952/2013 269 artiklassa säädettyyn tullimenettelyyn;
 - 35) 'talouden toimijoilla' tuottajia, kerääjiä, ajoneuvovakuutusyhtiöitä, tavarantoimittajia, korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia, jätahuoltotoimijoita ja muita toimijoita, jotka osallistuvat ajoneuvojen suunnitteluun, käytettyjen ajoneuvojen kauppaan tai romuajoneuvojen jätahuoltoon.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi sovelletaan seuraavia määritelmiä:
- a) 'jäte', 'jäteöljy', 'jätteen haltija', 'jätahuolto', 'keräys', 'ehkäiseminen', 'kierrätys', 'hyödyntäminen', 'maantäyttö', 'loppukäsittely' ja 'laajennettua tuottajan vastuuta koskeva järjestelmä', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 a, 19 ja 21 alakohdassa;
 - b) 'tyyppihyväksyntä', 'monivaiheinen tyyppihyväksyntä', 'komponentti', 'osat', 'varaosat', 'perusajoneuvo', 'pieninä sarjoina valmistettava ajoneuvo', 'erikoiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo', 'markkinavalvontaviranomainen', 'hyväksyntäviranomainen', 'valmistaja', 'maahantuoja' ja 'jakelija', sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43 alakohdassa;
 - c) 'rekisteröinti', 'rekisteröintitodistus', 'väliaikainen peruuttaminen', 'rekisteröintitodistuksen haltija' ja 'rekisteröinnin peruuttaminen', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 1999/37/EY 2 artiklan b, c, d, e ja f alakohdassa;
 - d) 'museoajoneuvo', 'katsastus' ja 'katsastustodistus', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7, 9 ja 12 alakohdassa;
 - e) 'huolta aiheuttavat aineet' ja 'tietoväline' sellaisina, kuin ne on määritelty asetuksen [kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskeva asetus] 2 artiklan 28 ja 30 alakohdassa.

II LUKU

KIERTOTALOUSVAATIMUKSET

4 artikla

Ajoneuvojen uudelleenkäytettävyys, kierrätettävyys ja hyödynnettävyys

1. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty [*julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen*]

³⁶ Neuvoston direktiivi 1999/31/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, kaatopaikoista (EYVL L 182, 16.7.1999, s. 1–19).

päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta] tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, on rakennettava siten, että

- a) vähintään 85 prosenttia massasta on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä;
 - b) vähintään 95 prosenttia massasta on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä.
2. Valmistajien on kunkin 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvotyypin osalta toteutettava seuraavat toimenpiteet:
- a) kerättävä tarvittavat tiedot koko toimitusketjusta, erityisesti kaikkien ajoneuvojen valmistuksessa käytettyjen materiaalien luonteesta ja massasta, vaatimusten jatkuvan noudattamisen varmistamiseksi;
 - b) säilytettävä kaikki muut ajoneuvoa koskevat asiaankuuluvat tiedot, joita tarvitaan e alakohdassa tarkoitetussa laskentaprosessissa;
 - c) todennettava tavarantoimittajilta saatujen tietojen oikeellisuus ja täydellisyys;
 - d) hallinnoitava materiaalien erittelyä ja dokumentoitava se;
 - e) laskettava 1 kohdan soveltamiseksi uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet komission 3 kohdan mukaisesti vahvistaman menetelmän mukaisesti tai, ennen kuin tällainen menetelmä on hyväksytty, standardin ISO 22628:2002 mukaisesti yhdessä liitteessä II olevassa A osassa esitettyjen tekijöiden kanssa;
 - f) merkittävä polymeereistä ja elastomeereista valmistetut ajoneuvojen osat ja komponentit 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti;
 - g) varmistettava, että liitteessä VII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei käytetä uudelleen uusien ajoneuvojen rakentamisessa.
3. Komissio antaa viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 35 kuukautta]* täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi, ottaen huomioon liitteessä II esitetyt seikat.

Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5 artikla

Ajoneuvoissa olevia aineita koskevat vaatimukset

- 1. Huolta aiheuttavien aineiden esiintyminen ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa on pidettävä mahdollisimman vähäisenä.
- 2. Asetuksen (EY) N:o 1907/2006 liitteessä XVII vahvistettujen rajoitusten ja soveltuvien osien asetuksen (EU) 2019/1021 liitteissä I ja II ja asetuksessa (EU) 2023/[akut] asetettujen rajoitusten lisäksi mitkään ajoneuvotyypit, jotka on tyyppihyväksytty *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta]* tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, eivät saa sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusi-arvoista kromia.

3. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, ajoneuvotyyppit voivat sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia liitteessä III vahvistettujen edellytysten mukaisesti ja siinä asetettujen enimmäispitoisuuksien rajoissa.
4. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III sen mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen
- a) vahvistamalla enimmäispitoisuudet, joihin asti lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin esiintyminen sallitaan ajoneuvojen tietyissä osissa, komponenteissa ja homogeenisissa materiaaleissa;
 - b) vapauttamalla ajoneuvojen tietyt osat, komponentit ja homogeeniset materiaalit 2 kohdassa säädetystä lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin esiintymistä koskevasta kiellosta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - i) näiden aineiden käyttöä ei voida välttää;
 - ii) on osoitettu, että käytön sosioekonomiset hyödyt ovat suuremmat kuin kyseisten aineiden käytöstä ihmisten terveydelle tai ympäristölle aiheutuvat riskit;
 - iii) soveltuvia vaihtoehtoisia aineita tai teknologioita ei ole;
 - c) poistamalla ajoneuvojen osia, komponentteja ja homogeenisia materiaaleja liitteestä III, jos lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttö voidaan välttää;
 - d) määrittelemällä ne ajoneuvojen osat, komponentit ja homogeeniset materiaalit, jotka on poistettava ennen jatkokäsittelyä, ja edellyttämällä, että ne merkitään tai tehdään muilla asianmukaisilla keinoilla tunnistettaviksi.
- Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III erityisesti poistamalla luettelosta tiettyjä homogeenisia materiaaleja ja komponentteja koskevia vapautuksia, jos erityisestä vapautuksesta säädetään muussa unionin lainsäädännössä.
5. Euroopan kemikaalivirasto, jäljempänä 'kemikaalivirasto', laatii 12 kuukauden kuluessa komission pyynnöstä kertomuksen liitteessä III lueteltuihin olemassa oleviin poikkeuksiin liittyvien vaihtoehtojen teknisestä ja taloudellisesta toteutettavuudesta ja antaa tällaisen arvioinnin pohjalta perustellun ehdotuksen kyseisen poikkeuksen muuttamisesta.
6. Saatuaan komission pyynnön kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan ilmoituksen siitä, että liitteessä III olevan poikkeuksen mahdollisesta muuttamisesta laaditaan kertomus, ja kehottaa kaikkia asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kahdeksan viikon kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta. Kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan kaikki asianomaisilta osapuolilta saadut huomautukset.
7. Asetuksen (EY) N:o 1907/2006 76 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla perustettu kemikaaliviraston sosioekonomisesta analyysistä vastaava komitea antaa viimeistään yhdeksän kuukauden kuluttua 4 kohdassa tarkoitetun kertomuksen toimittamisesta komissiolle lausunnon kertomuksesta ja ehdotetuista muutoksista. Kemikaaliviraston on toimitettava kyseinen lausunto komissiolle viipymättä.
8. Komissio hyväksyy 4 kohdassa tarkoitetut delegoidut säädökset ja ottaa huomioon lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvotyypeissä koskevaan rajoitukseen sovellettavan poikkeuksen käyttöönoton, muuttamisen tai

poistamisen sosioekonomiset vaikutukset, mukaan lukien vaihtoehtojen saatavuus ja vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana.

6 artikla

Kierrätysmateriaalien vähimmäisosuus ajoneuvoissa

1. Kunkin ajoneuvotyyppin, joka on tyyppihyväksytty *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta]* tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 25 painoprosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia.

Vähintään 25 prosenttia ensimmäisessä alakohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja kyseisessä ajoneuvotyyppissä.

2. Komissio hyväksyy viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 23 kuukautta]* 51 artiklan 2 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksen, jolla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla tämän artiklan 1 kohdan soveltamiseksi menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuus ajoneuvotyyppissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tyyppihyväksyttävissä ajoneuvotyypeissä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun kierrätetyn teräksen vähimmäisosuuden on perustuttava komission tekemään toteutettavuustutkimukseen. Tutkimus on saatettava päätökseen *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 23 kuukautta]* mennessä, ja siinä on otettava huomioon erityisesti seuraavat seikat:

- a) kulutuksen jälkeisistä teräsjätteen lähteistä kierrätetyn teräksen nykyinen ja ennustettu saatavuus;
- b) kulutusjätteiden nykyinen osuus eri teräksestä valmistetuissa puolituotteissa ja välituotteissa, joita käytetään ajoneuvoissa;
- c) kierrätetyn kulutusteräksen mahdollinen käyttöönotto tulevaisuudessa tyyppihyväksyttävissä ajoneuvoissa;
- d) autoteollisuuden suhteellinen kysyntä verrattuna kuluttajien tuottaman teräsjätteen kysyntään muilla aloilla;
- e) taloudellinen elinkelpoisuus sekä tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien muutokset teräksen kierrätysastetta koskevien kierrätysteknologioiden saatavuudessa;
- f) ajoneuvojen sisältämän kierrätetyn teräksen vähimmäisosuuden vaikutus unionin avoimeen strategiseen riippumattomuuteen sekä ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin;

- g) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen; sekä
- h) vaikutus autoteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen osuuden laskemiseksi ja todentamiseksi ajoneuvotyypeissä olevassa ja niihin sisällytetyssä teräksessä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

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

- a) alumiinille ja sen seoksille sekä magnesiumille ja sen seoksille, jotka on kierrätetty kulutusjätteestä ja sisällytetty ajoneuvotyyppeihin; sekä
- b) neodyymille, dysprosiumille, praseodyymille, terbiumille, samariumille tai boorille, jotka on kierrätetty kulutusjätteestä ja sisällytetty sähköisissä ajomoottoreissa oleviin kestopagneetteihin.

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

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

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

Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuus ajoneuvotyypeissä.

Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7 artikla

Ajoneuvojen tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen ja vaihtamisen mahdollistava suunnittelu

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

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

III LUKU

VALMISTAJIEN VELVOITTEET

8 artikla

Yleiset velvoitteet

1. Valmistajien on osoitettava, että niiden valmistamat ja markkinoille saatetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 ja tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti.

2. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 4, 5, 6 tai 7 artiklan vaatimuksia, valmistajan on toimitettava asiakirjat, joista käy ilmi kyseisten vaatimusten noudattaminen, ja
 - a) sisällytettävä ne asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklassa tarkoitettuihin valmistusasiakirjoihin; ja
 - b) toimitettava ne tyyppihyväksyntäviranomaiselle asetuksen (EU) 2018/858 23 artiklan mukaisesti.
3. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 9 artiklan vaatimusta, valmistajan on toimitettava kiertotalousstrategia tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä asetuksen (EU) 2018/858 23 artiklassa tarkoitetun tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.
4. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 10 artiklassa vahvistettuja vaatimuksia, valmistajan on laadittava 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot ja toimitettava ne asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä kyseisen asetuksen 23 artiklassa tarkoitetun tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.
5. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 11 artiklassa vahvistettuja vaatimuksia, valmistajan on toimitettava asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti ilmoitus, jossa vahvistetaan 11 artiklan 1 kohdassa vahvistetun vaatimuksen noudattaminen, tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä kyseisen asetuksen 23 artiklassa tarkoitetun tyyppihyväksyntähakemuksen kanssa.

9 artikla

Kiertotalousstrategia

1. Valmistajan on laadittava kiertotalousstrategia kunkin ajoneuvotyyppin osalta, joka on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti [*julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta*] jälkeen.
2. Kiertotalousstrategiassa on kuvattava toimet, joihin valmistajat ryhtyvät noudattaakseen velvollisuuksiaan varmistaa, että II luvun mukaisia kiertotalousvaatimuksia, jotka on todennettu tyyppihyväksyntämenettelyissä ja joita sovelletaan kyseiseen ajoneuvotyyppiin, noudatetaan.
3. Kiertotalousstrategian on sisällettävä liitteessä IV olevassa A osassa vahvistetut osatekijät.
4. Valmistajan on toimitettava komissiolle jäljennös kiertotalousstrategiasta 30 päivän kuluessa siitä, kun kyseiselle ajoneuvotyyppille on myönnetty tyyppihyväksyntä.
5. Valmistajan on seurattava kiertotalousstrategiaan sisältyviä toimia ja tehtävä niiden edellyttämät jatkotoimet sekä päivitettävä strategiaa joka viides vuosi liitteessä IV olevan B osan mukaisesti. Päivitetty kiertotalousstrategia on toimitettava ajoneuvotyyppin tyyppihyväksynnän myöntäneelle tyyppihyväksyntäviranomaiselle ja komissiolle.
6. Komissio asettaa kiertotalousstrategiat ja niiden mahdolliset päivitykset julkisesti saataville luottamuksellisia tietoja lukuun ottamatta.

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

10 artikla

Ilmoitus kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa

1. Valmistajien on ilmoitettava kunkin ajoneuvotyyppin osalta, joka on tyyppihyväksytty *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]* tai sen jälkeen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, kierrätysmateriaalien osuus seuraavissa aineissa:
 - a) neodyymi, dysprosium, praseodyymi, terbium, samarium ja boori sähköisten ajomoottorien kestopagneeteissa;
 - b) alumiini ja sen seokset;
 - c) magnesium ja sen seokset;
 - d) teräs.Ilmoituksen on koskettava kierrätysmateriaalien osuutta näissä ajoneuvotyyppissä olevissa materiaaleissa, ja siinä on ilmoitettava materiaaliosuuksittain, onko materiaali kierrätetty tuotantojätteestä vai kulutusjätteestä.
2. Tyyppihyväksyntäviranomaisten on todennettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut asiakirjat ja että ne sisältävät 1 kohdassa tarkoitetut tiedot.
3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, vaatimusta ilmoittaa kierrätysmateriaalin osuus tietyssä materiaalissa ei sovelleta, jos kyseiselle materiaalille on asetettu tavoite 6 artiklan 3 tai 4 kohdan mukaisesti.

11 artikla

Tiedot ajoneuvoissa olevien osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta

1. Valmistajien on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]* alkaen annettava jätahuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi liitteessä V luetellut tiedot, jotka mahdollistavat seuraavien käsittelyn, turvallisen poistamisen ja vaihtamisen:
 - a) ajoneuvoon sisältyvät sähköajoneuvon ajovoima-akut;
 - b) ajoneuvoon sisältyvät sähköiset ajomoottorit;

- c) ajoneuvoihin sisältyvät osat, komponentit ja materiaalit, jotka sisältävät liitteessä VII olevassa B osassa lueteltuja nesteitä;
 - d) liitteessä VII olevassa C osassa luetellut ajoneuvojen osat ja komponentit;
 - e) osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksen (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] 27 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja kriittisiä raaka-aineita ajoneuvon tyyppihyväksynnän hetkellä;
 - f) digitaalisesti koodatut ajoneuvon komponentit ja osat, jos tällainen koodaus estää niiden korjaamisen, huollon tai vaihtamisen toisessa ajoneuvossa.
2. Valmistajien on varmistettava yhteistyö valtuutettujen käsittelylaitosten ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien kanssa perustamalla tarvittavat viestintäalustat 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen ja liitteessä V täsmennettyjen tietojen antamiseksi ja pitämiseksi ajan tasalla.
- Valmistajien on annettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut tiedot maksutta. Valmistajat voivat periä jätehuoltotoimijoilta ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajilta maksuja, jotka ovat tarpeen niiden hallinnollisten kustannusten kattamiseksi, joita aiheutuu vaadittujen tietojen asettamisesta saataville viestintäalustojen kautta.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä V tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista, komponenteista ja materiaaleista sekä niiden tietojen laajuutta, jotka valmistajien on toimitettava.

12 artikla

Ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkinnät

1. Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien on käytettävä ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkitsemisessä ja luokittelussa liitteessä VI olevassa 1–3 kohdassa lueteltuihin osien ja materiaalien koodausstandardeihin sisältyvää nimitystä.
2. Valmistajien on varmistettava, että kestopagneetteja sisältävissä sähköisissä ajomoottoreissa on näkyvä, helposti luettava ja pysyvä merkintä, jossa on liitteessä VI olevassa 4 kohdassa luetellut tiedot.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen VI mukauttamiseksi tekniikan ja tieteen kehitykseen.

13 artikla

Ajoneuvon kiertotalouspassi

1. Jokaisella markkinoille saatetulla ajoneuvolla on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 84 kuukautta] alkaen oltava ajoneuvon kiertotalouspassi, joka on yhdenmukaistettava muiden unionin lainsäädännön nojalla perustettujen ajoneuvoihin liittyvien ympäristöpassien kanssa ja mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä niihin.
2. Ajoneuvon kiertotalouspassin on sisällettävä tämän asetuksen 11 artiklassa tarkoitettut tiedot digitaalisessa muodossa, ja sen on oltava maksuton.
3. Ajoneuvon markkinoille saattavan valmistajan on varmistettava, että kiertotalouspassin tiedot ovat paikkansapitäviä, täydellisiä ja ajantasaisia.

4. Kaikkien ajoneuvon kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen on oltava komission 6 kohdan mukaisesti vahvistamien sääntöjen mukaisia, ja niiden on
 - a) perustuttava avoimiin standardeihin;
 - b) oltava muodoltaan yhteentoimivia;
 - c) oltava siirrettävissä avoimen yhteentoimivan tiedonvaihtoverkon kautta ilman toimittajariippuvuutta;
 - d) oltava koneluettavia, jäsenneltyjä ja haettavissa.
5. Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen kiertotalouspassi umpeutuu aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua kyseisen romuajoneuvon romutustodistuksen antamisesta.
6. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan seuraavia koskevat säännöt:
 - a) ajoneuvon kiertotalouspassin käyttöratkaisun luonne ja tekninen eritelmä;
 - b) ajoneuvon kiertotalouspassin tekniset suunnittelu- ja toimintavaatimukset, mukaan lukien säännöt, jotka koskevat
 - i) ajoneuvon kiertotalouspassin yhteentoimivuutta muiden unionin lainsäädännössä edellytettyjen passien kanssa;
 - ii) ajoneuvon kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen tallentamista ja käsittelyä;
 - iii) ajoneuvon kiertotalouspassin saatavuutta sen jälkeen, kun 3 kohdassa säädettyjen velvoitteiden täyttämisestä vastaava valmistaja on lakannut olemasta tai lopettanut toimintansa unionissa;
 - c) ajoneuvon kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen käyttöönotto, muuttaminen ja päivittäminen muiden kolmansien osapuolten kuin valmistajan toimesta;
 - d) sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijainti, joka mahdollistaa pääsyn ajoneuvon kiertotalouspassiin.

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

Tämän artiklan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

IV LUKU

ROMUAJONEUVOJEN JÄTEHUOLTO

1 JAKSO

YLEISET SÄÄNNÖKSET

14 artikla

Toimivaltainen viranomainen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän luvun mukaisista velvoitteista ja erityisesti sen seurannasta ja

tarkistamisesta, että tuottajat ja tuottajayhteisöt noudattavat 15–36 artiklassa säädettyjä velvollisuuksiaan.

2. Kukin jäsenvaltio voi nimetä 1 kohdassa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten keskuudesta yhden yhteyspisteen komission kanssa tapahtuvaa yhteydenpitoa varten.
3. Jäsenvaltioiden on vahvistettava toimivaltaisten viranomaisten organisaatiota ja toimintaa koskevat yksityiskohdat, mukaan lukien hallinnolliset ja menettelysäännöt, jotka koskevat
 - a) tuottajien rekisteröintiä 17 artiklan mukaisesti;
 - b) tuottajien ja tuottajayhteisöjen hyväksymistä 19 artiklan mukaisesti;
 - c) laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täytäntöönpanon valvontaa 16 ja 20 artiklan mukaisesti;
 - d) ajoneuvoja ja romuajoneuvoja koskevien tietojen keruuta 17 artiklan 12 kohdan ja 49 artiklan 6 kohdan mukaisesti;
 - e) tietojen asettamista saataville 49 artiklan mukaisesti.
4. Jäsenvaltioiden on viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 3 kuukautta]* ilmoitettava komissiolle 1 kohdan mukaisesti nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten nimet ja osoitteet. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ilman aiheetonta viivytystä kaikista toimivaltaisten viranomaisten nimien tai osoitteiden muutoksista.

15 artikla

Valtuutetut käsittelylaitokset

1. Kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat käsitellä romuajoneuvoja, on hankittava toimivaltaiselta viranomaiselta lupa direktiivin 2008/98/EY 23 artiklan mukaisesti ja noudatettava luvassa vahvistettuja ehtoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2010/75/EU soveltamista.
2. Ennen edellä 1 kohdassa tarkoitetun luvan myöntämistä toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, onko laitoksella tai yrityksellä tarvittavat tekniset, taloudelliset ja organisatoriset valmiudet 27 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämiseksi.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa luvissa on mainittava, että käsittelylaitoksilla on toimivalta antaa 25 artiklassa tarkoitettu romutustodistus.
4. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että luvan myöntämisehdot ja -menettelyt ovat täysin yhteensovitettuja, jos näihin lupamenettelyihin osallistuu useampi kuin yksi toimivaltainen viranomainen tai useampi kuin yksi laitos tai yritys, joka aikoo käsitellä romuajoneuvoja.

2 JAKSO

LAAJENNETTU TUOTTAJAN VASTUU

16 artikla

Laajennettu tuottajan vastuu

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

Laajennettuun tuottajan vastuuseen on sisällyttävä tuottajien velvollisuus varmistaa, että

- a) ajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella ja joista on tullut romuajoneuvoja
 - i) kerätään 23 artiklan mukaisesti;
 - ii) käsitellään 27 artiklan mukaisesti;
- b) jätehuoltotoimijat, jotka käsittelevät a alakohdassa tarkoitettuja romuajoneuvoja, täyttävät 34 artiklassa säädetyt tavoitteet.

17 artikla

Tuottajarekisteri

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

Rekisterissä on oltava linkit muiden jäsenvaltioiden kansallisten tuottajarekisterien verkkosivustoille, jotta helpotetaan tuottajien tai laajennettua tuottajan vastuuta varten nimettyjen edustajien rekisteröitymistä kaikissa jäsenvaltioissa.

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

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

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

3. Rekisteröintihakemuksessa on oltava liitteessä VIII luetellut tiedot. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa pyytää lisätietoja tai -asiakirjoja, joita tuottajarekisterin tehokas käyttö edellyttää.
4. Poiketen siitä, mitä 3 kohdassa säädetään, liitteessä VIII olevan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut tiedot on annettava joko 3 kohdan mukaisessa rekisteröintihakemuksessa tai 19 artiklan mukaisessa lupahakemuksessa.

5. Jos tuottaja on nimennyt tuottajayhteisön 18 artiklan mukaisesti, kyseisen yhteisön on täytettävä tämän artiklan mukaiset velvoitteet soveltuvin osin, jollei jäsenvaltio, jossa ajoneuvo on asetettu saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa, toisin ilmoita.
6. Laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetty edustaja voi täyttää tämän artiklan mukaiset velvoitteet tuottajan puolesta.
7. Jäsenvaltiot voivat päättää, että tämän artiklan mukainen rekisteröintimenettely ja 19 artiklan mukainen lupamenettely muodostavat yhden ainoan menettelyn edellyttäen, että lupahakemus täyttää tämän artiklan 3–6 kohdassa säädetyt vaatimukset.
8. Toimivaltaisen viranomaisen on
 - a) asetettava verkkosivustollaan saataville tiedot, jotka koskevat sähköisen tietojenkäsittelyjärjestelmän kautta tapahtuvaa hakuprosessia;
 - b) tehtävä rekisteröinnit ja annettava rekisteröintinumero enintään 12 viikon kuluessa siitä, kun kaikki 2 ja 3 kohdassa vaaditut tiedot on toimitettu.
9. Toimivaltainen viranomainen voi
 - a) vahvistaa rekisteröintivaatimuksia ja -prosessia koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä lisäämättä 2 ja 3 kohdassa säädettyihin vaatimuksiin olennaisia vaatimuksia;
 - b) periä tuottajilta kustannuksiin perustuvia ja oikeasuhteisia maksuja 2 kohdassa tarkoitettujen hakemusten käsittelystä.
10. Toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä rekisteröimästä tuottajaa tai peruuttaa tuottajan rekisteröinnin, jos 3 kohdassa tarkoitettuja tietoja ja niihin liittyviä asiakirjatodisteita ei toimiteta tai ne eivät ole riittäviä tai jos tuottaja ei enää täytä liitteessä VIII olevan 1 kohdan d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia.

Toimivaltaisen viranomaisen on peruutettava tuottajan rekisteröinti, jos tuottaja on lakannut olemasta.
11. Tuottajan tai tapauksen mukaan tuottajan laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetyn edustajan tai edustamiensa tuottajien puolesta nimetyn tuottajayhteisön on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle kaikista rekisteröinnin sisältämien tietojen muutoksista ja ajoneuvojen, joita rekisteröinti koskee, markkinoilla saataville asettamisen pysyvistä lopettamisesta jäsenvaltion alueella.
12. Tuottajan tai tapauksen mukaan tuottajan laajennettua tuottajan vastuuta varten nimetyn edustajan tai tuottajayhteisön on raportoitava rekisteristä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täyttämisestä.

18 artikla
Tuottajayhteisö

4. Tuottajat voivat päättää täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa joko itse tai antaa 19 artiklan mukaisesti hyväksytyn tuottajayhteisön tehtäväksi täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet niiden puolesta.

2. Tuottajayhteisön on varmistettava hallussaan olevien tietojen luottamuksellisuus, kun on kyse yritysten sisäisistä tiedoista tai yksittäisiin tuottajiin tai niiden laajennettua tuottajan vastuuta varten nimettyihin edustajiin suoraan liittyvistä tiedoista.
3. Tuottajayhteisöjen on direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi julkaistava verkkosivustoillaan vähintään kerran vuodessa tiedot tuottajayhteisön edustamien tuottajien suorittamasta romuajoneuvojen keräyksestä sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä ja muovin kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, jollei liikesalaisuudesta muuta johdu.
4. Tuottajayhteisöjen on varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden tasapuolinen edustus hallintoelimissään.

19 artikla

Laajennettuun tuottajan vastuuseen liittyvien velvoitteiden täyttämistä koskeva hyväksyntä

1. Laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden yksilöllisen täyttämisen tapauksessa tuottajan ja laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden kollektiivisen täyttämisen

tapauksessa nimetyn tuottajayhteisön on haettava hyväksyntää toimivaltaiselta viranomaiselta.
2. Hyväksyntä voidaan myöntää ainoastaan, jos osoitetaan, että direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan a–d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia noudatetaan ja että tuottajan tai tuottajayhteisön käyttöön ottamat toimenpiteet riittävät täyttämään tässä luvussa säädetyt velvoitteet niiden ajoneuvojen määrän osalta, jotka yksi tuottaja tai useampi tuottaja, joiden puolesta tuottajayhteisö toimii, asettaa ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella.
3. Jäsenvaltioiden on annettava 14 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja hallinnollisia ja menettelysääntöjä vahvistaessaan yksityiskohtaiset tiedot hyväksyntämenettelystä, joka voi vaihdella sen mukaan, liittyykö se laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden yksilölliseen vai kollektiiviseen täyttämiseen, sekä yksityiskohtaiset säännöt tuottajia tai tuottajayhteisöjä koskevien vaatimusten noudattamisen todentamisesta, mukaan lukien tiedot, jotka tuottajien tai tuottajayhteisöjen on toimitettava tätä varten.
4. Tuottajan tai tuottajayhteisöjen on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ilman aiheetonta viivytystä kaikista hyväksyntään sisältyvien tietojen muutoksista, kaikista hyväksynnän ehtoja koskevista muutoksista sekä toiminnan pysyvästä lopettamisesta.
5. Direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan d alakohdassa säädetty omavalvonta on suoritettava säännöllisesti vähintään joka kolmas vuosi ja toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä sen todentamiseksi, että kyseisen alakohdan säännöksiä noudatetaan ja että 2 kohdassa tarkoitetut hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttyvät edelleen. Tuottajan tai tuottajayhteisön on esitettävä pyynnöstä omavalvontaraportti ja tarvittaessa korjaavia toimia koskeva suunnitelma luonnos toimivaltaiselle viranomaiselle. Toimivaltainen viranomainen voi esittää huomautuksia omavalvontaraportista ja korjaavia toimia koskevasta suunnitelmaluonnoksesta, ja sen on toimitettava mahdolliset huomautukset tuottajalle tai tuottajayhteisölle, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 6 kohdassa

tarkoitettua toimivaltaa. Tuottajan tai tuottajayhteisön on laadittava ja pantava täytäntöön korjaavia toimia koskeva suunnitelma, joka perustuu kyseisiin huomautuksiin.

6. Toimivaltainen viranomainen voi päättää peruuttaa hyväksynnän, jos tuottaja tai tuottajayhteisö ei enää täytä romuajoneuvojen keräyksen ja käsittelyn järjestämistä koskevia vaatimuksia, laiminlyö raportoinnin toimivaltaiselle viranomaiselle, jättää ilmoittamatta toimivaltaiselle viranomaiselle hyväksynnän ehtoja koskevista muutoksista tai on lopettanut toimintansa.

20 artikla

Tuottajien taloudellinen vastuu

1. Tuottajan maksamien maksuosuuksien on katettava seuraavat kustannukset, jotka liittyvät tuottajan markkinoilla saataville asettamiin ajoneuvoihin:
 - a) kustannukset, jotka aiheutuvat 23–26 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta romuajoneuvojen keräyksestä, ja kustannukset, jotka aiheutuvat 27–30, 34 ja 35 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta romuajoneuvojen käsittelystä, edellyttäen, että jätehuoltotoimijoiden tulot, jotka liittyvät käytettyjen varaosien ja -komponenttien, puhdistettujen romuajoneuvojen tai romuajoneuvoista kierrätettyjen uusioraaka-aineiden myyntiin, eivät niitä kata;
 - b) romuajoneuvojen keräyksen parantamiseen tähtäävien tiedotuskampanjoiden kustannukset;
 - c) jäljempänä 25 artiklassa tarkoitetun ilmoitusjärjestelmän perustamisesta aiheutuvat kustannukset;
 - d) tietojen keräämisestä ja toimivaltaisille viranomaisille raportoinnista aiheutuvat kustannukset.
2. Toimivaltaisen viranomaisen on tiiviissä yhteistyössä tuottajien, tuottajayhteisöjen ja jätehuoltotoimijoiden kanssa seurattava
 - a) keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia ja jätehuoltotoimijoiden tuloja;
 - b) niiden maksuosuuksien tasoa, jotka tuottajien on maksettava nimetyille tuottajayhteisöille, kun laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään kollektiivisesti, jotta kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti kaikkien asianosaisten toimijoiden kesken.
3. Tuottajien, jotka asettavat markkinoilla saataville erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, maksamalla maksuosuuksilla katetaan ainoastaan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kustannukset, jotka koskevat tällaisten ajoneuvojen keräystä ja puhdistamista.
4. Jos laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään yksin, tuottajien on annettava vakuudet ajoneuvoille, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jonkin jäsenvaltion alueella. Vakuuksilla on varmistettava sellaisten 1 kohdassa tarkoitettujen toimien rahoitus, jotka liittyvät kyseisiin ajoneuvoihin.

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

Vakuus voi olla muodoltaan tuottajan osallistuminen asianmukaisesti romuajoneuvojen jätahuollon rahoitusjärjestelmiin, kierrätysvakuutus tai sulkutili.

21 artikla

Maksujen mukauttaminen

1. Jos laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteet täytetään kollektiivisesti, tuottajayhteisöjen on varmistettava, että tuottajien niille maksamia maksuosuuksia mukautetaan ottamalla huomioon seuraavat seikat:
 - a) ajoneuvon paino;
 - b) voimansiirron tyyppi;
 - c) sen ajoneuvotyyppin kierrätettävyys- ja uudelleenkäytettävyysaste, johon ajoneuvo kuuluu, tyyppihyväksyntäviranomaiselle 4 artiklan mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella;
 - d) aika, joka tarvitaan ajoneuvon purkamiseen valtuutetussa käsittelylaitoksessa, erityisesti niiden osien ja komponenttien osalta, jotka on poistettava ennen murskausta 30 artiklan mukaisesti;
 - e) korkealaatuisen kierrätysprosessin estävien materiaalien ja aineiden, kuten liimojen, komposiittimuovien tai hiilivahvisteisten materiaalien, osuus;
 - f) kierrätysmateriaalien prosenttiosuus ajoneuvossa käytetyissä, 6 ja 10 artiklassa luetelluissa materiaaleissa;
 - g) 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen aineiden esiintyminen ja määrä.
2. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten 1 kohdassa säädettyjä kriteerejä on sovellettava.

22 artikla

Kustannustenjakomekanismi ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa

1. Jos ajoneuvosta tulee romuajoneuvo muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka alueella ajoneuvo asetettiin saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa, kyseisen ajoneuvon tuottajan tai tuottajayhteisön, jos sellainen on nimetty 18 artiklan mukaisesti, on varmistettava, että muissa jäsenvaltioissa toimiville jätahuoltotoimijoille 20 artiklassa tarkoitetuista jätahuoltotoimista aiheutuvat nettokustannukset katetaan.
2. Tuottajan tai tuottajayhteisön, jos sellainen on nimetty 18 artiklan mukaisesti, on
 - a) nimettävä kirjallisella toimeksiannolla edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa;
 - b) perustettava rajatylittäviä yhteistyömekanismeja 20 artiklassa tarkoitettuja jätahuoltotoimia toteuttavien jätahuoltotoimijoiden kanssa.
3. Jäsenvaltion, jossa ajoneuvosta tuli romuajoneuvo, on valvottava, että tuottajat tai tuottajayhteisöt, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, noudattavat 1 ja 2 kohtaa. Seurannan on perustuttava tietoihin, jotka tuottajat tai tuottajayhteisöt, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, raportoivat ja vahvistavat toimivaltaisille viranomaisille 1 ja 2 kohdan täytäntöönpanosta, erityisesti 1 kohdassa tarkoitettujen romuajoneuvojen jätahuollosta aiheutuvien kustannusten laskemisesta ja jakamisesta, ottaen asianmukaisesti huomioon liikesalaisuudet ja muut kilpailunäkökohdat.

4. Jos se on tarpeen tämän artiklan noudattamisen varmistamiseksi ja sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi, siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksia ja 1 kohdassa tarkoitettujen mekanismien ominaispiirteitä.

3 JAKSO

ROMUAJONEUVOJEN KERÄYS

23 artikla

Romujoneuvojen keräys

1. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, on perustettava keräysjärjestelmiä, joihin kuuluu keräyspisteitä, kaikille sellaisiin ajoneuvoluokkiin kuuluville romujoneuvoille, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville jäsenvaltion alueella, tai osallistuttava näiden järjestelmien perustamiseen.
- Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat tai tuottajayhteisöt, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, perustavat keräysjärjestelmiä kaikkia romujoneuvoja varten.
2. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, on varmistettava, että 1 kohdassa tarkoitetuilla keräysjärjestelmillä
- a) katetaan jäsenvaltion koko alue;
 - b) varmistetaan valtuutettujen käsittelylaitosten riittävä saatavuus, kun otetaan huomioon väestön koko ja väestötiheys sekä romujoneuvojen odotettavissa oleva määrä, siten, että laitoksia ei ole ainoastaan alueilla, joilla keräys ja sitä seuraava käsittely ovat kannattavimpia;
 - c) varmistetaan ajoneuvojen korjauksista peräisin olevien jätteiden keräys;
 - d) mahdollistetaan kaikenmerkkisten romujoneuvojen keräys niiden alkuperästä riippumatta;
 - e) mahdollistetaan kaikkien romujoneuvojen toimittaminen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin maksutta 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
3. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen, jos sellaisia on nimetty 18 artiklan mukaisesti, on toteutettava tiedotuskampanjoita, joilla lisätään romujoneuvojen keräysjärjestelmän tunnettua ja tiedotetaan romujoneuvojen epäasianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ympäristövaikutuksista.
4. Jäsenvaltiot voivat antaa muille jätehuoltotoimijoille kuin valtuutetuille käsittelylaitoksille luvan perustaa keräyspisteitä romujoneuvoja varten.

Keräyspisteestä vastaavan jätehuoltotoimijan on

- a) varmistettava, että keräyspiste täyttää liitteessä VII olevassa A osassa vahvistetut romujoneuvojen varastointia koskevat edellytykset;
- b) saatava 14 artiklassa tarkoituilta toimivaltaisilta viranomaisilta lupa romujoneuvojen keräämiseen ja oltava rekisteröity asianomaiseen rekisteriin;

- c) taattava, että kaikki kerätyt romuajoneuvot siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen vuoden kuluessa romuajoneuvon vastaanottamisesta; ja
 - d) täytettävä kaikki muut kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut jätteen varastointia koskevat edellytykset.
5. Jätehuoltotoimijoiden, myös valtuutettujen käsittelylaitosten, on annettava ajoneuvon omistajalle sähköisessä muodossa oleva asiakirja, jossa vahvistetaan romuajoneuvon vastaanottaminen, ja toimitettava se 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti perustetun sähköisen ilmoitusmenettelyn kautta jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille, mukaan lukien 14 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset.

24 artikla

Romuajoneuvojen toimittaminen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin

1. Kaikki romuajoneuvot on toimitettava käsiteltäväksi valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.
2. Romuajoneuvon toimittamisen valtuutettuun käsittelylaitokseen on oltava maksutonta ajoneuvon viimeiselle omistajalle, paitsi jos romuajoneuvosta puuttuu ajoneuvon olennaisia osia tai komponentteja, sähköajoneuvon ajovoima-akkaa lukuun ottamatta, tai jos se sisältää romuajoneuvon lisättyä jätettä.

25 artikla

Romutustodistus

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on annettava romuajoneuvon viimeiselle omistajalle romutustodistus jokaisesta käsitellystä romuajoneuvosta. Romutustodistuksessa on oltava liitteessä IX luetellut tiedot.
2. Romutustodistus on annettava sähköisessä muodossa, ja se on toimitettava sähköisellä ilmoitusmenettelyllä jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille, mukaan lukien 14 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset.
3. Jos romuajoneuvo, jolle on annettu romutustodistus jossakin jäsenvaltiossa, on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, sen jäsenvaltion ajoneuvorekisteriviranomaisten, jossa romutustodistus on annettu, on ilmoitettava ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion asianomaisille ajoneuvorekisteriviranomaisille, että kyseiselle ajoneuvolle on annettu romutustodistus.
4. Jäsenvaltion asianomaiset viranomaiset voivat peruuttaa romuajoneuvon rekisteröinnin vasta saatuaan kyseisen ajoneuvon romutustodistuksen.
5. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty romutustodistukset on tunnustettava kaikissa muissa jäsenvaltioissa.

26 artikla

Ajoneuvon omistajan velvollisuudet

Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen omistajan on

- a) toimitettava romuajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen tai 23 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa keräyspisteeseen ilman aiheetonta viivytystä saatuaan tiedon siitä, että ajoneuvo täyttää jonkin liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdassa vahvistetuista korjauskelvottomuuden kriteereistä;

- b) esitettävä asianomaiselle rekisteröintiviranomaiselle romutustodistus.

4 JAKSO

ROMUAJONEUVOJEN KÄSITTELY

27 artikla

Valtuutettujen käsittelylaitosten velvoitteet

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit sekä ajoneuvojen korjauksista syntyvät jätteosat otetaan vastaan ja käsitellään niiden luissa vahvistettujen ehtojen sekä tämän asetuksen mukaisesti.
2. Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että romuajoneuvojen kaikessa käsittelyssä noudatetaan vähintään tämän asetuksen 28, 29, 30, 31, 34 ja 35 artiklaa ja liitettä VII, ja sovellettava direktiivin 2010/75/EU 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa.
3. Valtuutettujen käsittelylaitosten on
 - a) varastoiva kaikki romuajoneuvot sekä niiden osat, komponentit ja materiaalit liitteessä VII olevassa A osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti, vaikka varastointi olisi väliaikaista;
 - b) puhdistettava kaikki romuajoneuvot 29 artiklan ja liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti;
 - c) poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta tai paalausta liitteessä VII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit, joilla on uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia, manuaalisesti tai (puoli)automatisoidusti purkamalla sekä tuotetta rikkomatta;
 - d) käsiteltävä kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit direktiivin 2008/98/EY 4 artiklassa säädettyjen jätehierarkian ja yleisten vaatimusten sekä tämän asetuksen 32, 34, 35 ja 36 artiklan mukaisesti.

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

4. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VII mukauttamalla romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vähimmäisvaatimuksia tieteen ja tekniikan kehitykseen.
5. Jäsenvaltioiden on kannustettava valtuutettuja käsittelylaitoksia ottamaan käyttöön sertifioituja ympäristöjärjestelmiä asetuksen (EY) N:o 1221/2009 mukaisesti.

28 artikla

Murskausta koskevat yleiset vaatimukset

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja muiden jätehuoltotoimijoiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]

alkaen pyydyttävä, että niille murskausta varten toimitettujen romuajoneuvojen mukana on seuraavat tiedot:

- a) asiakirjat, joihin sisältyy kyseisen romuajoneuvon valmistenumero (VIN);
 - b) jäljennös romuajoneuvolle annetusta romutustodistuksesta.
2. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja jätehuoltotoimijoiden, jotka vastaanottavat romuajoneuvoja, jotka eivät täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia, on
- a) ilmoitettava noudattamatta jättämisestä toimivaltaiselle viranomaiselle;
 - b) pidättäydyttävä käyttämästä kyseisiä romuajoneuvoja niiden murskaustoiminnassa, ellei toimivaltainen viranomainen anna siihen lupaa.
3. Romuajoneuvojen murskausta harjoittavat jätehuoltotoimijat eivät saa sekoittaa romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja pakkausjätteeseen tai sähkö- ja elektroniikkalaiteromuun.

29 artikla

Romuajoneuvojen puhdistaminen

1. Valtuutetun käsittelylaitoksen on puhdistettava sinne toimitetut romuajoneuvot mahdollisimman pian ennen niiden jatkokäsittelyä ja liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti.
2. Liitteessä VII olevassa B osassa luetellut nesteet on kerättävä ja varastoitava erikseen liitteessä VII olevassa A osassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Jäteöljyt on kerättävä ja varastoitava erillään muista nesteistä, ja ne on käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 21 artiklan mukaisesti.
3. Edellä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja aineita sisältävät osat, komponentit ja materiaalit on poistettava romuajoneuvoista ja käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti.
4. Akut on poistettava erikseen romuajoneuvoista ja varastoitava nimetylle alueelle jatkokäsittelyä varten asetuksen (EU) 2023/[akkuasetus] 70 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
5. Puhdistetut osat, komponentit ja materiaalit on käsiteltävä ja merkittävä direktiivin 2008/98/EY 18 ja 19 artiklan mukaisesti.
6. Valtuutetun käsittelylaitoksen on dokumentoitava romuajoneuvojen puhdistaminen kirjaamalla liitteessä VII olevan B osan 3 kohdassa luetellut tiedot.

30 artikla

Osien ja komponenttien pakollinen poistaminen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskausta

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] alkaen varmistettava, että liitteessä VII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit poistetaan romuajoneuvosta ennen murskausta sen jälkeen, kun 29 artiklassa tarkoitetut puhdistustoimet on saatettu päätökseen.
2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta, jos valtuutettu käsittelylaitos osoittaa, että murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävä teknologia erottaa materiaalit liitteessä

VII olevan C osan 13–19 kohdassa luetelluista osista ja komponenteista yhtä tehokkaasti kuin manuaaliset tai puoliautomaattiset purkamisprosessit.

Valtuutetun käsittelylaitoksen on ensimmäisen alakohdan soveltamiseksi toimitettava liitteessä VII olevassa G osassa luetellut tiedot.

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

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

31 artikla

Poistettuja osia ja komponentteja koskevat vaatimukset

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

Uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen soveltuvia osia ja komponentteja ei pidetä jätteenä.

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

Suoritetun arvioinnin vahvistavat asiakirjat on pyynnöstä asetettava asianomaisten kansallisten viranomaisten saataville, myös silloin, kun osat ja komponentit kuljetetaan uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta tai kunnostamista varten.

2. Uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen soveltuvat poistetut osat ja komponentit on
 - e) merkittävä liitteessä VII olevan D osan 2 kohdan mukaisesti;
 - f) varustettava takuulla, jos osat ja komponentit siirretään toiselle henkilölle tai toinen henkilö käyttää niitä.
3. Liitteessä VII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei saa käyttää uudelleen.

32 artikla

Käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppa

Kaikkien henkilöiden, jotka käyvät *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]* alkaen kauppaa käytetyillä, uudelleenvalmistetuilla tai kunnostetuilla varaosilla ja -komponenteilla, on niiden myyntipaikassa

- a) varmistettava, että osat ja komponentit on merkitty liitteessä VII olevan D osan 2 kohdan mukaisesti;
- b) annettava takuu käytetyille, uudelleenvalmistetuille tai kunnostetuille osille ja komponenteille.

33 artikla

Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen

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

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja kannustimia voivat olla seuraavat:

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

Komissio helpottaa tällaisia kannustimia koskevien tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

2. Komissio seuraa jäsenvaltioiden tarjoamien kannustimien vaikuttavuutta.

34 artikla

Uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]* alkaen varmistettava, että jätehuoltotoimijat saavuttavat seuraavat tavoitteet:
 - a) romuajoneuvoista on uudelleenkäytettävä ja hyödynnettävä yhteensä vähintään 95 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti;
 - b) romuajoneuvoista on uudelleenkäytettävä ja kierrätettävä yhteensä vähintään 85 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti.

2. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 60 kuukautta] alkaen varmistettava, että jätehuoltotoimijat saavuttavat vuotuisen tavoitteen, jonka mukaan vähintään 30 prosenttia jätehuoltotoimijoille toimitetuissa ajoneuvoissa olevien muovien kokonaispainosta kierrätetään.

35 artikla

Muun kuin pysyvän jätteen kaatopaikalle sijoittamisen kielto

Kaatopaikoille ei [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] alkaen saa hyväksyä murskattujen romuajoneuvojen jakeita, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä ja joita ei ole käsitelty murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävällä teknologialla.

36 artikla

Romuajoneuvojen siirrot

1. Romuajoneuvoja voidaan käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että romuajoneuvojen siirrot ovat asetuksen (EY) N:o 1013/2006 mukaisia.
2. Romuajoneuvojen siirrot unionista kolmanteen maahan 1 kohdan mukaisesti otetaan huomioon 34 artiklassa säädettyjen velvoitteiden ja tavoitteiden täyttämiseksi ainoastaan, jos romuajoneuvojen viejä toimittaa vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, jotka osoittavat, että käsittely on tapahtunut olosuhteissa, jotka vastaavat pääpiirteissään tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyden ja ympäristön suojelua koskevia vaatimuksia.

V LUKU

KÄYTETYT AJONEUVOT JA NIIDEN VIENTI

1 JAKSO

KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN TILA

37 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottaminen toisistaan

Voidakseen siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden ajoneuvon omistajan on voitava osoittaa kenelle tahansa luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka haluaa hankkia kyseisen ajoneuvon omistusoikeuden, tai toimivaltaisille viranomaisille, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Ajoneuvon omistajan, muiden talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten on käytetyn ajoneuvon tilaa arvioidessaan tarkistettava, täyttyvätkö liitteessä I vahvistetut kriteerit, sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo.

2 JAKSO

KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN VIENTI

38 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat tarkastukset ja vaatimukset

1. Vientiin tarkoitettuihin käytettyihin ajoneuvoihin on *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta]* alkaen sovellettava tässä jaksossa säädettyjä tarkastuksia ja vaatimuksia.
2. Tämä jakso ei rajoita tämän asetuksen muiden säännösten eikä muiden tavaroiden vientiin luovutusta koskevien unionin säädösten, erityisesti asetuksen (EU) N:o 952/2013 ja sen 46, 47, 267 ja 269 artiklan, soveltamista.
3. Käytettyjä ajoneuvoja saa viedä ainoastaan, jos ne
 - a) eivät ole romuajoneuvoja liitteessä I lueteltujen kriteerien perusteella;
 - b) katsotaan liikennekelpoisiksi siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvot on viimeksi rekisteröity, direktiivin 2014/45/EU 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan ja 8 artiklan mukaisesti.
4. Jokaisesta vientiin tarkoitettusta käytetystä ajoneuvosta on toimitettava tai asetettava tulliviranomaisten saataville seuraavat tiedot:
 - a) käytetyn ajoneuvon valmistenumero (VIN) ja sen jäsenvaltion tunnistetiedot, jossa ajoneuvo on viimeksi rekisteröity;
 - b) vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo täyttää kohdassa esitetyt vaatimukset.
5. Sen varmistamiseksi, että käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin tämän jakson mukaisesti:
 - a) kunnes 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitântä on toiminnassa, tulliviranomaisten on vaihdettava tietoja ja tehtävä yhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten kanssa 44 artiklan mukaisesti ja otettava tarvittaessa huomioon tällainen tietojenvaihto ja yhteistyö, jotta käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin;
 - b) kun 45 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitântä on toiminnassa, sovelletaan 39 artiklaa, 40 artiklan 2 ja 3 kohtaa ja 42 artiklan 3 kohtaa ja 41-43 artiklan mukaiset ilmoitukset tehdään ja muu tietojenvaihto tapahtuu kyseisten sähköisten järjestelmien avulla.
6. Vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei saa
 - a) olla asetuksen (EU) N:o 952/2013 166 artiklan mukaiseen yksinkertaistettuun ilmoitukseen perustuvassa tullimenettelyssä;
 - b) olla merkitty ilmoittajan kirjanpitoon asetuksen (EU) N:o 952/2013 182 artiklan mukaisesti;
 - c) olla oma-aloitteisen määräämisen kohteena asetuksen (EU) N:o 952/2013 185 artiklan mukaisesti.

7. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I lueteltuja kriteerejä, jotka määrittävät, onko käytetty ajoneuvo romuajoneuvo.

39 artikla

Ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattinen todentaminen

1. Ennen käytettyjen ajoneuvojen luovuttamista vientiin tullin on todennettava sähköisesti ja automaattisesti 45 artiklassa tarkoitettujen sähköisten järjestelmien kautta, että ajoneuvo katsotaan ajoneuvon valmistenumeron ja viimeisimmän rekisteröintijäsenvaltion tietojen perusteella liikennekelpoiseksi 38 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti.
2. Jos tullille toimitetut tai sen saataville asetetut tiedot eivät vastaa kansallisissa ajoneuvorekistereissä ja liikennekelpoisuutta koskevissa kansallisissa sähköisissä järjestelmissä olevia tietoja 1 kohdan mukaisesti, tulliviranomaiset eivät saa luovuttaa kyseistä ajoneuvoa vientiin, ja niiden on ilmoitettava asiasta asianomaiselle talouden toimijalle näiden järjestelmien kautta.

40 artikla

Riskinhallinta ja tullitarkastukset

1. Tulliviranomaisten on 38 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi suoritettava vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia asetuksen (EU) N:o 952/2013 46 ja 47 artiklan mukaisesti. Tällaisten tarkastusten on pääasiallisesti perustuttava riskianalyysiin asetuksen (EU) N:o 952/2013 46 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 39 artiklan soveltamista.
2. Kun 45 artiklassa tarkoitettu yhteenliitäntä on toiminnassa, tullin on 1 kohdassa tarkoitettun riskinhallinnan lisäksi käytettävä näitä 45 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja sähköisiä järjestelmiä määrittääkseen, täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ympäristönsuojeluun tai liikenneturvallisuuteen liittyvät erityisedellytykset tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 50 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla 2 kohdassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuusedellytykset, mukaan lukien erityiset ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyvät edellytykset, joita tuontimaana oleva kolmas maa soveltaa käytettyjen ajoneuvojen tuontiin, kun kyseinen kolmas maa on ilmoittanut tällaisista edellytyksistä komissiolle. Nämä edellytykset on voitava todentaa 45 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa sähköisissä järjestelmissä saatavilla olevien tietojen perusteella.

41 artikla

Vientiin luovutuksen keskeytys

1. Jos on perusteltua syytä uskoa, että vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei täytä tämän jakson vaatimuksia, tulliviranomaisten on keskeytettävä kyseisen käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin. Niiden on myös välittömästi ilmoitettava keskeyttämisestä toimivaltaisille viranomaisille ja toimitettava kaikki tarvittavat tiedot sen määrittämiseksi, täyttääkö käytetty ajoneuvo tämän asetuksen vaatimukset ja voidaanko se luovuttaa vientiin.

2. Sen määrittämiseksi, onko käytetty ajoneuvo, johon sovelletaan 1 kohdassa tarkoitettua keskeyttämistä, tämän asetuksen mukainen, toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää keneltä tahansa kyseisen käytetyn ajoneuvon vientiin osallistuvalla henkilöltä lisätietoja, mukaan lukien ajoneuvon myyntiä tai omistusoikeuden siirtoa koskevat tiedot, kuten jäljennös laskusta tai sopimuksesta, ja asiakirjatodisteita siitä, että kyseinen käytetty ajoneuvo on tarkoitettu käytettäväksi uudelleen.

42 artikla

Luovutus vientiin

1. Jos käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin on keskeytetty 41 artiklan mukaisesti, kyseinen käytetty ajoneuvo on luovutettava vientiin, jos kaikki muut luovutukseen liittyvät vaatimukset ja muodollisuudet on täytetty ja jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:
 - a) toimivaltaiset viranomaiset eivät ole neljän työpäivän kuluessa keskeytyksen alkamisesta pyytäneet tulliviranomaisia pitämään keskeytyksen voimassa, tai
 - b) toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet tulliviranomaisille hyväksyvänsä luovutuksen vientiin tämän jakson mukaisesti.
2. Luovutusta vientiin ei pidetä todisteena unionin lainsäädännön ja erityisesti tämän asetuksen tai asetuksen (EU) N:o 952/2013 noudattamisesta.
3. Kun käytetty ajoneuvo on luovutettu vientiin, tulliviranomaisten on ilmoitettava luovutuksesta sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa kyseinen ajoneuvo oli rekisteröity vientihetkellä.

43 artikla

Vientiin luovutuksen epääminen

1. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että käytetty ajoneuvo, jonka osalta on ilmoitettu keskeytyksestä 41 artiklan mukaisesti, ei ole tämän jakson vaatimusten mukainen, sen on välittömästi vaadittava tulliviranomaisia olemaan luovuttamatta sitä vientiin ja ilmoitettava tästä niille.
2. Kun toimivaltainen viranomainen on antanut 1 kohdan mukaisen ilmoituksen, tulliviranomaiset eivät saa luovuttaa käytettyä ajoneuvoa vientiin.

44 artikla

Viranomaisten välinen yhteistyö ja tietojenvaihto

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

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

45 artikla
Sähköiset järjestelmät

1. Komission kehittämää sähköistä MOVE-HUB-järjestelmää on käytettävä ajoneuvojen valmistenumeroiden sekä ajoneuvojen rekisteröintiä ja liikennekelpoisuutta koskevien tietojen vaihtoon kansallisten ajoneuvorekisterien ja jäsenvaltioiden sähköisten liikennekelpoisuusjärjestelmien välillä sekä yhteenliittännän muodostamiseen EU:n tullialan yhdenmätyn palveluympäristön kanssa, jos se on tarpeen tässä jaksossa säädettyjen tarkastusten ja vaatimusten kannalta.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa sähköisessä MOVE-HUB-järjestelmässä on oltava vähintään seuraavat toiminnot:
 - a) reaaliaikainen tietojenvaihto järjestelmään liitettyjen kansallisten ajoneuvorekisterien ja jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten liikennekelpoisuusjärjestelmien kanssa;
 - b) mahdollisuus tarkastaa automaattisesti ja sähköisesti direktiivin 2014/45/EU liitteessä II tarkoitettussa katsastustodistuksessa annetut tiedot, ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin päivä sekä direktiivissä 1999/37/EY tarkoitettu ajoneuvon viimeisin rekisteröintijäsenvaltio sen määrittämiseksi, täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo 38 artiklassa, 39 artiklan 1 kohdassa ja 40 artiklassa säädetty vaatimukset;
 - c) yhteenliittännän muodostaminen EU:n tullialan yhdenmättyyn palveluympäristöön asetuksen (EU) 2022/2399 mukaisesti tietojen vaihtamiseksi ja 39 artiklan 1 kohdassa ja 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojenvaihtoprosessin tukemiseksi sekä 41–43 artiklassa tarkoitettujen ilmoitusten tukemiseksi;

- d) sähköisen tietojenvaihdon mahdollistaminen 44 artiklan 2 kohdan mukaista kolmansien maiden kanssa tehtävää yhteistyötä varten sellaisten kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa, jotka ovat ilmoittaneet komissiolle 40 artiklan 2 kohdan mukaisesti soveltamansa käytettyjen ajoneuvojen tuontia koskevat erityisedellytykset.
3. Jäsenvaltioiden on liitettävä kansalliset ajoneuvorekisterinsä ja kansalliset sähköiset liikennekelpoisuusjärjestelmänsä 1 kohdassa tarkoitettuun sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään. Yhteenliitännän on oltava toiminnassa kahden vuoden kuluessa 5 kohdassa tarkoitettua täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä.
4. Komissio yhdistää 1 kohdassa tarkoitettua MOVE-HUB-järjestelmän asetuksen (EU) 2022/2399 4 artiklalla perustettuun EU:n tullialan yhdenmetyt palveluympäristön todistustenvaihtojärjestelmään, jotta 39 artiklassa ja 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua automaattiset tarkastukset ja 41, 42 ja 43 artiklassa tarkoitettua ilmoitukset voidaan tehdä. Yhteenliitännän on oltava toiminnassa neljän vuoden kuluessa 5 kohdassa tarkoitettua täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä.
5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan tarvittavat järjestelyt 2 kohdassa tarkoitettujen MOVE-HUBin toimintojen toteuttamista varten, mukaan lukien tekniset näkökohdat, jotka ovat tarpeen kansallisten sähköisten järjestelmien liittämiseksi MOVE-HUBiin, MOVE-HUBiin liittämistä koskevat ehdot, tiedot, jotka kansallisten järjestelmien on toimitettava, ja muoto, jossa kyseiset tiedot siirretään yhteenliitettujen kansallisten järjestelmien kautta.
- Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

VI LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

46 artikla

Tarkastukset

1. Jäsenvaltioiden on tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi tarkastettava
- a) valtuutetut käsittelylaitokset;
 - b) korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat;
 - c) muut laitokset ja talouden toimijat, jotka voivat käsitellä romuajoneuvoja.
2. Vähintään 10 prosenttia 1 kohdan a ja c alakohdassa luetelluista toimijoista on tarkastettava kunakin kalenterivuonna.
3. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia 38 artiklan noudattamisen todentamiseksi.

47 artikla

Täytäntöönpanoyhteistyö kansallisella tasolla ja jäsenvaltioiden välillä

1. Jäsenvaltioiden on perustettava kaikkien tämän asetuksen täytäntöönpanoon osallistuvien asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten osalta tehokkaat mekanismit, joiden avulla kyseiset viranomaiset voivat tehdä yhteistyötä ja koordinoita toimintaansa kansallisella tasolla sellaisten täytäntöönpanopolitiikkojen

ja -toimien kehittämisessä ja toteuttamisessa, jotka liittyvät ajoneuvojen rekisteröinnin valvontaan, rekisteristä poistamiseen, rekisteröinnin väliaikaiseen tai lopulliseen peruuttamiseen sekä romuajoneuvojen laittoman käsittelyn estämiseen.

2. Jäsenvaltioiden on tehtävä kahden- ja monenvälistä yhteistyötä keskenään, jotta romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ehkäisemistä ja havaitsemista voidaan helpottaa. Niiden on vaihdettava ajoneuvojen rekisteröintiä, rekisteristä poistamista sekä rekisteröinnin väliaikaista tai lopullista peruuttamista koskevia tarvittavia tietoja 45 artiklassa tarkoitetun sähköisen tiedonvaihtojärjestelmän kautta. Niiden on myös vaihdettava tarvittavia tietoja valtuutetuista käsittelylaitoksista ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajista, jotka eivät ole valtuutettuja käsittelylaitoksia, sekä muista laitoksista ja talouden toimijoista, jotka voivat suorittaa romuajoneuvojen käsittelyyn liittyviä toimia. Niiden on vaihdettava täytäntöönpanotoimenpiteitä koskevia kokemuksia ja tietoja olemassa olevien rakenteiden puitteissa.

Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoon on sisällyttävä pääsy tietoihin, jotka koskevat suoritettuja tarkastuksia ja niiden luonnetta ja tuloksia, ja näiden tietojen vaihto muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa tämän asetuksen täytäntöönpanon helpottamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ne vakinaisen henkilöstönsä jäsenet, jotka vastaavat tämän artiklan 2 kohdassa ja 44 artiklassa tarkoitetusta yhteistyöstä.

48 artikla Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] mennessä vahvistettava säännöt tämän asetuksen 15 artiklan 1 kohdan, 16 artiklan, 19 artiklan 1 kohdan, 22 artiklan 1 ja 2 kohdan, 23 ja 24 artiklan, 25 artiklan 1 ja 2 kohdan, 26–32 artiklan sekä 34, 35, 37 ja 38 artiklan rikkomisiin sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä ja toimenpiteistä sekä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista komissiolle viipymättä.

49 artikla Raportointi komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 36 kuukautta] alkaen asetettava julkisesti saataville kootusti kultakin kalenterivuodelta ja komission 5 kohdan mukaisesti vahvistamassa muodossa seuraavat tiedot, joiden on perustuttava tuottajilta, tuottajayhteisöiltä ja jätehuoltotoimijoilta saatuihin tietoihin:
 - a) jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä;
 - b) jäsenvaltion alueella ensimmäistä kertaa markkinoilla saataville asetettujen ajoneuvojen lukumäärä;
 - c) jäsenvaltiossa kerättyjen ja puhdistettujen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;
 - d) jäsenvaltion alueella kierrätettyjen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;

- e) toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan jatkokäsittelyä varten vietyjen tai siirrettyjen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;
- f) annettujen romutustodistusten lukumäärä;
- g) romuajoneuvoista seuraaviin tarkoituksiin poistettujen osien, komponenttien ja materiaalien kokonaismäärä ja paino:
 - i) uudelleenkäyttö;
 - ii) uudelleenvalmistus tai kunnostus;
 - iii) kierrätys;
 - iv) hyödyntäminen, mukaan lukien energian talteenotto;
 - v) loppukäsittely;
- h) muulla kuin d alakohdassa tarkoitetulla tavalla käsiteltyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;
- i) maantäyttöön käytettyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;
- j) 34 artiklassa säädettyjen tavoitteiden tasot, jotka kaikki jäsenvaltiossa toimivat jätehuoltotoimijat ovat saavuttaneet;
- k) 30 artiklan 2 kohdassa säädetyn poikkeuksen käyttö ja se, miten raportoiva jäsenvaltio on seurannut sitä;
- l) tiedot tuottajayhteisöistä, mukaan lukien niiden edustamien oikeushenkilöiden nimet;
- m) tiedot 21 artiklan täytäntöönpanosta.

Jäsenvaltioiden on asetettava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot julkisesti saataville 18 kuukauden kuluessa sen raportointijakson päättymisestä, jolta ne on kerätty. Tietojen on oltava luettavissa koneellisesti, lajiteltavissa ja haettavissa, ja niiden on noudatettava kolmansien osapuolten käytön avoimia standardeja. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, kun ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan saataville.

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

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

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

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

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

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

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

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

VII LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTÄMINEN JA KOMITEAMENETTELY

50 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle *[julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä]* alkaen viiden vuoden ajaksi valta antaa 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 3 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 11 artiklan

3 kohdassa, 12 artiklan 3 kohdassa, 21 artiklan 2 kohdassa, 22 artiklan 4 kohdassa, 27 artiklan 4 kohdassa, 38 artiklan 7 kohdassa ja 40 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 3 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 11 artiklan 3 kohdassa, 12 artiklan 3 kohdassa, 21 artiklan 2 kohdassa, 22 artiklan 4 kohdassa, 27 artiklan 4 kohdassa, 38 artiklan 7 kohdassa ja 40 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 5 artiklan 4 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 9 artiklan 7 kohdan, 11 artiklan 3 kohdan, 12 artiklan 3 kohdan, 21 artiklan 2 kohdan, 22 artiklan 4 kohdan, 27 artiklan 4 kohdan, 38 artiklan 7 kohdan ja 40 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

51 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2008/98/EY 39 artiklalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

VIII LUKU MUUTOKSET

53 artikla

Asetuksen (EU) 2019/1020 muuttaminen

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

Muutetaan asetuksen (EU) 2018/858 liite II tämän asetuksen liitteen X mukaisesti.

IX LUKU LOPPUSÄÄNNÖKSET

55 artikla
Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 203* *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan vuoden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 95 kuukautta]* tämän asetuksen soveltamista ja sen vaikutuksia ympäristöön, ihmisten terveyteen ja sisämarkkinoiden toimintaan ja laatii siitä kertomuksen sekä toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Komissio ottaa huomioon tekniikan kehityksen ja jäsenvaltioissa saadut käytännön kokemukset sekä asetuksen (EY) N:o 1907/2006 mahdollisen tarkistamisen ja sisällyttää kertomukseensa arvion seuraavista tämän asetuksen näkökohdista:
 - a) tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala ja erityisesti II ja III luvun sekä IV luvun II jakson säännökset koskemaan asetuksen (EU) 168/2013 4 artiklan 2 kohdan c–g alakohdassa määriteltäviä luokkien L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ja L_{7e} ajoneuvoja sekä asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa määriteltäviä luokkien M₂, M₃, N₂, N₃ ja O ajoneuvoja;
 - b) toimenpiteet, jotka koskevat tietojen antamista ajoneuvoissa olevista huolta aiheuttavista aineista, ja tarve antaa muita säännöksiä huolta aiheuttavista aineista, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvojen korkealaatuiseen kierrätykseen niiden käyttöänsä päättyessä;
 - c) IV luvussa säädetyt romuajoneuvojen jätahuoltoa koskevat toimenpiteet, mukaan lukien 34 artiklassa säädetyt tavoitetasot ja niiden tarkistamisen tarve;
 - d) rikkomukset sekä 48 artiklassa säädettyjen seuraamusten tehokkuus, oikeasuhteisuus ja varoittavuus;
 - e) tarve muuttaa tämän asetuksen 5 artiklaa.

56 artikla
Kumoaminen ja siirtymäsäännökset

1. Kumotaan direktiivi 2000/53/EY *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 12 kuukautta]* alkaen.

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

 - a) 4 artiklan 2 kohta *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 71 kuukautta]* asti;

- b) 5 artiklan 4 kohdan toinen alakohta, 6 artiklan 3 kohdan toinen alakohta, 7 artiklan 1 kohta, 8 artiklan 3 ja 4 kohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 35 kuukautta] asti;
 - c) 7 artiklan 2 kohdan b alakohta 31 päivään joulukuuta 20** [julkaisutoimisto: lisätään vuosi, jonka viimeiseen päivään mennessä tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 35 kuukautta] asti;
 - d) 9 artiklan 1 a kohdan 1 ja 3 alakohta, 1 b ja 1 d kohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 35 kuukautta] asti;
 - e) 9 artiklan 1 a kohdan toinen alakohta [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 59 kuukautta] asti.
2. Kumotaan direktiivi 2005/64/EY *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 71 kuukautta]* alkaen.
- Sen 6 artiklan 3 kohta kuitenkin kumotaan *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden viimeinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 35 kuukautta]* alkaen.
3. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä XI olevien vastaavuustaulukoiden mukaisesti.

57 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

- 1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
 - 2. Sitä sovelletaan *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 12 kuukautta]* alkaen.
- Asetuksen 54 artiklaa sovelletaan kuitenkin *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on seuraavan kuukauden ensimmäinen päivä sen jälkeen, kun tämän asetuksen voimaantulosta on kulunut 72 kuukautta]* alkaen.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

1.2. Toimintalohko(t)

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

1.4.4. Tulosindikaattorit

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle

2.2.2. Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä

2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikankohdan odotetuista virheriskitasoista

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

- 3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET**
- 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehysten otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat**
- 3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin**
 - 3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin*
 - 3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset*
 - 3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin*
 - 3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve*
 - 3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa*
 - 3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*
- 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin**

PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

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

1.2. Toimintalohko(t)

Toimintalohkot: 03 Sisämarkkinat
09 Ympäristö

Toiminnot: 09 02 02 – Ympäristö- ja ilmastotoimien ohjelma (Life) - Kiertotalous ja elämänlaatu
03 02 01 01 – Tavaroiden ja palvelujen sisämarkkinoiden toiminta ja kehittäminen

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

- ☒ uuteen toimeen
- ☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁷¹
- ☒ käynnissä olevan toimen jatkamiseen
- ☒ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Parannetaan EU:n sisämarkkinoiden toimintaa ja vähennetään kielteisiä ympäristövaikutuksia, jotka liittyvät ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon, käyttöön ja loppukäsittelyyn, ja edistetään autoteollisuuden ja kierrätysalan kestävyyttä.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Suunnittelu ja tuotanto

- Helpotetaan ja lisätään ajoneuvojen sisältämien materiaalien, osien ja komponenttien poistamista, uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kierrätystä.
- Lisätään kierrätettyjen materiaalien käyttöä ajoneuvojen tuotannossa ja kannustetaan näin kierrätykseen, vähennetään strategista riippuvuutta raaka-aineiden tuonnista ja tuetaan autoteollisuuden hiilestä irtautumista.
- Lisätään kiertotalousajattelua ajoneuvoluokissa (kuorma-autot, linja-autot, perävaunut ja tietyt luokan L ajoneuvot), jotka eivät tällä hetkellä kuulu romuajoneuvoja ja tyyppihyväksyntää uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta koskevan lainsäädännön soveltamisalaan.

Loppukäsittely

⁷¹ Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

- Parannetaan romuajoneuvojen käsittelyä lisäämällä uudelleenkäytettyjen, uudelleenvalmistettujen ja kierrätettyjen materiaalien määrää ja laatua ja pienentämällä siten käyttöiän loppuvaiheeseen liittyvää ympäristöjalanjälkeä.
- Lisätään romuajoneuvojen keräämistä EU:ssa ja varmistetaan EU:sta vietyjen käytettyjen ajoneuvojen liikennekelpoisuus niin, että ”kadonneiden ajoneuvojen” määrä ja niiden ympäristöjalanjälki pienenevät.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

- Ajoneuvojen tuotannon parempi mukauttaminen loppukäsittelyvaiheeseen
- Kierrätykseen kannustaminen sekä raaka-aineisiin ja energiaan liittyvien strategisten riippuvuuksien vähentäminen
- Autoteollisuuden hiilestä irtautumisen tukeminen
- Ajoneuvojen kierrätykseen liittyvän ympäristöjalanjäljen pienentäminen
- Liikennekelvottomien käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvien EU:n ulkoisen ympäristöjalanjäljen ja liikenneturvallisuusriskien pienentäminen
- Kiertotalousajattelun lisääminen ja tällä hetkellä soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ajoneuvojen kunnollisen käsittelyn varmistaminen

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

- Ajoneuvojen kierrätettävyyden ja uudelleenkäytettävyyden parantaminen
- Selkeämmät purkamistiedot käsittelyalan toimijoille
- Halvemmat korjauskustannukset käytettyjen varaosien avulla
- Ajoneuvojen keräyksen parantaminen, heikkolaatuisten käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen viennin väheneminen
- Laittomasti ja epävirallisesti käsiteltyjen ajoneuvojen määrän väheneminen
- Uudelleenkäytettyjen ja kierrätettyjen osien ja komponenttien määrän kasvu
- Laadukkaampien sekä kriittisempien ja strategisempien kierrätettyjen materiaalien määrän kasvu, mikä vähentää riippuvuuksia
- Energiariippuvuuden väheneminen metallin ja muovin tuotannossa
- Vähemmän kaatopaikalle menevää jätettä
- Kierrätysmateriaalien osuuden kasvaminen uusissa ajoneuvoissa käytetyissä muoveissa ja mahdollisesti muissa materiaaleissa
- Resurssitehokkuuden parantamisesta saatavat merkittävät kasvihuonekaasupäästöjen vähennykset
- Ilmansaasteiden ja liikenneonnettomuuksien väheneminen tuojamaissa, kun tuodut ajoneuvot ovat parempilaatuisia ja liikennekelpoisia
- Alhaisemmat korjauskustannukset ajoneuvojen omistajille
- Paremmasta keräämisestä ja käsittelystä saatavat suuremmat tulot
- Uusioraaka-aineiden, erityisesti muovien, markkinoiden parantaminen
- Ilmansaasteiden väheneminen muovien lisääntyneen kierrätyksen ansiosta
- Työpaikkojen merkittävä kasvu

- Jätteiden väärästä käsittelystä ympäristölle aiheutuvien ulkoisvaikutusten väheneminen
- Laillisten tulojen ja verotulojen kasvu
- Tällä hetkellä soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ajoneuvojen uudelleenkäytön ja kierrätyksen parantaminen

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu*

Yksityiskohtaisemmat vaatimukset olisi vahvistettava täytäntöönpanosäädöksillä/delegoiduilla säädöksillä 1–8 vuoden aikajänteellä. Tämä asetusehdotus tulee poikimaan myös joukon toimeksiantoja, delegoituja tai täytäntöönpanopäätöksiä ja vaikutustenarviointiraportteja.

Toimet kattavat kierrätettävyyttä, uudelleenkäytettävyyttä, poistettavuutta ja kiertotaloustietojen koskevien vaatimusten sekä kierrätysmateriaalien osuutta koskevien ilmoitusten johdonmukaisen määritelmän ja paremman todentamisen. Keräyksen ja käsittelyn osalta eri säännöksissä edellytetään keräyksen ja käsittelyn tarkempaa määrittelyä. Tämä koskee muun muassa uudelleenkäyttö- ja kierrätystavoitteisiin liittyviä laskentasääntöjä sekä jäsenvaltioiden välistä sähköistä tietojenvaihtoa, joka mahdollistaa yhteentoimivat rekisterit ja yksinkertaistetut tullitarkastukset. Muita yhdenmukaistettavia osatekijöitä ovat yhdenmukaisten kriteerien vahvistaminen laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvien maksun mukauttamiselle ja rajatylittävälle laajennetulle tuottajavastuulle.

Yksityiskohtaisemmin (tehtävän valmistumisaikataulu kuukausina voimaantulosta):

- Uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden määrittämismenetelmän parantaminen (36 kuukautta)
- Jäljellä olevien vaarallisia aineita koskevien poikkeusten riskinarvioinnin parantaminen kemikaaliviraston tuella (24 kuukautta), akkuihin liittyviä ainerajoituksia koskevien poikkeusten siirtäminen akkuasetukseen, yleinen uudelleentarkastelu ja yhdenmukaistaminen REACH-asetuksen/koontiasetuksen kanssa (96 kuukautta)
- Kierrätysmateriaalien osuutta muoveissa koskevat laskenta- ja todentamissäännöt (24 kuukautta), toteutettavuustutkimus kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettamisesta teräkselle (36 kuukautta) ja muille materiaaleille (36 kuukautta), ilmoitusmuodot muille materiaaleille, mukaan lukien kriittiset raaka-aineet (60 kuukautta)
- Sähköajoneuvojen ajovoima-akkuja ja sähköisiä ajomoottoreita koskevien poistettavuusvaatimusten määrittely ja yleiset tiedot muiden merkityksellisten komponenttien poistamisesta, mukaan lukien valikoivan käsittelyn muuttaminen liitteessä VII (36 kuukautta) ja tietovaatimusten päivittäminen (72 kuukautta).
- Kiertotalousstrategiaa koskevien vaatimusten määrittely ja yhdenmukaistettu raportointi (36 kuukautta)

- Muoviosien (päivitys 72 kuukauden kuluttua), sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottoreiden merkintävaatimusten yhdenmukaistaminen akkuasetuksen ja kriittisiä raaka-aineita koskevan säädöksen vaatimusten kanssa (36 kuukautta)
 - Vientiä koskevien ilmoitusvelvoitteiden ja käsittelyn tehokkuutta koskevien laskentasääntöjen muuttaminen (24 kuukautta)
 - Komission päätökseen 2005/293 perustuvan käsittelyn tehokkuutta koskevan nykyisen raportoinnin (jonka toteuttaa Eurostat) ja sen muotojen päivittäminen, erityisesti sähköajoneuvojen poistettujen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottoreiden osalta (36 kuukautta)
 - Tyyppihyväksyntäasiakirjojen muotojen ja tyyppihyväksyntäviranomaisille toimitettavien valmistusasiakirjojen päivittäminen (24–48 kuukauden kuluessa olemassa olevan säädösvallan siirron nojalla)
 - Ajoneuvon kiertotalousspassia koskevien kriteerien kehittäminen (84 kuukautta)
 - Yhdenmukaistetut laajennetun tuottajavastuun maksut (60 kuukautta) ja laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvää rajatylittävää yhteistyötä koskevat kriteerit (36 kuukautta)
- Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat kriteerit, liikennekelpoisuusvaatimukset ja ajoneuvorekisteritietojen yhteentoimivuus (48 kuukautta)
 - Keskitetyn palvelupisteen tietotekniikan kehittäminen ja verotuksen ja tulliliiton pääosaston tuki tietojen toimittamisessa tulliviranomaisille MOVEHUB-järjestelmän puitteissa (84 kuukautta) – Varaosien markkinoiden toiminnan arviointi (96 kuukautta, tarkistuslauseke)
 - Muiden ajoneuvoluokkien asteittainen sisällyttäminen soveltamisalaan ja uudelleentarkastelun valmistelu (96 kuukautta)

1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta):

Yli 20 vuotta sitten hyväksytyn romuajoneuvodirektiivin nykyaikaistaminen on tarpeen sen varmistamiseksi, että valmistajilla, maahantuojilla ja talouden toimijoilla on kannustimet pyrkiä vihreän kehityksen ohjelman tavoitteisiin ja ne voivat osallistua kiertotaloutta koskevan toimintasuunnitelman toteuttamiseen.

Direktiivin arviointi on osoittanut, että tarvitaan huomattavia parannuksia, jotta autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen voidaan vauhdittaa ja siten pienentää ajoneuvojen tuotantoon ja loppukäsittelyyn liittyvää ympäristöjalanjälkeä sekä vahvistaa autoteollisuuden ja kierrätysteollisuuden kestävyyttä Euroopassa.

Sähköajoneuvoihin siirtyminen on käynnistänyt valtavan muutoksen autoteollisuudessa. Tämän muutoksen myötä suurin osa ajoneuvojen

ympäristöjalanjäljestä siirtyy käyttövaiheesta tuotanto- ja kierrätysvaiheisiin ja kriittisiä raaka-aineita tarvitaan merkittäviä määriä.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen):

Toimella vähennetään EU:n teollisuuden toimitusketjujen haavoittuvuutta erityisesti sellaisten kriittisten raaka-aineiden osalta, jotka ovat olennaisia EU:n strategisen riippumattomuuden kannalta. Samalla keräyksen ja käsittelyn laadun parantaminen helpottaa kierrätettyjen materiaalien laajempaa käyttöönottoa ja tukee siirtymistä hiilineutraaliin talouteen jopa 14 miljoonalla hiilidioksidiekvivalenttitonilla vuodessa vuonna 2040.

Yhden asetuksen muodossa toteutettavan EU:n lähestymistavan lisäarvona on se, että sillä varmistetaan, että ajoneuvojen suunnittelulle ja tuotannolle tyyppihyväksynnän puitteissa asetetut vaatimukset ovat yhdenmukaiset keräys- ja loppukäsittelyvaiheita koskevien vaatimusten kanssa. Synkronointia on parannettava, jotta voidaan varmistaa uudelleenkäytöstä, uudelleenvalmistuksesta ja kierrätyksestä saatavien osien, komponenttien ja materiaalien taloudellisen ja ympäristöllisen laadun säilyminen.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Tässä asetuksessa seurataan akkuasetusta, joka muodostaa kattavan kehyksen akkujen kierron parantamiselle. Useat säännökset täydentävät sähköajoneuvon ajovoima-akkujen kestävyysvaatimuksia; nämä akut muodostavat tulevaisuudessa akkuasetuksen suurimman alasektorin. Tässä tyyppihyväksyntäkehykseen sisällytettävässä alakohtaisessa jätelainsäädännössä täsmennetään lisäksi kriittisten ja strategisten raaka-aineiden suunnittelun, tuotannon ja talteenoton parantamiseen liittyvät yksityiskohtaiset tarpeet erityisesti ajoneuvojen sähköisissä ajomoottoreissa käytettävien kestopagneettien osalta. Näitä näkökohtia käsitellään samoin kuin äskettäin hyväksytyssä kriittisiä raaka-aineita koskevassa säädöksessä.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Euroopan komissio on ehdottanut mittavaa elpymissuunnitelmaa, joka perustuu vahvistettuun monivuotiseen rahoituskehykseen ja uuteen elvytysvälineeseen, eli NextGenerationEU -ohjelmaan.

EU:n elpymisstrategian perustana tulee olemaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelma. Tähän sisältyy tavoite puhtaammasta liikenteestä ja logistiikasta, sähköinen liikkuvuus mukaan luettuna. Tämä on tärkein tekijä, joka lisää räjähdysmäisesti akkujen, sähköisten ajomoottoreiden ja monien muiden kriittisten ja strategisten raaka-aineiden kysyntää, samoin kuin energian kulutusta niiden tuotannon ja elinkaaren aikana.

Tämän asetuksen tavoitteita tuetaan monivuotisesta rahoituskehiksestä ja NextGenerationEU -välineestä. Niissä molemmissa painotetaan rahoitusta ja investointeja, joilla tuetaan Euroopan talouden siirtymistä ilmastoneutraaleihin ja kiertotalouden mukaisiin malleihin. Tähän sisältyvät investoinnit, joilla

nykyaikaistetaan jätehuoltoa, lisätään tiettyjen jätevirtojen kierrätyskapasiteettia ja edistetään korkealaatuista kierrätystä ja innovointia.

Kiertotalous sisältyy myös Horisontti Eurooppa -puiteohjelman tutkimusmatriisiin, erityisesti sen kiertotaloutta koskevaan kumppanuuteen, ja se on yksi vuosien 2021–2027 ympäristö- ja ilmastotoimien ohjelman (Life) pilareista. Edellä esitetyt näkökohdat ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan turvata kestävä kehityksen mukainen Euroopan kilpailukyky tällä alalla ja tukea Euroopan taloutta, kasvua ja hyvinvointia. Oletuksena on, että EU tukee alan ja liitännäisalojen tutkimusta myös seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä.

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

Ainerajoitusten arvioinnin virtaviivaistamiseksi ja johdonmukaisuuden parantamiseksi olisi tarkoituksenmukaisinta hyödyntää kemikaaliviraston (aineiden riskinarviointi) ja JRC:n (menetelmien ja menettelyjen kehittäminen) asiantuntemusta, jotta voidaan varmistaa, että ehdotettu lähestymistapa toteutetaan yhdenmukaisesti muiden asiaan liittyvien asiakokonaisuuksien, kuten kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua, akkuja ja kriittisiä raaka-aineita koskevien säädösten, kanssa.

JRC:n osalta työ voisi perustua JRC:n aiempiin tutkimuksiin, joita se on tehnyt kierrätettyjen materiaalien osuutta koskeviin tavoitteisiin ja akkujen kierrätysasteen todentamissääntöihin liittyviä vaikutustenarviointeja varten, sekä kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua koskeviin JRC:n käynnissä oleviin toimiin, samoin kuin JRC:n sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston puolesta toteuttamiin toimiin, jotka koskevat kriittisiä raaka-aineita käsitteleviä tulevia politiikkatoimia (0,837 miljoonaa euroa). JRC harkitsee, miten voitaisiin parhaiten hyödyntää ja tukea yhteistyötä ympäristöasioiden pääosaston ja sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston kanssa.

Tullitarkastuksia koskevan tietojärjestelmän ja tietojenvaihdon kehittämisen osalta verotuksen ja tulliliiton pääosaston ja liikenteen ja liikkumisen pääosaston henkilöstö- ja resurssitarpeet liittyvät ajoneuvorekisteritietojen digitalisointiin MOVEHUB-järjestelmässä ja heijastavat pyrkimystä rajoittaa heikkolaatuisten liikennekelvottomien ajoneuvojen vientiä kolmansiin maihin, jotta voidaan puuttua ajoneuvojen ”katoamisen” aiheuttamaan jatkuvaan ongelmaan. Pitkällä aikavälillä tällä tietoteknisellä kehityksellä tuetaan ajoneuvorekisteritietojen digitalisointia, jota harkitaan parhaillaan eräiden liikenteen ja liikkumisen pääosaston toimialaan kuuluvien direktiivien tarkistamisen yhteydessä. Nämä direktiivit on tarkoitus hyväksyä myöhemmin vuonna 2023.

Kiertotalousstrategian, ajoneuvon kiertotalouspassia koskevien kriteerien ja laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvien vaatimusten osalta ulkopuolisilla toimeksisaajilla on parhaat edellytykset antaa tarvittavaa teknistä tukea (0,500 miljoonaa euroa sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan

pääosastolta). Sama pätee tutkimuksiin, jotka koskevat käsittelyvaatimuksia, varaosien markkinoiden toimintaa, ainerajoituksia koskevien poikkeusten uudelleentarkisteluvalmistelua (0,075 miljoonaa euroa) ja suunniteltua soveltamisalan vaiheittaista laajentamista (0,575 miljoonaa euroa ympäristöasioiden pääosastolta vuosina 2024–2027).

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ **kesto on rajattu**

- ☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia YYYY–YYYY ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia YYYY–YYYY.

☒ **kesto ei ole rajattu**

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2025 ja päättyy vuonna 2028,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa ja täysimittainen täytäntöönpano noin vuonna 2032.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat⁷²

☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- ☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
- ☐ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- ☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
- ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
- *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".*

⁷²

Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Huomautukset:

Suora hallinnointi: ympäristöasioiden pääosasto, sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, verotuksen ja tulliliiton pääosasto sekä hallinnolliset järjestelyt JRC:n kanssa.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Aloitteeseen sisältyy hankintoja, hallinnollisia järjestelyjä JRC:n kanssa sekä vaikutuksia komission henkilöstöresursseihin.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Ei sovelleta

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Ei sovelleta

2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikojen odotetuista virheriskitasoista*

Ei sovelleta

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Ei sovelleta

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuus			
	Numero	JM/EI-JM ⁷³	EFTA-mailta ⁷⁴	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁷⁵	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
1	03.02.01.01 – Tavaroiden ja palvelujen sisämarkkinoiden toiminta ja kehittäminen	JM	KYLLÄ	EI	EI	EI
3	09.02.02 – Kiertotalous ja elämänlaatu	JM	KYLLÄ	EI	EI	EI
7	20.02.01.01 – Sopimussuhteiset toimihenkilöt	EI-JM	EI	EI	EI	EI
7	20.02.01.03 – Kansalliset virkamiehet, jotka on väliaikaisesti siirretty toimielimen palvelukseen	EI-JM	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuus			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	Ei sovelleta					

⁷³ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁷⁴ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁷⁵ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehiksen otsake	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

Pääosasto: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	YHTEENSÄ 2024–2027
Toimintamenot, taustaselvitykset	Sitoumukset	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Maksut	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
PO GROW:n määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b+3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Maksut	=2a+2b+3	–	0,250	–	0,250	0,500

Sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto on arvioinut, että uudelleenkäytettävyy-, kierrätettävyy- ja hyödynnettävyyssasteiden päivitetyn määrittämismenetelmän, sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottoreiden poistettavuuskriteerien ja ehdotettuun ajoneuvojen kiertotalouspassiin liittyvän sähköisen tietojenvaihdon kehittäminen edellyttävät 0,250 miljoonaa euroa vuonna 2025 ja 0,250 miljoonaa euroa vuonna 2027.

Vuosina 2028–2033 tarvitaan joitakin lisäresursseja, jotta työtä voidaan jatkaa sen jälkeen kun nykyinen monivuotinen rahoituskehys päättyy vuonna 2027: sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston osalta teknisten tutkimusten kokonaissummaksi on suunniteltu 0,150 miljoonaa euroa vuodesta 2028 aina täysimääräiseen täytäntöönpanoon vuonna 2032.

Edellä ilmoitetusta määrästä olisi rahoitettava myös osuus hallinnollisesta järjestelystä, josta keskustellaan ympäristöasioiden pääosaston, sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston ja JRC:n välillä, sekä sellaisten tutkimusten ja datan hankinta, jotka liittyvät sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston toimialaan kuuluviin säännöksiin (uudelleenkäytettävyy-, kierrätettävyy- ja hyödynnettävyyssasteiden päivitetty määrittämismenetelmä, sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja

sähköisten ajomoottoreiden poistettavuuskriteerit ja ehdotettuun ajoneuvojen kiertotalouspassiin liittyvä sähköinen tietojenvaihto). Huomioon otettaisiin merkittävät synergiat JRC:n kriittisiä raaka-aineita koskevan säädöksen yhteydessä parhaillaan antaman poliittisen tuen kanssa.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	3	Luonnonvarat ja ympäristö
---	----------	----------------------------------

Pääosasto: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	YHTEENSÄ 2024–2027
PO ENV:n toimintamenot, taustaselvitykset	Sitoumukset	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Maksut	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Yhteisvaltuutus PO TAXUDille, keskitetyn palvelupisteen kehittäminen	Sitoumukset	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Maksut	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Yhteisvaltuutus PO MOVElle, tietotekninen tuki	Sitoumukset	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Maksut	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Hallinnollinen järjestely JRC:n kanssa	Sitoumukset	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Maksut	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
PO ENV:n määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Maksut	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

Ympäristöasioiden pääosasto on arvioinut tarpeet seuraavasti: tekniset taustatutkimukset (vuosina 2024–2031) kierrätetyn muovin osuuden ja kemiallisen kierrätyksen osalta (0,100 miljoonaa euroa), tutkimus kierrätetyn teräksen osuuden tavoitetasojen määrittämiseksi (0,100 miljoonaa euroa), laajempi toteutettavuustutkimus kriittisten raaka-aineiden, alumiinin ja magnesiumin kierrätetystä osuudesta (0,100 miljoonaa euroa vuonna 2027), laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvien maksujen mukauttamisperusteet (0,050 miljoonaa euroa), laatuvaatimukset murskauksen jälkeisen käsittelyn teknologioille (0,050 miljoonaa euroa), rajat ylittävän laajennetun tuottajavastuun yhteistyömekanismi (0,100 miljoonaa euroa), ainerajoituksia koskevien poikkeusten uudelleentarkastelun valmistelu (0,075 miljoonaa euroa) sekä säännöt kierrätystehokkuuden laskemiseksi ja todentamiseksi (0,575 miljoonaa euroa) kaudella 2024–2027.

JRC:llä on todennäköisesti tärkeä rooli komission tukemisessa joissain edellä mainituissa teknisissä töissä, joita tarvitaan kierrätetyn sisällön erittelyn, akkujen ja runsaasti kriittisiä raaka-aineita sisältävien sähköisten ajomoottoreiden poistettavuuden sekä käsittelyyn liittyvien laskenta- ja todentamissääntöjen kehittämiseksi. Mahdollinen hallinnollinen järjestely voi kattaa arvioidut tarpeet (0,837 miljoonaa euroa vuosina 2024–2027) samalla kun maksimoidaan synergiat kriittisiä raaka-aineita koskevaan säädökseen ja kestävien tuotteiden ekologista suunnittelua, kertakäyttömuoveja sekä pakkauksia ja pakkausjätteitä koskeviin ehdotuksiin liittyvien tehtävien kanssa.

Yhteisvaltuutusta sovelletaan ympäristöasioiden pääosastolta verotuksen ja tulliliiton pääosastolle ja liikenteen ja liikkumisen pääosastolle, jotta ajoneuvojen rekisteröintitiedot voidaan digitalisoida laajentamalla tietoteknisiä järjestelmiä ajoneuvorekisterien yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi ja toisessa vaiheessa reaaliaikaisen vientivalvonnan käyttöönottamiseksi linkittämällä ajoneuvorekisterit tullialan keskitettyyn palvelupisteeseen vuosina 2024–2027.

Vuosina 2028–2033 tarvitaan joitakin lisäresursseja, jotta työtä voidaan jatkaa sen jälkeen kun nykyinen monivuotinen rahoituskehys päättyy vuonna 2027:

- c) Ympäristöasioiden pääosaston osalta teknisten tutkimusten kokonaissummaksi on suunniteltu 0,550 miljoonaa euroa vuodesta 2028 aina täysimääräiseen täytäntöönpanoon vuonna 2032.
- d) Verotuksen ja tulliliiton pääosaston osalta tietotekniikan käyttöönoton kokonaissummaksi on suunniteltu 0,500 miljoonaa euroa vuodesta 2028 aina täysimääräiseen täytäntöönpanoon vuonna 2032.
- e) JRC:n resurssit mahdollisina täydentävinä hallinnollisina järjestelyinä ovat kokonaismäärältään 0,335 miljoonaa euroa vuosina 2028–2032.

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Maksut	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	7	Hallintomenot
---	----------	----------------------

PO ENV, PO TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	YHTEENSÄ 2024–2027
Henkilöresurssit, PO ENV	Sitoumukset	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Maksut	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Henkilöresurssit, PO TAXUD	Sitoumukset	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	Maksut	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ PO GROW:n ja PO TAXUD:n osalta	Sitoumukset	=1a+1b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Maksut	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Perustelut henkilöstötarpeille esitetään jäljempänä kohdassa 3.2.3.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	YHTEENSÄ 2024–2027
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Maksut	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	↓	Tyyppi i ⁷⁶	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä
ERITYISTAVOITE 1... ⁷⁷																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2...																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

⁷⁶ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁷⁷ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoite (erityistavoitteet)”.

3.2.3. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Hallintomäärärahojen arvioitu tarve komissiossa

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	YHTEE NSÄ 2024 - 2027
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa) PO GROW: Väliaikaiset toimihenkilöt					
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa) PO ENV: Väliaikaiset toimihenkilöt					
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)					
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)					
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)					
Muu budjettikohta (mikä?)					
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö) PO ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö) PO TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa				
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)					
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)					
Muu budjettikohta (mikä?)					
YHTEENSÄ	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Yleiseen hallinnointiin ei tarvita lisää väliaikaisia toimihenkilöitä. Kaikkien neuvottelutehtävien odotettu valvonta vuonna 2024 sekä sekundaarilainsäädännön valmistelu, laatiminen ja hyväksyminen ehdotettuihin määräaikoihin mennessä katetaan olemassa olevalla väliaikaisella henkilöstöllä.
Ulkopuolinen henkilöstö	Sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosaston johtamat tekniset lisätehtävät katetaan nykyisellä henkilöstöllä, jota täydennetään ympäristöasioiden pääosaston tuella ja JRC:n teknisellä asiantuntemuksella (jos niin sovitaan): – Uudelleenkäytettävyy-, kierrätettävyy- ja hyödynnettävyyssasteiden määrittämismenetelmän parantaminen – Jäljellä olevien vaarallisia aineita koskevien poikkeusten riskinarvioinnin

	parantaminen kemikaaliviraston tuella, akkuihin liittyviä ainerajoituksia koskevien poikkeusten siirtäminen akkuasetukseen, yleinen uudelleentarkastelu ja yhdenmukaistaminen REACH-asetuksen/koontiasetuksen kanssa – Sähköajoneuvojen ajovoima-akkuja ja sähköisiä ajomoottoreita koskevien poistettavuusvaatimusten määrittely ja yleiset tiedot muiden merkityksellisten komponenttien poistamisesta, mukaan lukien valikoivan käsittelyn muuttaminen liitteessä IV, tietovaatimusten päivittäminen (JRC:n tuki) – Kiertotalousstrategiaa koskevien vaatimusten määrittely – Muoviosien, sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottoreiden merkintävaatimusten yhdenmukaistaminen akkuasetuksen ja kriittisiä raaka-aineita koskevan säädöksen vaatimusten kanssa – Tyyppihyväksyntäasiakirjojen muotojen ja tyyppihyväksyntäviranomaisille toimitettavien valmistusasiakirjojen päivittäminen – Ajoneuvon kiertotalousspassia koskevien kriteerien kehittäminen Ympäristöasioiden pääosaston lisätehtävät on katettava uusilla sopimussuhteisten toimihenkilöiden (CA) ja kansallisten asiantuntijoiden (END) toimilla. Ympäristöasioiden pääosastossa tämän määrän olisi oltava 1,0 kokoaikainen END-toimi vuodesta 2024 alkaen, jota täydennetään 0,5 kokoaikaisella CA-toimella vuonna 2024, 2,0 kokoaikaisella CA-toimella vuonna 2025 ja 2,5 kokoaikavastaavalla CA-toimella sekä vuonna 2026 että 2027 teknisen työn suorittamiseksi, JRC:n tuella, jos niin on sovittu, mukaan lukien seuraavat: - Kierrätysmateriaalien osuutta muoveissa koskevat laskenta- ja todentamissäännöt, toteutettavuustutkimus kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettamisesta teräkselle, laajempi tekninen ja taloudellinen toteutettavuustutkimus kriittisten raaka-aineiden ja muiden materiaalien osalta, ilmoitusmuodot muille materiaaleille, myös kriittisille raaka-aineille (PO GROW:n ja JRC:n tuki) - Vientiä koskevien ilmoitusvelvoitteiden ja käsittelyn tehokkuutta koskevien laskentasääntöjen muuttaminen - Käsittelytoiminnan harjoittajien ja murskauksen jälkeisen käsittelyn laatuvaatimukset - Yhdenmukaistetut laajennetun tuottajavastuun maksut ja laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvää rajatylittävää yhteistyötä koskevat kriteerit - Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat kriteerit - Varaosien markkinoiden toiminnan arviointi - Muiden ajoneuvoluokkien asteittainen sisällyttäminen soveltamisalaan ja uudelleentarkastelun valmistelu Verotuksen ja tulliliiton pääosaston osalta kaavaillaan 1,0 kokoaikainen CA-toimi vuonna 2025 ja 1,5 kokoaikaista CA-toimintaa vuosina 2026 ja 2027, ja liikenteen ja liikkumisen pääosaston tehtävät katetaan nykyisellä henkilöstöllä ympäristöasioiden pääosaston teknisellä tuella (joka katetaan edellä mainitulla ympäristöasioiden pääosaston henkilöstöllä):
--	--

	- Liikennekelpoisuusvaatimuksen täytäntöönpano ja ajoneuvojen rekisteröintitietojen yhteentoimivuus - Keskitetyn palvelupisteen kehittäminen ja verotuksen ja tulliliiton pääosaston tukeminen tietojen toimittamisessa tulliviranomaisille MOVEHUB-järjestelmän kautta
--	--

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

Ehdotus/aloite

- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehityksen kyseisen otsakkeen sisällä.
- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.
- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista.

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotuksen/aloitteen

- ☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁷⁸	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁷⁸

Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).