2026/1738

24.7.2026

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2026/1738,

annettu 8 päivänä heinäkuuta 2026,

ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) N:o 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 ja (EU) 2023/1542 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 sekä tämän asetuksen 14–36 artiklan osalta sopimuksen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [1],

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä [2],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 annetussa komission tiedonannossa esitellyn Euroopan kasvustrategian tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen, jossa kasvihuonekaasujen nettopäästöistä on päästy eroon viimeistään vuonna 2050 ja jossa kasvu on erotettu luonnonvarojen käytöstä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on tarpeen varmistaa, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja niiden käyttöiän päättyessä käsitellään kestävällä tavalla.

[1] EUVL C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. kesäkuuta 2026 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 29. kesäkuuta 2026.

(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-valmiuspaketissa säädetyllä tavalla on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, -teräksen ja -muovien käyttäjistä, 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 ja ajoneuvojen koon ja painon kasvaessa jatkuvasti sekä elektroniikan käytön yleistyessä ja sen muuttuessa yhä monimutkaisemmaksi tulevissa malleissa; molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi ja Euroopan autoteollisuus voi olla jatkossa entistä riippuvaisempi kriittisten raaka-aineiden tuonnista ja altis toimitushäiriöille, mikä heikentää sen kilpailukykyä. Lisäksi unionin oikeuden nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja ajoneuvoista käyttövaiheen aikana ja romuajoneuvoista korjattavien, uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien, jälkiasennettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi sekä kilpailukyvyn tukemiseksi autoteollisuuden häiriönsietokykyä lisäämällä 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” kanssa, jossa kehotetaan 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. Tämä on myös linjassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1252 ([3]) kanssa. Neuvosto ja Euroopan parlamentti 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/EY ([4]) 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 tuottajavastuuta koskevat perussäännöt, joiden mukaan ajoneuvojen tuottajien on katettava osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista.

(4) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa komission arvioinnissa korostettiin, että kyseinen direktiivi on ollut tehokas monien sen alkuperäisten tavoitteiden saavuttamisessa, erityisesti kadmiumin, lyijyn, elohopean ja kuusiarvoisen kromin poistamisessa ajoneuvoista, romuajoneuvojen keräyspisteiden lisäämisessä sekä hyödyntämis- ja kierrätystavoitteiden saavuttamisessa. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, ettei romuajoneuvojen keräykseen liittyviä tärkeitä kysymyksiä käsitelty kyseisessä direktiivissä riittävästi eikä sitä ollut enää mukautettu näiden ajoneuvojen korkeatasoisen käsittelyn varmistamiseen.

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1252, annettu 11 päivänä huhtikuuta 2024, puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävän tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) N:o 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (EUVL L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista (EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/64/EY ([5]) säännellään ajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, jotta ajoneuvot voisivat saavuttaa direktiivissä 2000/53/EY asetetut tavoitteet käyttöikänsä loppuvaiheessa. Direktiivi 2005/64/EY ei kuitenkaan ole parantanut merkittävästi uusien ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä, eikä sitä ole mukautettu uusien ajoneuvojen ominaisuuksiin, jotka ovat muuttuneet huomattavasti direktiivin 2005/64/EY voimaantulon jälkeen.

(6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 ([6]) 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. Mainitun asetuksen liitteessä II säädettyä EU-tyyppihyväksyntämenettelyä varten tarvitaan erillinen säädös. Siksi on tarpeen vahvistaa säännökset ja vaatimukset, jotka koskevat EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä olevien ajoneuvojen kiertoa. Jotta voidaan varmistaa, että ajoneuvot ovat kyseisten vaatimusten mukaisia, on tarpeen varmistaa, että vaatimusten noudattaminen varmennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyssä. Tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntiin sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien markkinavalvontaa, korjaavia toimenpiteitä, suojalausekkeita ja seuraamuksia koskevat säännökset.

(7) On tärkeää erottaa toisistaan voimassa olevat ja uudet tyyppihyväksynnät. Sen vuoksi on tarpeen selventää, mitä säännöksiä asetuksen (EU) 2018/858 mukaisiin uusiin ajoneuvotyyppeihin sovelletaan. Sen vuoksi olisi tarkennettava, että tyyppihyväksyntään tehtävät muutokset eivät järjestelmällisesti edellytä mainitun asetuksen mukaisen tyyppihyväksynnän laajennusta.

(8) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden, ajoneuvojen tuotantovaiheen, ajoneuvon tilan arvioinnin ja käytettyjen ajoneuvojen viennin osalta. Ympäristön laadun säilyttämistä, suojelua ja parantamista, ihmisten terveyden suojelua sekä luonnonvarojen harkittua ja järkevää käyttöä koskevien tavoitteiden edistämiseksi on olennaisen tärkeää vahvistaa romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat säännöt, joissa otetaan huomioon ajoneuvon suunnittelu, sekä toimenpiteet, joilla pyritään estämään laiton purkaminen, kuten parempi jäljitettävyys käytettyjen ajoneuvojen omistusoikeuden siirron yhteydessä. 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 ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi direktiivit 2000/53/EY ja 2005/64/EY olisi korvattava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan ja 192 artiklan 1 kohtaan perustuvalla asetuksella.

(9) SEUT 349 artiklassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla jäsenvaltioiden olisi voitava mukauttaa tuottajien velvoitteita palvelun takaamiseksi ja romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi kyseisten alueiden ominaispiirteet huomioon ottaen.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) 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, nelipyöriin, 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 L-luokan ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3 ja O), jotta voidaan varmistaa kattavat kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta hyväksyttävä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän lopussa ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Vaatimuksia, jotka koskevat romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista, tiettyjen osien ja komponenttien pakollista poistamista uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten ennen murskausta sekä ehtoja, jotka koskevat murskauksesta jäljelle jäävän muun kuin pysyvän jätteen sijoittamista kaatopaikalle, olisi kuitenkin sovellettava L-luokan ajoneuvoihin sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi kyseisiin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajavastuuta koskevia säännöksiä, joiden mukaan tuottajat kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

(11) Koska kaikki jäsenvaltiot eivät vaadi luokkien L1e, L2e tai L6e ajoneuvojen rekisteröintiä, on tarpeen antaa jäsenvaltioille mahdollisuus vapauttaa kyseiset ajoneuvoluokat rekisteröintiin liittyvistä vaatimuksista.

(12) Käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvät ongelmat eivät koske ainoastaan henkilöautoja (M_1) ja kevyitä hyötyajoneuvoja (N_1), vaan myös suurempia ajoneuvoja, kuten tutkimukset osoittavat. Sen vuoksi näitä säännöksiä olisi sovellettava myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3 ja O).

(13) Ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön, sekä ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu asevoimien, väestönsuojelun, palo- ja pelastustoimen, yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten ja ensiapupalvelujen käyttöön, olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kyseisillä ajoneuvoilla suoritetaan erityistehtäviä, ja niihin sovelletaan teknisiä erityisvaatimuksia, minkä lisäksi niiden suunnittelu, rakenne ja käyttö poikkeavat merkittävästi yleiseen maantieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen suunnittelusta, rakenteesta ja käytöstä. Ajoneuvojen suunnittelua koskevien yleisten kiertotalousvaatimusten ja romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevien vaatimusten soveltaminen tällaisiin ajoneuvoihin ei näin ollen olisi tarkoituksenmukaista, ja niiden jättäminen tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle on johdonmukaista niillä suoritettavien tehtävien erityisluonteen kanssa.

(14) Euroopan kulttuuriperinnön säilyttämiseksi museoajoneuvot olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, eikä niihin pitäisi soveltaa omistusoikeuden siirtoon tai vientiin liittyviä velvoitteita tai romuttamista koskevia vaatimuksia. Vastaavasti ajoneuvot, joilla jokin jäsenvaltio on tunnustanut olevan erityistä kulttuurista merkitystä, olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Näihin voivat kuulua esimerkiksi keräilijöiden tai museoiden hallussa olevat ajoneuvot, tilaustyönä valmistetut ajoneuvot tai kilpa-ajoneuvot edellyttäen, että toimivaltaiset viranomaiset tunnustavat niiden asiaankuuluvan erityisen kulttuurisen merkityksen. Tämän asetuksen vaatimuksia, kuten suunnittelua koskevia kiertotalousvaatimuksia, olisi kuitenkin sovellettava kyseisiin ajoneuvoihin ennen kuin niitä pidetään museoajoneuvoina tai ajoneuvoina, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys. Lisäksi kun jäsenvaltiot eivät enää pidä kyseisiä ajoneuvoja museoajoneuvoina tai ajoneuvoina, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys, ne kuuluvat uudelleen tämän asetuksen soveltamisalaan ja niihin olisi sovellettava vaatimuksia, kuten omistusoikeuden siirtoon, vientiin tai romuttamiseen liittyviä velvoitteita.

(15) Liiallisen hallinnollisen taakan välttämiseksi ja sen varmistamiseksi, että tämän asetuksen soveltamisala kattaa sisämarkkinoiden tarpeet, muuntyyppiset ajoneuvot, kuten pieninä sarjoina valmistettavat L-luokan ajoneuvot tai tietyt poljettavaksi tarkoitetut luokan $L1_e$-A ja $L1_e$-B polkupyörät, olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

(16) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Tämä hankaloittaa uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskentaa. Tuottajien olisi katettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa luokkien M_1 ja N_1 erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen osalta keräyksestä, puhdistamisesta, osien ja komponenttien pakollisesta poistamisesta ja käsittelystä aiheutuvat kustannukset. Luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan tiettyjä sääntöjä. Myös ajoneuvojen sisältämiä huolta aiheuttavia aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Erikoiskäyttöön tarkoitetun ajoneuvon muiden osien, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, olisi kuuluttava soveltamisalaan samassa määrin kuin kyseisen ajoneuvon luokka. Luokkia M_1 ja N_1 lukuun ottamatta kaikkien luokkien erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, jotka ovat pienen valmistajan tuottamia, ei olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan.

(17) Matkailuautot ja -perävaunut eroavat tavanomaisista ajoneuvoista ja perävaunuista, sillä ne on tarkoitettu ensisijaisesti majoittumiseen kuljetuksen sijasta. Matkailuautojen ja -perävaunujen rakentamisessa käytetään muita kuin autoteollisuuden komponentteja, kuten puuta, kalusteita, vesijärjestelmiä ja kotitalouksien sähköjärjestelmiä, joita ei käsitellä ajoneuvoille tarkoitetuissa kierrätyslaitoksissa. Matkailuperävaunuja käytetään monesti paikoillaan pysyvinä kausiluonteisina loma-asuntoina, ja ne pysyvät käyttökelpoisina vuosikymmeniä. Matkailuperävaunut olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, kun otetaan huomioon niiden erityinen käyttötarkoitus, erilainen materiaalikoostumus ja jatkuva käyttö. Matkailuautoja, jotka usein ovat rekisteröimättömiä, ei olisi luokiteltava romuajoneuvoiksi niin kauan kuin niitä käytetään asuntoina. Matkailuautojen perusajoneuvoissa on osia ja komponentteja, joita käytetään myös muissa ajoneuvoissa, ja niihin olisi sen vuoksi sovellettava samoja velvoitteita, kun niitä ei enää käytetä asumistarkoituksiin.

(18) 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 ohjeita, tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien asiaankuuluvien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien toimivaltaisten viranomaisten, talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä kyseisiä kriteerejä. On kuitenkin tarpeen säätää myös poikkeuksista, jotta jäsenvaltioilla säilyy mahdollisuus määrittää tilanteet, joissa yksittäisten ajoneuvojen ei olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan, koska ne ovat ajoneuvoja, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys, niin kauan kuin niitä pidetään sellaisina. Lisäksi jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava ajoneuvon omistajan pyynnöstä vapauttaa ajoneuvon romuajoneuvon asemasta, jos kyseinen ajoneuvo korjataan.

(19) Direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että kyseisen direktiivin ajoneuvojen suunnittelua koskevilla säännöksillä, joiden tarkoituksena oli 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.

(20) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän 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 käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit 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. Kyseisessä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi ottaen huomioon kansainvälisen standardin ISO 22628:2002. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava kansainvälisen standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään. Komission olisi pyrittävä varmistamaan, että asiaa koskevia Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) menetelmiä päivitetään vastaavasti, jotta voidaan välttää epäjohdonmukaisuudet unionin menetelmän kanssa ja keventää valmistajille aiheutuvaa taakkaa.

(21) Autoteollisuuden toimitusketjuun osallistuu suuri määrä tavarantoimittajia, myös monia eri alueilla toimivia pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jäljempänä 'pk-yritykset', joilla on erilaiset organisaatiorakenteet. Valmistajien olisi kerättävä ajoneuvoissa käytettyjä materiaaleja koskevat tiedot koko toimitusketjusta ja laadittava ja pantava täytäntöön menettelyt tällaisten tietojen paikkansapitävyyden todentamiseksi, mutta niiden olisi otettava huomioon pk-yritysten valmiudet. Pk-yrityksillä on usein rajalliset hallinnolliset resurssit, vähemmän teknisiä välineitä, ja joissakin tapauksissa niillä ei ole vakiintuneita järjestelmiä yksityiskohtaisten ympäristötietojen tai materiaalikoostumusta koskevien tietojen tuottamiseksi tai todentamiseksi. Nämä rajoitteet voivat vaikuttaa pk-yritysten toimittamien tietojen saatavuuteen ja täydellisyyteen. Näin ollen arvioitaessa menettelyjä, joilla valmistajat keräävät ja todentavat tavarantoimittajia koskevia tietoja, olisi otettava asianmukaisesti huomioon toimitusketjun pk-yritysten erityistilanne.

(22) Autoteollisuuden aidosti kestävän kiertotalouden peruspilarina on se, että ajoneuvojen korjattavuus varmistetaan koko niiden käyttöiän ajan. Ajoneuvoja ei pitäisi luokitella ennenaikaisesti romuajoneuvoiksi, kun ne ovat vielä korjattavissa, sillä siitä aiheutuisi turhaa jätettä, talouden tehottomuutta ja kohtuutonta rasitetta ajoneuvojen omistajille.

(23) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa "Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä", että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia ympäristöön tai ihmisten terveyteen koko niiden elinkaaren aikana.

(24) Direktiivissä 2000/53/EY rajoitetaan jo lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa ja säädetään poikkeuksista, joiden mukaan tällaisia aineita on sallittua käyttää tietyissä sovelluksissa. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon kyseiset 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 1907/2006 ([7]). Vastaavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1021 ([8]) säänneltyjen aineiden käyttöä koskevia rajoituksia olisi noudatettava kyseisen asetuksen säännösten perusteella.

(25) Jotta voidaan helpottaa tämän asetuksen noudattamista ja antaa ohjeita ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa esiintyvistä huolta aiheuttavista aineista, mukaan lukien ne, jotka haittaavat materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä tai jotka vaikuttavat haitallisesti terveyteen tai ympäristöön, on aiheellista, että komissio suorittaa tällaisten aineiden arvioinnin ja kartoituksen. Tätä varten komission olisi asetuksella (EY) N:o 1907/2006 perustetun Euroopan kemikaaliviraston, jäljempänä 'kemikaalivirasto', avustamana laadittava kertomus huolta aiheuttavien aineiden esiintymisestä ajoneuvoissa. Kertomuksessa olisi yksilöitävä, missä määrin tällaiset aineet haittaavat uudelleenkäyttöä ja kierrätystä tai vaikuttavat haitallisesti terveyteen tai ympäristöön, ilman että tehdään päällekkäisiä arviointeja muussa unionin lainsäädännössä edellytettyjen arviointien kanssa. Havaintojensa perusteella komission olisi harkittava ja toteutettava asianmukaisia jatkotoimia, mukaan lukien tarvittaessa delegoitujen säädösten hyväksyminen tietovaatimusten ja rajoitusten vahvistamiseksi sellaisille huolta aiheuttaville aineille, jotka vaikuttavat kielteisesti materiaalien uudelleenkäyttöön ja kierrätykseen muista kuin ensisijaisesti kemikaaliturvallisuuteen liittyvistä syistä.

(26) 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) 2023/1542 ([9]). Tällaisten aineiden käyttöä olisi siis käsiteltävä mainitussa asetuksessa, ja niitä koskevat rajoitukset ja niihin liittyvät poikkeukset olisi tarvittaessa siirrettävä siihen tässä asetuksessa vahvistetulla muutossäännöksellä.

(27) Tieteen ja tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi edelleen siirrettävä valta hyväksyä SEUT 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 ympäristöön ja ihmisten terveyteen ajoneuvojen koko elinkaaren aikana. Ennen tällaisen delegoidun säädöksen hyväksymistä komission olisi kuultava asiaankuuluvia asiantuntijoita ja sidosryhmiä, jotta voidaan ottaa huomioon sosioekonomiset vaikutukset sekä vaikutukset ympäristöön ja ihmisten terveyteen. Jotta voidaan varmistaa tehokas päätöksenteko, koordinointi ja tämän asetuksen muuttamiseen liittyvien teknisten, tieteellisten ja hallinnollisten näkökohtien hallinnointi siltä osin kuin on kyse aineiden käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista, kemikaaliviraston olisi avustettava komissiota tällaisessa arvioinnissa.

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1021, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, pysyvistä orgaanisista yhdisteistä (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1542, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2023, akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L 191, 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätysmateriaaleja primaariraaka-aineiden sijaan, ajoneuvojen turvallisuusominaisuuksista tinkimättä. Kierrätysmateriaalien 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 lisäksi vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vahvistaa unionin strategista riippumattomuutta ja kilpailukykyä vähentämällä raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, erityisesti edistämällä arvokkaiden kriittisten raaka-aineiden pysymistä unionissa, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätysmateriaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätysmateriaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia olisi sovellettava kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, myös verkkomarkkinapaikkojen kautta, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, tässä asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

(29) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätysmuovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä kulutuksen jälkeisestä muovijätteestä kierrätettyä muovia, jonka prosenttiosuudet kasvaisivat asteittain. Tästä kierrätysmuovien osuutta ajoneuvotyypeissä koskevasta tavoitteesta 20 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Tavoitteiden piiriin kuuluvien muovien valinta perustuu yhteisen tutkimuskeskuksen asiaa koskevassa tutkimuksessa ”Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive” ja tämän asetuksen vaikutustenarvioinnissa määriteltyihin kierrätettäviin muovityyppeihin. Kyseisissä asiakirjoissa muita kertamuoveja kuin istuimissa käytettäviä polyuretaanivaahtoja ja elastomeerejä ei oteta huomioon tavoitteiden laskennassa, koska kertamuovien kierrättäminen on erityisen haastavaa. Monet yleiset elastomeerit, kertamuovit ja silloitetut materiaalit täyttävät asetuksessa (EY) N:o 1907/2006 vahvistetussa muovin määritelmässä tarkoitetun polymeerin määritelmän. Elastomeerit, mukaan lukien termoplastiset elastomeerit, jotka voidaan uudelleenkäsitellä kestomuoveiksi, kuuluvat tässä asetuksessa vahvistettujen muovien kierrätettyä sisältöä koskevien tavoitteiden piiriin. Kierrätettyä sisältöä koskevia tavoitteita harkitaan kuitenkin renkaiden elastomeereille, koska renkaat ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1781 ([10]) mukaisesti priorisoitavia tuotteita eivätkä sen vuoksi kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan. Jotta voidaan varmistaa kyseisen velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen muovien ja romuajoneuvoista peräisin olevan kulutusjätteen osuudet. Jotta voidaan sallia muut kierrätysmenetelmät kuin mekaaninen kierrätys, mukaan lukien kemiallinen kierrätys, ja edistää kierrätysmuovin osuutta koskevien tavoitteiden saavuttamista, on tarpeen vahvistaa lisäksi kierrätysmuovin osuuden laskentaa, todentamista ja raportointia koskevat säännöt. Tällaisissa tapauksissa on tarpeen ottaa käyttöön niin sanottu massataselaskenta muovin kierrätykseen sovellettavien massataselaskentamenetelmien mukaisesti, siten että otetaan huomioon muovien erityisten kierrätysteknologioiden ominaisuudet esimerkiksi ajoneuvojen heterogeenisen murskausjätteen yhteydessä. Jos tiettyjä kierrätettyjä muoveja ei ole riittävästi saatavilla tai niiden hinnat ovat liian korkeita, minkä vuoksi vähimmäisprosenttiosuuksien noudattamisesta tulee kohtuuttoman vaikeaa, komissiolle olisi siirrettävä valta täydentää tätä asetusta vahvistamalla väliaikaisia poikkeuksia kierrätysmuovin osuutta koskevista tavoitteista.

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1781, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista, direktiivin (EU) 2020/1828 ja asetuksen (EU) 2023/1542 muuttamisesta sekä direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta (EUVL L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Kierrätysmuovin käytön edistäminen ajoneuvoissa perustuu oletukseen, että kierrätysmateriaalin osuus itsessään on tuotettu ympäristön kannalta kestävällä tavalla siten, että hiilijalanjälki pienenee ja kannustetaan kiertotaloutta. Tätä varten on otettava käyttöön tiettyjä suojatoimia sen varmistamiseksi, että tapa, jolla kierrätetty sisältö tuotetaan, ei poista ympäristöhyötyjä, joita tällaisen kierrätysmateriaalin käytöstä ajoneuvoissa saadaan. Sen vuoksi on tarpeen vastata asiaan liittyviin ympäristöhuolenaiheisiin syrjimättömällä tavalla sekä unionissa tuotetun että unioniin tuodun kierrätysmuovin osalta. Tätä varten kierrätysmuoveihin olisi sovellettava vastaavia edellytyksiä ihmisten terveyden, ilmaston ja ympäristön suojelua koskevien vaatimusten osalta, mukaan lukien päästöt ja jätehuolto, jotta ne voidaan ottaa huomioon asetuksessa vahvistettujen kierrätettyä sisältöä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa riippumatta siitä, tapahtuuko kierrätysprosessi unionissa vai sen ulkopuolella.

(31) Kolmansissa maissa kierrätettyyn materiaaliin sovellettavia edellytyksiä, mukaan lukien tarkastusvaatimukset, olisi sovellettava vasta 14 päivästä elokuuta 2030, ja komission olisi arvioitava kattavammin kyseisten ehtojen odotettua vaikutusta markkinatilanteen ja kauppasuhteiden kehityksen valossa ja raportoitava arviostaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 14 päivänä elokuuta 2028.

(32) Tässä asetuksessa tarkoitettujen, kierrätysmateriaalin osuuden sisällyttämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi komission olisi julkaistava viimeistään 14 päivänä elokuuta 2032 katsaus ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin teknologiseen kehityksen ja ympäristötehokkuuden tilaan ja esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotus, johon sisältyy kestävyysvaatimuksia ja -tavoitteita.

(33) 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 ilmastoneutraaliuteen, olisi vahvistettava kulutuksen jälkeisestä teräsjätteestä ja tapauksen mukaan rautaromusta kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus uusissa ajoneuvoissa olevasta teräksestä. Komissiolle olisi sen vuoksi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä ja tapauksen mukaan rautaromusta, johon luetaan hiiliteräksestä ja ruostumattomasta teräksestä valmistettujen levytuotteiden ja pitkien tuotteiden tuoteperheet, kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevasta ja niihin 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, mukaan lukien vaikutukset muihin terästä käyttäviin aloihin ja maailmanlaajuisiin kasvihuonekaasupäästöihin. On tärkeää erottaa toisistaan ajoneuvossa olevat erilaiset terästuoteperheet, koska ne valmistetaan eri tekniikoilla, joissa rautaromun käytölle on erilaisia rajoitteita sen mukaan, miten paljon se saa sisältää kuparia ja muita kuona-aineita. Jotta joitakin tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia voidaan täydentää, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä ja tapauksen mukaan rautaromusta hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

(34) Autoteollisuus on myös yksi merkittävimmistä alumiinin käyttäjistä, ja sen osuus unionin kokonaiskysynnästä on yli 40 prosenttia; käyttö myös lisääntyy koko ajan. Uusissa ajoneuvoissa käytetään nykyisellään vain vähän kierrätettyä alumiinia. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä ilmastoneutraaliuteen, vähentää energiankulutusta ja kustannuksia sekä parantaa häiriönsietokykyä vähentämällä riippuvuutta primaariraaka-aineiden toimituksista, on aiheellista lisätä kierrätetyn alumiinin käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan ajoneuvotyypeissä olevan ja niihin sisällytetyn kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten vähimmäisosuus. 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 joitakin tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia voidaan täydentää, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä hyödynnetyn alumiinin ja sen seosten osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä alumiinista.

(35) 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 kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin, nikkelin, koboltin ja boorin sekä kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia.

(36) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin, nikkelin, koboltin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta joitakin tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia voidaan täydentää, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutusromun ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamiseen ja arvon säilyttämiseen 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.

(37) Asetuksen (EU) 2024/1252 vaatimusten mukaisesti ja ottaen huomioon, että tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta koskevat säännökset sekä säännökset, jotka koskevat tietoja ajoneuvojen kestomagneettimateriaaleja sisältävien osien ja komponenttien poistamisesta, kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava asetuksen (EU) 2024/1252 sisältämien säännösten alakohtaisena täytäntöönpanona. Näin varmistetaan tämän asetuksen mukaisten erilaisten tällaisten osien ja komponenttien poistamista koskeviin tietoihin liittyvien velvoitteiden virtaviivaistaminen ja integrointi muita osia ja komponentteja koskeviin velvoitteisiin. Asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan merkintöjä koskevia velvoitteita olisi sovellettava.

(38) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/1542 vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia, joilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja niiden akkuyksiköt ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Komission olisi myös kannustettava kehittämään suunnittelu- ja kokoonpanotekniikoita koskevia standardeja, jotka helpottavat akkujen ja paristojen sekä akku- tai paristoyksiköiden huoltoa, korjaamista ja käyttötarkoituksen muuttamista. Ajoneuvojen osien ja komponenttien vaihtamis-, uudelleenkäyttö-, kierrätys-, uudelleenvalmistus- tai kunnostusmahdollisuuksien maksimoimiseksi ja jätteen minimoimiseksi ajoneuvot olisi suunniteltava siten, että niistä voidaan poistaa mahdollisimman monta osaa ja komponenttia. Teknisen toteutettavuuden käsitettä olisi tulkittava tavalla, joka tukee ja helpottaa kyseisiä tavoitteita, ottaen kuitenkin huomioon, että tietyissä tapauksissa osaan liittyvillä turvallisuus- tai toiminnallisilla vaatimuksilla voidaan perustella vaihtoehtoisia ratkaisuja, jotka rajoittavat osan tai komponentin irrotettavuutta. Tällaisissa tapauksissa valmistajien olisi osoitettava tällaisen valinnan tarpeellisuus. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

(39) 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) 2020/683 ([11]) vahvistettuja sääntöjä, joilla standardoidaan valmistusasiakirjoihin sisällytettävät asiakirjat ja tiedot, ja täsmennettävä siten tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset vaatimukset.

(40) Jotta voidaan varmistaa, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan ajoneuvojen kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia. Kiertotalousstrategia olisi laadittava valmistajan tasolla, ja sitä olisi päivitettävä joka viides vuosi. Siitä olisi toimitettava jäljennös tyyppihyväksyntäviranomaisille ja komissiolle. Vaikka kiertotalousstrategia toimitetaan tyyppihyväksyntäviranomaisille, sitä ei olisi yhdistettävä tyyppihyväksyntäprosessiin. Laajemman valvonnan ja tarkastelun varmistamiseksi komission olisi asetettava valmistajien kiertotalousstrategiat ja niiden päivitetyt versiot julkisesti saataville ottaen asianmukaisesti huomioon luottamuksellisten tietojen suojaaminen. Komission olisi laadittava ja julkaistava vähintään joka kuudes vuosi kertomus autoteollisuuden kiertotaloudesta muun muassa valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta.

(41) Jotta voidaan lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä koskevaa avoimuutta autoteollisuudessa ja tarjota kannustimia kierrätysmateriaalien osuuden kasvattamiseen, 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 kierrätyssisällön osuuden kasvattaminen ajoneuvoissa tuottaisi erityisen merkittäviä ympäristöhyötyjä. Pakollinen ilmoitus olisi toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä muiden asiakirjojen kanssa osana tyyppihyväksyntähakemusta.

(42) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostus ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi esimerkiksi autoteollisuudessa käytettyjen olemassa olevien välineiden kautta tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen. Valmistajia ei pitäisi velvoittaa antamaan tällaisia tietoja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille, jos kyseiset tiedot on jo asetettu saataville muun unionin lainsäädännön nojalla. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita, teknisten tietojen julkaisijoita sekä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia sähköajoneuvon ajovoima-akkujen ja niiden akkuyksiköiden ja sähköisten ajomoottorien huoltamiseen ja poistamiseen tarvittavista vaiheista, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Tiedoissa olisi myös annettava selkeät ohjeet työkalujen tai teknologioiden käytöstä näiden osien huoltamiseen ja poistamiseen. Niiden pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) 2024/1252 tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Valmistajien olisi myös asetettava tiedot ajoneuvon pelastus- ja hätätilanneohjeista pelastuspalvelujen saataville. On tärkeää, että teollis- ja tekijänoikeuksia noudatetaan asianmukaisesti huolehtien siitä, että mahdollisuus tutustua teknisiin tietoihin ei vaaranna valmistajakohtaista teknologiaa tai liikesalaisuuksia. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta kohtuullisia hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Kun otetaan huomioon tarve tukea ajoneuvojen jälkiasennuksia keinona vähentää päästöjä, pidentää ajoneuvojen käyttöikää ja edistää kestävyyttä, valmistajien olisi myös varmistettava asianmukainen yhteistyö jälkiasennustoiminnan harjoittajien kanssa.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Myynnin jälkeisten markkinoiden toimijoiden oikeus saada tietoa osien ja komponenttien poistamisesta romuajoneuvoista, myös tarkoituksena vaihtaa kyseiset osat ja komponentit myöhemmin, olisi taattava, jotta turvataan kuluttajien valinnanvapaus ja varmistetaan resurssien tehokas käyttö. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että jätehuoltotoimijoille ja teknisten tietojen julkaisijoille toimitetaan tiedot, jotka ovat tarpeen tällaisten osien ja komponenttien poistamiseksi romuajoneuvoista turvallisesti ja tehokkaasti. Lisäksi tällaiset tiedot olisi toimitettava ajoneuvojen korjaus- ja huoltotoimintaa harjoittaville toimijoille, jos näitä ei katsota jätehuoltotoimijoiksi, ja ainoastaan tapauksissa, joissa tällaisesta tietojen toimittamisesta ei jo säädetä muussa unionin lainsäädännössä.

(44) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvojen eri osien ja komponenttien suojaukseen, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostusta. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat, teknisten tietojen julkaisijat sekä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.

(45) Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi ajoneuvojen muovi- ja elastomeeriosien, komponenttien ja -materiaalien merkinnässä ja luokittelussa käytettävä komponenttien ja materiaalien koodausstandardeja, jotka vahvistettiin alun perin komission päätöksessä 2003/138/EY ([12]). Niiden olisi varmistettava, että ajoneuvojen kaikki osat ja komponentit merkitään muun sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti. Tämä koskee etenkin niiden markkinoille saattamissa ajoneuvoissa olevien akkujen ja kestomagneettien merkintöjä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, jossa täsmennetään, miten ajoneuvojen osat ja komponentit olisi merkittävä.

(46) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 ja (EU) 2024/1257 ([13]) 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. Kun komissio vahvistaa ajoneuvon digitaalista kiertotalouspassia koskevat säännöt, sen olisi otettava huomioon turvallisuuden ja yksityisyyden korkean tason tarve, myös ajoneuvon käyttötietojen osalta kyberuhkien estämiseksi.

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) 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 ympäristön ja ihmisten terveyden suojeluun kaikkialla unionissa. Se myös yhdenmukaistaisi talouden toimijoiden tarjoamien jätehuoltopalvelujen laatua entisestään ja helpottaisi uusioraaka-aineiden markkinoiden toimintaa.

(48) Romuajoneuvojen turvallisen ja ympäristön kannalta hyväksyttävän käsittelyn varmistamiseksi kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat suorittaa näiden ajoneuvojen jätehuoltotoimia, olisi saatava valtuutus toimivaltaiselta viranomaiselta. Valtuutus olisi myönnettävä vain, jos laitoksella tai yrityksellä on sovellettavan unionin oikeuden ja kansallisen lainsäädännön edellyttämät valmiudet ajoneuvojen loppukäsittelyyn, tässä asetuksessa vahvistetut erityiset käsittelyvaatimukset mukaan lukien. Lisäksi ainoastaan valtuutetuilla käsittelylaitoksilla olisi oltava valtuudet antaa romutustodistuksia tämän asetuksen mukaisesti.

(49) Jos tuottajat tai tuottajayhteisöt tekevät sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa tuottajavastuuta koskevien velvoitteidensa täyttämiseksi, sopimusten olisi oltava kilpailulainsäädännön periaatteiden mukaisia eikä niihin saisi sisältyä määräyksiä, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kilpailun rajoittaminen tai vääristäminen, erityisesti SEUT 101 ja 102 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Tällaisten sopimusten olisi oltava oikeudenmukaisia ja avoimia, eivätkä ne saisi sisältää syrjiviä sopimusehtoja. Näiden vaatimusten noudattamisen helpottamiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava toimittaa mallisopimus.

(50) 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/EY ([14]) säädettyjen laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti on aiheellista vahvistaa unionin tasolla vaatimukset, jotka koskevat romuajoneuvojen jätehuoltoon liittyviä valmistajien velvollisuuksia. Tuottajilla olisi oltava laajennettu tuottajavastuu ajoneuvoista, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella, kun ne ovat tulleet käyttöikänsä loppuvaiheeseen. Laajennetun tuottajavastuun olisi velvoitettava tuottajat varmistamaan, että niiden jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamat ajoneuvot kerätään ja käsitellään tämän asetuksen mukaisesti ja että tällaisia ajoneuvoja käsittelevät jätehuoltotoimijat täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut kierrätystavoitteet.

(51) Jotta olisi helpompi valvoa, että tuottajat noudattavat laajennettua tuottajavastuuta koskevia velvoitteitaan, jäsenvaltioiden olisi perustettava tuottajarekisteri tai käytettävä jo olemassa olevaa rekisteriä. Rekisteröintivaatimukset olisi yhdenmukaistettava kaikkialla unionissa rekisteröinnin helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tuottajat asettavat ajoneuvoja saataville eri jäsenvaltioissa. Rekisteriä olisi käytettävä myös ilmoitettaessa toimivaltaisille viranomaisille laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden täyttämisestä. Rekisteriin liittyvien ominaisuuksien ja menettelyllisten näkökohtien olisi myös oltava yhdenmukaisia asetuksella (EU) 2023/1542 perustetun tuottajarekisterin kanssa, jotta ajoneuvojen tuottajat ja akkujen tuottajat voivat käyttää yhtä ja samaa rekisteriä. Tuottajien rekisteröinnin helpottamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa komission olisi perustettava verkkosivusto, joka sisältää linkit kaikkiin kansallisiin rekistereihin.

([14]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2065 ([15]) 30 artiklan mukaan verkkoalustojen tarjoajien, jotka antavat kuluttajille mahdollisuuden tehdä etäsopimuksia elinkeinonharjoittajien kanssa, on varmistettava, että elinkeinonharjoittajat voivat käyttää kyseisiä verkkoalustoja viestiäkseen tuotteista tai palveluista tai tarjotakseen niitä unionissa oleville kuluttajille ainoastaan, jos ne ovat ennen niiden palvelujen käyttöä näihin tarkoituksiin saaneet elinkeinonharjoittajaan soveltuvin osin tietyt tiedot. Tässä yhteydessä ajoneuvot ovat tuotteita. Tämän asetuksen nojalla perustettu tuottajarekisteri voi muodostaa julkisen rekisterin asetuksen (EU) 2022/2065 30 artiklan 1 kohdan d alakohdan noudattamiseksi. Elinkeinonharjoittajan asetuksen (EU) 2022/2065 30 artiklan 1 kohdan e alakohdan nojalla antama omaehtoinen vakuutus, jossa tämä sitoutuu tarjoamaan ainoastaan sellaisia tuotteita tai palveluja, jotka ovat sovellettavien unionin oikeuden sääntöjen mukaisia, voi kattaa myös tässä asetuksessa säädetyt laajennettua tuottajavastuuta koskevat vaatimukset. Jos tuottajarekisterin tiedot eivät ole julkisesti saatavilla, jäsenvaltioiden olisi asetuksen (EU) 2022/2065 30 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi varmistettava, että verkkoalustojen tarjoajat saavat maksutta pääsyn kyseisiin tietoihin, jotta ne voivat parhaansa mukaan arvioida, ovatko tiedot luotettavat ja täydelliset.

(53) Jos tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla sellaisen jäsenvaltion alueella, johon kyseinen tuottaja ei ole sijoittautunut, kyseisen tuottajan olisi nimettävä laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutettu edustaja. Jos yksi valtuutettu edustaja edustaa jäsenvaltiossa useampaa tuottajaa, kyseisen valtuutetun edustajan olisi ilmoitettava erikseen kunkin edustamansa tuottajan nimi ja yhteystiedot.

(54) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava vaatia, että tuottajaa edustaa tuottajayhteisö. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltion ei pitäisi vaatia, että tuottajia edustaa tietty tuottajayhteisö, koska jäsenvaltioiden olisi voitava päättää joustavasti, kuinka monta tuottajayhteisöä niissä voi olla. Näin olisi oltava myös jäsenvaltioissa, joissa on valtiojohtoisia tuottajayhteisöjä, joihin voidaan soveltaa yksityiskohtaisempia järjestelyjä kansallisen lainsäädännön nojalla. Vaikka jäsenvaltioiden oikeudelliset kehykset mahdollistavat erilaiset hallintorakenteet, tuottajayhteisöjen toiminnan tarkoituksena olisi periaatteessa oltava sen varmistaminen, että tuottajilta kerätyt maksut käytetään yksinomaan romuajoneuvojen keräykseen ja käsittelyyn liittyvien velvoitteiden täyttämiseen jätehuoltovelvoitteiden järjestämisen ja rahoittamisen osalta. Kaikkien tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään tilanne, jossa jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajavastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, tuottajayhteisöt voisivat esimerkiksi vähintään kerran vuodessa toteuttaa asianomaisten sidosryhmien jäsennellyn kuulemisen ja julkaista verkkosivustollaan kyseisestä kuulemisesta yhteenvetokertomuksen, jossa esitetään tärkeimmät saadut huomautukset sekä selvitys siitä, miten nämä huomautukset on otettu huomioon. Jätehuoltotoimijoille olisi myönnettävä tarkkailijan asema tuottajayhteisöjen hallintoelimissä eli niiden hallituksissa järjestelmän yleisen hallinnon ja tehokkuuden parantamiseksi ottaen samalla huomioon tarve välttää eturistiriitoja. Lisäksi tuottajayhteisöjen olisi valittava jätehuoltotoimijat syrjimättömällä menettelyllä, joka perustuu avoimiin sopimuksentekoperusteisiin.

([15]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2065, annettu 19 päivänä lokakuuta 2022, digitaalisten palvelujen sisämarkkinoista ja direktiivin 2000/31/EY muuttamisesta (digipalvelusäädös) (EUVL L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Tuottajien olisi rahoitettava osa romuajoneuvojen keräys- ja käsittelykustannuksista, joita aiheutuu tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttämisestä, erityisesti velvoitteista, 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.

(56) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään antamaan tietoa yleisölle ja lisäämään romuajoneuvojen keräystä, sekä ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Lisäksi koska tällä asetuksella tehdään muutoksia tuottajien taloudelliseen vastuuseen, joka koskee direktiivin 2000/53/EY soveltamisalaan kuuluvien romuajoneuvojen keräämistä, olisi annettava asianmukaiset säännökset, jotta voidaan ottaa huomioon siirtyminen direktiivistä 2000/53/EY tähän asetukseen.

(57) Tuottajien, jotka päättävät täyttää laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteensa itse, olisi myös annettava vakuus, jota käytetään romuajoneuvojen jätehuoltokustannusten kattamiseen. Tällaisia vakuuksia olisi käytettävä erityisesti tapauksissa, joissa asianomaiset tuottajat ovat maksukyvyttömiä tai lopettavat toimintansa pysyvästi.

(58) Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajavastuuta 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 kierrätysmateriaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

(59) Tietyt jäsenvaltiot ovat jo direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon yhteydessä perustaneet laajennettua tuottajavastuuta koskevia rakenteita ja jätehuoltojärjestelmiä, jotka muodostavat perustan asiaa koskeville kansallisille luville ja sopimusjärjestelyille. Kyseisten jäsenvaltioiden olisi voitava jatkaa kyseisten rakenteiden ja järjestelmien käyttöä edellyttäen, että ne ovat tämän asetuksen mukaisia.

(60) Ajoneuvoista tulee usein romuajoneuvoja eri jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne on saatettu markkinoille. Niin kauan kuin tässä asetuksessa tarkoitettu tuottaja voidaan tunnistaa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, kyseisen tuottajan olisi katettava keräys- ja käsittelykustannukset. Koska tuottajaa ei kuitenkaan aina ole mahdollista tunnistaa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee ylitettyään rajan romuajoneuvo, on myös tarpeen ottaa käyttöön rajatylittävää kustannustenjakomekanismia koskevat säännöt, joita olisi sovellettava vain tässä erityistilanteessa ja ainoastaan luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Kyseisillä säännöillä olisi varmistettava, että jätehuoltotoimijoille siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, aiheutuvat keräys- ja käsittelykustannukset katetaan. Rajatylittävästä kustannustenjakomekanismista johtuvia velvoitteita, mukaan lukien valtuutettujen edustajien nimeäminen kussakin jäsenvaltiossa, ei olisi sovellettava maahantuojiin tai jakelijoihin, jotta vältetään tällaisille toimijoille aiheutuva hallinnollinen rasite. Jokainen luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen valmistaja olisi velvoitettava nimeämään valtuutettu edustaja rajatylittävää mekanismia varten kussakin jäsenvaltiossa, ilmoittamaan nimeämisistä toimivaltaisille viranomaisille ja perustamaan mekanismeja asiaankuuluvien jätehuoltotoimijoiden kanssa tehtävää rajatylittävää yhteistyötä varten. Valmistajien olisi voitava valtuuttaa tuottajayhteisö toimimaan valtuutettuna edustajanaan rajatylittävässä mekanismissa. Unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden valmistajien osalta olisi oltava mahdollista nimetä asetuksen (EU) 2018/858 13 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valmistajan edustaja rajatylittävää mekanismia koskevien velvoitteiden täyttämiseksi ja rajatylittävien yhteistyömekanismien perustamiseksi. Tällaisen rajatylittävän mekanismin käyttöönotto edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista valtuutettujen käsittelylaitosten välille kaikkialla unionissa .

(61) Jotta voidaan varmistaa näiden velvoitteiden noudattaminen ja välttää sisämarkkinoiden vääristyminen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan uusia yksityiskohtaisia sääntöjä tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista ja rajatylittävien mekanismien ominaisuuksista.

(62) Romuajoneuvojen hyväksyttävän 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 varmistettava, että kaikki romuajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella, kerätään. Tätä varten tuottajien tai tuottajayhteisöjen olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai osallistuttava niiden perustamiseen , ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun käsittelylaitokseen tai keräyspisteeseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue ja niillä olisi taattava valtuutettujen käsittelylaitosten tai keräyspisteiden riittävyys. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jäteosien keräys.

(63) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, joten tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta kuitenkin voidaan helpottaa romuajoneuvojen keräystä ja varmistaa niitä keräävien laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Tällaisten keräyspisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen keräyspisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

(64) 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, ellei siitä puutu olennaisia osia, kuten sähköinen ajomoottori, moottori tai useat suuret korin osat, jotta voidaan hillitä laitonta purkamista. Jos sähköajoneuvosta puuttuu ajovoima-akku, ajoneuvon omistajan olisi osoitettava, että akun on käsitellyt ammattimainen toimija asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti. Jotta voidaan estää arvokkaiden osien ja komponenttien laiton purkaminen romuajoneuvoista ja edistää kokonaisten romuajoneuvojen keräämistä, romuajoneuvojen toimittamisen maksuttomuus voitaisiin kytkeä taloudellisten kannustimien tarjoamiseen. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.

(65) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi annettava romutustodistus ajoneuvon viimeiselle omistajalle romuajoneuvon toimituksen yhteydessä. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Tällaisia todistuksia koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY ([16]), ja kyseisen päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Tällaiset todistukset olisi annettava sähköisessä muodossa romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, ja valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimitettava ne jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille sähköisellä ilmoitusmenettelyllä ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamiseksi. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava romutustodistuksen siirtäminen ja mahdollistettava jäljennöksen toimittaminen sähköisestä ilmoituksesta ajoneuvon viimeiselle omistajalle ja kaikille ajoneuvon omistajan puolesta toimiville talouden toimijoille.

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) 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 tunnustamisella ja velvollisuudella ilmoittaa romutustodistuksen antamisesta sen jäsenvaltion viranomaisille, joissa ajoneuvo on rekisteröity, olisi helpotettava romuajoneuvojen olinpaikan jäljittämistä.

(67) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Niiden olisi toimitettava ajoneuvonsa sen käyttöiän loppuvaiheessa keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. Jos ajoneuvot vahingoittuvat ja vakuutusyhtiöt toteavat ne teknisesti tai taloudellisesti korjauskelvottomiksi, vakuutusyhtiön tai muun sen puolesta toimivan ajoneuvoalan asiantuntijan olisi myös arvioitava, onko ajoneuvo tämän asetuksen mukainen romuajoneuvo. Hylättyjen ajoneuvojen tapauksessa asiaomaisten viranomaisten olisi vahvistettava säännöt, jotka koskevat ajoneuvon ilmoittamista romuajoneuvoksi, ja noudatettava tämän asetuksen säännöksiä. Hylätyillä ajoneuvoilla voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajoneuvoja, jotka on jätetty ilman valvontaa tai laittomasti julkiselle alueelle, tai ajoneuvoja, jotka on pysäköity yksityisalueelle ilman kiinteistön omistajan suostumusta, tai ajoneuvoja, joita ei ole korjattu talteen toimivaltaisten viranomaisten ajoneuvon omistajalle tekemän ilmoituksen jälkeen.

(68) Romuajoneuvojen yhdenmukaisen ja ympäristön kannalta hyväksyttävän käsittelyn varmistamiseksi unionissa on olennaisen tärkeää varmistaa, että valtuutetut käsittelylaitokset vastaanottavat ja käsittelevät kaikki romuajoneuvot, osat, komponentit ja materiaalit, mukaan lukien ajoneuvojen korjaamisesta syntyvät jäteosat, niiden luvissa vahvistettujen ehtojen sekä tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten, parhaan käytettävissä olevan tekniikan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU ([17]) mukaisesti. Poistamista koskevien vaatimusten, laatuvaatimusten ja materiaalien hyödyntämistä koskevien tavoitteiden noudattamiseksi romuajoneuvon täydellisen käsittelyn voi suorittaa yksi tai useampi jätehuoltotoimija tai se voidaan suorittaa yhdessä tai useammassa laitoksessa.

(69) 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.

(70) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden, mukaan lukien romun tai muiden merkityksellisten panosmateriaalien laadun, varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.

(71) Romuajoneuvon puhdistaminen on ensimmäinen askel kohti ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvien vahinkojen ja työturvallisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemistä. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että romuajoneuvolle tehdään tarvittavat puhdistustoimet 30 päivän kuluessa siitä, kun se on toimitettu valtuutettuun käsittelylaitokseen, ennen kuin romuajoneuvolle suoritetaan muita käsittelyjä. Jäteöljyt olisi tässä vaiheessa kerättävä, varastoitava erillään muista nesteistä ja jatkokäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY mukaisesti. Kylmäaineet olisi käsiteltävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/573 ([18]) mukaisesti. Lisäksi lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusiarvoista kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit olisi poistettava romuajoneuvosta, jotta ne eivät aiheuta haitallisia vaikutuksia ihmisille tai ympäristölle.

([17]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/75/EU, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, teollisuuden ja karjankasvatuksen päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) (EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/573, annettu 7 päivänä helmikuuta 2024, fluoratuista kasvihuonekaasuista, direktiivin (EU) 2019/1937 muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 517/2014 kumoamisesta (EUVL L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) Asetuksen (EU) 2023/1542 moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki ajoneuvoihin sisältyvät akut olisi poistettava erikseen romuajoneuvosta ja varastoitava tähän osoitetulle alueelle jatkokäsittelyä varten.

(73) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostusmahdollisuuksien maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen romuajoneuvosta ennen murskausta olisi oltava pakollista. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa, puoliautomaattisessa tai automaattisessa purkuprosessissa niitä rikkomatta. Vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista niitä rikkomatta, olisi voitava poiketa, jos valtuutettu käsittelylaitos osoittaa, että manuaalisesta purkamisesta taikka puoliautomaattisesta tai automaattisesta purkamisesta osia ja komponentteja rikkomatta aiheutuu kohtuuttomia taloudellisia kustannuksia, joita ei voida korvata kyseisten osien ja komponenttien uudelleenkäytöstä, uudelleenvalmistuksesta tai kunnostamisesta odotettavissa olevilla tuloilla. Tällaisessa tapauksessa nämä osat ja komponentit olisi voitava poistaa niin, että ne rikkoutuvat, asiaankuuluvien materiaalien erottamiseksi ennen murskausta. Osat ja komponentit voidaan vapauttaa kokonaan pakollista poistamista koskevasta vaatimuksesta, jos ne määritellään sellaisiksi tässä asetuksessa, jos valtuutettu käsittelylaitos osoittaa, että murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävä teknologia erottaa materiaalit kyseisistä osista ja komponenteista yhtä tehokkaasti kuin manuaaliset, puoliautomaattiset tai automaattiset prosessit ja että tämän asetuksen kriteerit ja raja-arvot täyttyvät. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat asiaankuuluvan liitteen muuttamista.

(74) Kun valtuutetut käsittelylaitokset ovat poistaneet osia ja komponentteja romuajoneuvosta, niiden olisi huolellisesti arvioitava ja määritettävä, soveltuvatko kyseiset osat ja komponentit uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, käyttäen objektiivisia kriteerejä, jotka liittyvät osien ja komponenttien teknisiin ominaisuuksiin ja ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin vaatimuksiin.

(75) Asetuksessa (EU) 2023/1542 vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua, jos ajoneuvon viimeinen omistaja toimittaa todisteen siitä, että akun on käsitellyt ammattimainen toimija asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti.

(76) 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 tai korjaus- ja huoltotoimista peräisin olevia osia ja komponentteja, jotka soveltuvat välittömästi uudelleenkäytettäviksi tai siihen, että ammattimainen toimija ottaa ne uudelleenvalmistettaviksi tai kunnostettaviksi, ei olisi pidettävä jätteenä. Jätehierarkian noudattamiseksi ja varaosien kiertokäytön edistämiseksi näiden osien ja komponenttien, akkuja lukuun ottamatta, siirtoa talouden toimijoiden välillä ei olisi rajoitettava. Romuajoneuvoista poistetut osat ja komponentit olisi tarkastettava, puhdistettava ja tarvittaessa testattava asianmukaisesti valtuutetussa käsittelylaitoksessa, jotta ne voidaan käyttää välittömästi uudelleen ilman muuta esikäsittelyä tai muissa tapauksissa todeta soveltuviksi uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen. Osat ja komponentit, jotka eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, olisi katsottava jätteeksi, ja niiden vientiin olisi sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1157 ([19]). Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, joissa kyseinen valtuutettu käsittelylaitos vahvistaa erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

([19]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1157, annettu 11 päivänä huhtikuuta 2024, jätteiden siirroista sekä asetusten (EU) N:o 1257/2013 ja (EU) 2020/1056 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) 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 uusia vaatimuksia, jotka koskevat käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppaa. Tällaiset osat ja komponentit olisi ennen kaikkea varustettava merkinnällä, josta käy ilmi komponentin tai osan nimi ja komponentin tai osan poistaneen valtuutetun käsittelylaitoksen yhteystiedot, ja osat ja komponentit olisi suojattava asianmukaisesti vaurioitumiselta niiden kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana. Komponentin tai osan poistaneella valtuutetulla käsittelylaitoksella olisi oltava saatavilla jäljennös laskusta tai sopimuksesta, joka liittyy kyseisten osien siirtämiseen, siltä varalta, että toimivaltainen viranomainen pyytää tällaisia asiakirjoja.

(78) Jos loppukäyttäjä on kuluttaja, käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien myynti elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välillä kuuluisi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/771 ([20]) soveltamisalaan. Kyseisessä direktiivissä edellytetään, että myydyt tavarat ovat myyntisopimuksen mukaisia, ja säädetään myyjän vastuusta ja kuluttajan oikeussuojakeinoista siinä tapauksessa, että tavarat eivät ole vaatimusten mukaisia, kuten tavaroiden maksuttomasta korjaamisesta tai vaihtamisesta. Koska uudelleenkäyttöön soveltuvat poistetut osat ja komponentit tai kunnostetut osat ja komponentit ovat direktiivissä (EU) 2019/771 tarkoitettuja käytettyjä tavaroita, myyjä ja kuluttaja voivat sopia lyhyemmästä vastuu- tai vanhentumisajasta, joka ei kuitenkaan ole lyhyempi kuin yksi vuosi, jos asianomainen jäsenvaltio on säätänyt tällaisesta mahdollisuudesta. Asianomaisia talouden toimijoita kannustetaan antamaan uudelleenkäytettäviä, uudelleenvalmistettuja ja kunnostettuja osia ja komponentteja koskevat kaupalliset takuut kuluttajille ja asiakkailleen yritysten välisissä liiketoimissa.

(79) Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi tiettyjä romuajoneuvoista poistettuja komponentteja ja osia ei saisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen eikä kunnostaa. Tällaisia osia ja komponentteja ei saisi käyttää uusien ajoneuvojen rakentamiseen eikä jo markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa, paitsi jos suoritettu tekninen arviointi osoittaa, että ne ovat sovellettavien ajoneuvoa koskevien vaatimusten mukaisia. Ainoastaan pätevän korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajan olisi asennettava kyseiset osat.

(80) Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien sekä ajoneuvojen jälkiasennuksia koskevien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava tarjoamaan kansallisella tasolla kannustimia osien ja komponenttien uudelleenkäyttöön, kunnostukseen ja uudelleenvalmistukseen riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän loppuvaiheessa, sekä ajoneuvoihin tehtäviä jälkiasennuksia. Kyseiset kannustimet olisi otettava huomioon jätteen syntymisen ehkäisemistä koskevissa ohjelmissa, joita jäsenvaltioiden edellytetään hyväksyvän direktiivin 2008/98/EY 29 artiklan nojalla. Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettuja kannustimia koskevia parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi.

(81) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan komissio totesi, että kyseisessä direktiivissä oleva kierrätyksen määritelmä on liian laaja ja ettei se ole yhdenmukainen direktiivin 2008/98/EY kanssa, koska ”maantäyttö” katsotaan siinä kierrätystoimeksi. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi yhdenmukaistettava kierrätyksen määritelmä direktiivin 2008/98/EY kanssa ja jätettävä maantäyttö sen soveltamisalan ulkopuolelle.

(82) 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 vahvistaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvojen uudelleenkäytölle ja kierrätykselle asetettua 85 prosentin tavoitetta sekä romuajoneuvojen uudelleenkäytölle ja hyödyntämiselle asetettua 95 prosentin tavoitetta keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna kyseiset vaatimukset täytäntöön, tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä koskevaa nykyistä 85 prosentin tavoitetta sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa nykyistä 95 prosentin tavoitetta, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään. Laskettaessa muoveille asetettua erityistä kierrätystavoitetta kierrätysmuovin painoon ja muovien kokonaispainoon ei olisi laskettava mukaan elastomeerejä eikä muita kertamuoveja kuin pehmustamiseen ja eristämiseen käytettävät polyuretaanivaahdot eikä muoveja, jotka sisältävät jotakin asetuksen (EU) 2019/1021 7 artiklassa tarkoitettua ainetta tai ovat sen saastuttamia, jos mainitun asetuksen liitteessä IV vahvistetut pitoisuusrajat ylittyvät.

([20]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/771, annettu 20 päivänä toukokuuta 2019, tietyistä tavarakauppaa koskeviin sopimuksiin liittyvistä seikoista, asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta sekä direktiivin 1999/44/EY kumoamisesta (EUVL L 136, 22.5.2019, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) On tärkeää lisätä laadukkaiden uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja olisi voitava käsitellä murskaamossa yhdessä muun jätteen kanssa, myös pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa, ainoastaan, jos erityiset tuotosjakeita koskevat kriteerit ja laatuvaatimukset täyttyvät.

(84) Romuajoneuvojen käsittelyn laadun parantamiseksi entisestään kaatopaikoille olisi oltava mahdollista sijoittaa vain sellaisia murskatuista romuajoneuvoista peräisin olevia jätejakeita, jos jakeet, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä, eivät ylitä tiettyjä tässä asetuksessa asetettuja raja-arvoja.

(85) Romuajoneuvot luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, eikä niitä voida viedä OECD:n ulkopuolisiin maihin. Puhdistettuja romuajoneuvoja olisi edelleen voitava käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että kyseiset puhdistetut romuajoneuvot siirretään asetuksen (EU) 2024/1157 mukaisesti.

(86) 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 ympäristön ja ihmisten terveyden suojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) 2024/1157 mukaisesti.

(87) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja käsitellään ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden unionin sisällä, olisi tietyissä olosuhteissa vaadittava esittämään asiakirjoin, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Kyseisissä asiakirjoissa olisi osoitettava, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, tai niissä olisi esitettävä tämän asetuksen mukainen arviointi, joka sisältää kriteerit sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Kyseinen arviointi olisi suoritettava porrastetusti sitovista kriteereistä suuntaa antaviin kriteereihin. Jos yksikin sitova kriteeri täyttyy, kyseistä ajoneuvoa olisi pidettävä romuajoneuvona. Jos mikään sitova kriteeri ei täyty, olisi tarkistettava suuntaa antavat kriteerit. Jos jokin näistä suuntaa antavista kriteereistä täyttyy, tarvitaan uusi tekninen arviointi sen määrittämiseksi, mitä korjauksia tarvitaan katsastustodistuksen saamiseksi. Kyseisen teknisen arvioinnin perusteella ajoneuvon omistajalla olisi oltava mahdollisuus päättää, olisiko ajoneuvo poistettava käytöstä. Jos ajoneuvon omistaja ei viiden vuoden kuluessa kyseisestä teknisestä arvioinnista saa katsastustodistusta, ajoneuvoa olisi pidettävä romuajoneuvona. Näiden viiden vuoden ajan teknisen arvioinnin olisi oltava asiakirja, josta käy ilmi, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Riippumattoman ajoneuvoalan asiantuntijan olisi tehtävä arviointi siitä, onko ajoneuvo romuajoneuvo, mutta jäsenvaltioiden olisi päätettävä, miten tällaiset riippumattomat ajoneuvoalan asiantuntijat olisi tarkalleen nimettävä. Riippumattomien ajoneuvoalan asiantuntijoiden olisi oltava ammattilaisia, joilla on erityisasiantuntemusta ajoneuvoteknologian, korjaamisen ja huollon tai ajoneuvojen arvon arvioinnin alalla, jotka on nimetty tarjoamaan puolueetonta asiantuntemusta ja joilla ei ole eturistiriitoja osapuolten kanssa. Jotta sellaisille luonnollisille henkilöille, jotka eivät ole talouden toimijoita, ei aiheutuisi liiallista rasitetta ja jotta toimet kohdistuisivat ensisijaisesti suurimpaan osaan mahdollisista romuajoneuvoista, asiakirjavaatimusta olisi sovellettava tällaisiin ajoneuvojen omistajiin ainoastaan erikseen täsmennetyissä olosuhteissa. Tällaisiksi tapauksiksi olisi katsottava esimerkiksi sellaisten ajoneuvojen myynti, jotka vakuutusyhtiö on todennut teknisesti tai taloudellisesti korjauskelvottomiksi, tai jos myynti tapahtuu kokonaisuudessaan verkkoalustan kautta ilman ajoneuvon fyysistä luovutusta myyjän ja ostajan tai näiden puolesta toimivan henkilön välillä.

(88) On tarpeen varmistaa, että kun vakuutusyhtiö tai sen puolesta toimiva ajoneuvoalan asiantuntija arvioi onnettomuudessa osallisena olleelle ajoneuvolle aiheutunutta vahinkoa, tällaiseen arviointiin olisi sisällyttävä erityisesti sen tarkistaminen, voidaanko ajoneuvoa pitää romuajoneuvona tässä asetuksessa säädettyjen kriteereiden mukaisesti. Jotta voidaan torjua laitonta toimintaa ja varmistaa romuajoneuvojen asianmukainen tunnistaminen, jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille olisi annettava valtuudet pyytää ajoneuvon asemaa epäillessään ajoneuvon omistajalta asiakirjaa, jossa vahvistetaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Tämän asiakirjan olisi oltava joko tämän asetuksen mukaisesti suoritettu arvio siitä, onko ajoneuvo romuajoneuvo, tai voimassa oleva katsastustodistus. Toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää tätä oikeutta riippumatta siitä, onko ajoneuvo ollut osallisena onnettomuudessa vai ei. Tätä valtuutusta sovelletaan myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, joihin ei muutoin olisi sovellettava ajoneuvojen asemaa koskevia sääntöjä. Jäsenvaltioiden olisi voitava kansallisessa lainsäädännössä vapauttaa luokkien L1e, L2e ja L6e ajoneuvot ajoneuvojen asemaa koskevista säännöistä. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tässä asetuksessa vahvistettuja kriteerejä sen määrittämiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, poistamalla kriteerit, joiden mukaan ajoneuvoa pidetään romuajoneuvona, jos teknologian kehitys jäljitettävyyden, korjattavuuden ja turvallisuuden aloilla antaa riittävät perusteet tällaiselle poistamiselle.

(89) Jotta voidaan varmistaa, että sisämarkkinat eivät vaarannu, ja koska käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma on osoittanut, on aiheellista vahvistaa erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä. Tällaisten 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/EU ([21]) mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa . Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava esittämään kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero (VIN) ja vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään liikennekelpoisena.

(90) 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 ja todentaa reaaliaikaisesti tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Komissio on kehittänyt jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliitäntää koskevaa viestien vaihtoa varten MOVE-HUB-viestienvaihtoalustan, jossa on jo nykyisin tätä tukevia ominaisuuksia ja toimintoja, jotka liittyvät unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen jakamiseen ajoneuvorekisteriviranomaisten välillä. Jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää eurooppalaista ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmää (EUCARIS) liittyäkseen sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään. Alustalla helpotetaan tällä hetkellä kaikkia seuraavia yhteenliitäntöjä: maantiekuljetusyritysrekistereitä (ERRU), ajokorttirekistereitä (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekisterien (ProDriveNet) yhteenliitäntää, ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmää (RSI) ja ajopiirturikorttirekistereiden (TACHOnet) yhteenliitäntää. MOVE-HUBin toimintoja olisi siis laajennettava edelleen, jotta voidaan vaihtaa ja todentaa tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Jotta tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo vientivaatimusten mukainen, MOVE-HUBin ylläpitämä sähköinen järjestelmä olisi liitettävä EU:n tullialan yhdennettyyn palveluympäristöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2399 ([22]) mukaisesti. Mainitussa asetuksessa säädetään automatisoitujen tarkastusten kattavasta kehyksestä, jota sovelletaan tiettyyn muuta kuin tullialaa koskevaan unionin muodollisuuteen. Tässä asetuksessa olisi siksi vahvistettava tärkeimmät tarkastettavat tekijät, kun taas tarkastuksen täytäntöönpanon teknisistä toimenpiteistä säädettäisiin asetuksessa (EU) 2022/2399.

([21]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2399, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, Euroopan unionin tullialan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta (EUVL L 317, 9.12.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) Jotta voidaan varmistaa vientivaatimusten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tarvittavien sähköisten järjestelmien kehittämiseksi ja niiden saattamiseksi yhteentoimiviksi kansallisten järjestelmien kanssa.

(92) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi tehtävä keskenään yhteistyötä varmistaakseen käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien vaatimusten tehokkaan täytäntöönpanon ja tarjotakseen toisilleen keskinäistä apua. Tähän apuun olisi sisällyttävä tiedonvaihto, jolla todennetaan ajoneuvojen tila ennen niiden vientiä, mukaan lukien rekisteröintitietojen vahvistaminen jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot oli aiemmin rekisteröity. Yhteistyöhön olisi kuuluttava muun muassa asiaankuuluvien asiakirjojen ja tietojen, myös tarkastushavaintojen, saatavuus noudattaen pyynnön vastaanottavaan viranomaiseen sovellettavaa tietosuojalainsäädäntöä. Kattavan yhteistyön saavuttamiseksi jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi lisäksi tehtävä yhteistyötä kolmansien maiden viranomaisten kanssa.

(93) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 ([23]) 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 yhdennetyn palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Jotta sääntöjen noudattaminen olisi helpompaa, komission olisi julkaistava ja päivitettävä asiaa koskevassa verkkoportaalissa ympäristönsuojeluun tai liikenneturvallisuuteen liittyvät ilmoitetut erityisehdot, joita kolmannet maat ovat asettaneet. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat kyseisten vaatimusten asettamista.

(94) Jotta vältettäisiin riski, että ajoneuvoja viedään ilman vaadittuja asiakirjoja, joista käy ilmi ajoneuvon valmistenumero ja liikennekelpoisuus, ja että vientivaatimusten noudattamatta jättäminen havaitaan vasta, kun ajoneuvo on jo poistunut unionista, asetuksessa (EU) N:o 952/2013 säädettyjen, ilmoittajan kirjanpitoon tehtävän merkinnän ja oma-aloitteisen määräämisen menettelyjen soveltamista ei olisi sallittava. Kyseiset menettelyt estäisivät tulliviranomaisia suorittamasta reaaliaikaisia tarkastuksia EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta, mikä lisäisi käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien unionin sääntöjen rikkomisen riskiä.

(95) Komissio katsoi direktiiviä 2000/53/EY koskevassa arvioinnissaan, että yksi kyseisen direktiivin puutteista on pakollisia tarkastuksia koskevien vaatimusten puuttuminen. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava jäsenvaltioille tiettyjä velvoitteita, jotka liittyvät romuajoneuvojen sekä niiden osien ja komponenttien keräämiseen, käsittelyyn ja vientiin liittyvän laittoman toiminnan havaitsemiseen, sekä vahvistettava vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat tarkastusten tiheyttä ja 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.

([23]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) Jäsenvaltioiden olisi tämän asetuksen tuloksellisen täytäntöönpanon varmistamiseksi laadittava tarkastusstrategioita, joiden tarkoituksena on havaita laiton toiminta romuajoneuvojen ja niiden osien ja komponenttien keräämisen, käsittelyn ja viennin alalla. Tällaisissa strategioissa olisi määrättävä tässä asetuksessa säädetyistä toimista, joilla turvataan vaatimusten noudattaminen ja edistetään laittomien käytäntöjen ehkäisemistä alalla. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä tarkastuksia kunakin kalenterivuonna. Tällaisten tarkastusten olisi katettava sekä laillisesti toimivat yhteisöt että epäillyt laittomat toimet. Kussakin jäsenvaltiossa vuosittain tehtävien tarkastusten vähimmäismäärän olisi vastattava vähintään 10:tä prosenttia kyseisessä jäsenvaltiossa toimivista valtuutetuista käsittelylaitoksista ja keräyspisteistä. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa (EU) 2024/1157.

(97) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotta tarkastukset voidaan suorittaa tehokkaasti ja jotta romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ja viennin ehkäisemistä ja havaitsemista voidaan helpottaa ja löytää ratkaisuja kadonneita ajoneuvoja koskevaan ongelmaan. Tällaisten mekanismien olisi mahdollistettava sellaisten ajoneuvorekisteritietojen vaihto, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen seuraamiseksi ja sen tarkistamiseksi, onko ne käsitelty asianmukaisesti niiden käyttöiän loppuvaiheessa. Jotta voidaan edistää näitä aiheita koskevaa yhteistyötä kaikkialla unionissa, komission ja jäsenvaltioiden olisi aktiivisesti hyödynnettävä asiaankuuluvia olemassa olevia virastoja, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/794 ([24]) perustettua Euroopan unionin lainvalvontayhteistyövirastoa (Europol), sekä täytäntöönpanoverkostoja, jotka torjuvat ympäristörikollisuutta kaikkialla unionissa.

(98) 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.

(99) 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.

(100) 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 tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet asianmukaisesti, ja ehdottaa tarvittaessa lisämukautuksia, joilla pyritään varmistamaan romuajoneuvojen ympäristön kannalta hyväksyttävä käsittely tai virtaviivaistamaan tämän 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/EY ([25]), olisi myös säädettävä menetelmästä, jolla lasketaan ja todennetaan, onko uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet saavutettu.

([24]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/794, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin lainvalvontayhteistyövirastosta (Europol) sekä neuvoston päätösten 2009/371/YOS, 2009/934/YOS, 2009/935/YOS, 2009/936/YOS ja 2009/968/YOS korvaamisesta ja kumoamisesta (EUVL L 135, 24.5.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) 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 valvoa romuajoneuvojen keräystä ja jätehuoltoa koskevien säännösten täytäntöönpanoa.

(102) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([26]) mukaisesti.

(103) 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 sopimuksessa ([27]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti 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.

(104) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1020 ([28]) liitettä II, jossa on luettelo unionin yhdenmukaistamislainsäädännöstä, joka ei sisällä säännöksiä seuraamuksista, olisi muutettava direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY poistamiseksi kyseisestä luettelosta, sillä on tarpeen, että tämä asetus sisältää seuraamuksia koskevia säännöksiä.

(105) On tarpeen varmistaa, että tämän asetuksen tyyppihyväksyntään liittyvät säännökset ja vaatimukset todennetaan EU-tyyppihyväksyntämenettelyn aikana. Asetus (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti.

(106) Kadonneiden ajoneuvojen on todettu olevan yksi direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon suurimmista haasteista. Sellaisen tehokkaan järjestelmän puuttuminen, joka mahdollistaisi reaaliaikaisen tietojenvaihdon jäsenvaltioiden välillä ajoneuvojen rekisteröinnin tilasta, haittaa jäljitettävyyttä ja on todettu syyksi ”kadonneiden ajoneuvojen” suureen määrään unionissa. Tämän vuoksi komissio ehdotti ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY ([29]) 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 ajoneuvojen omistusoikeudessa 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.

([26]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1020, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) 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 muun muassa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet, romuajoneuvojen jätehuollosta, kierrätystavoitteet mukaan luettuina, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko L-luokan ajoneuvoja, raskaita hyötyajoneuvoja ja monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä tyyppihyväksyttyjä ajoneuvoja ja matkailuautoja, mukaan lukien tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat matkailuperävaunut, koskevien säännösten soveltamisalan laajentaminen tarpeellista ja toteutettavissa. Kyseisessä arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon ja arvioitava, missä määrin kadonneita ajoneuvoja koskeva ongelma on ratkaistu, mukaan lukien arviot kadonneiden ajoneuvojen lukumäärästä ja käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien toimenpiteiden vaikutus sekä tarve ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä, joilla puututaan ajoneuvojen jäljitettävyyteen.Tässä yhteydessä kyseisessä arvioinnissa olisi tarkasteltava kansallisten ajoneuvorekisterijärjestelmien tehokkuutta, yhteentoimivuutta ja luotettavuutta sekä niiden rajatylittävää tietojenvaihtoa ajoneuvojen tarkan tunnistamisen, tilan ja jäljitettävyyden varmistamiseksi niiden koko elinkaaren ajan. Komission olisi myös tarkasteltava ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin ja uusien ajoneuvojen renkaiden uudelleenkäsittelystä saatavien elastomeerien teknisen kehityksen ja ympäristönsuojelun tasoa, ja se voi tarvittaessa esittää lainsäädäntöehdotuksen asiaankuuluvien tavoitteiden asettamisesta. Renkaiden uudelleenkäsittelystä saatavien elastomeerien osalta olisi ensisijaisesti arvioitava, missä määrin ne voidaan sisällyttää nykyisiin kierrätysmuovin osuutta koskeviin tavoitteisiin.

(108) 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 käyttöiän loppuvaiheessa, jotta käsittely vastaisi paremmin asetusta (EU) 2024/1781.

(109) Komission olisi myös arvioitava valmistajien antamien ilmoitusten perusteella, ovatko nämä saavuttamassa kierrätysmuovia koskevat tavoitteet. Arvioinnissa olisi erityisesti tarkasteltava sopivien muovin kierrätystekniikoiden ja kierrätysmuovin riittävää saatavuutta, kierrätysmuovin laadun tasoa verrattuna vaadittuun turvallisuustasoon sekä tavoitteen saavuttamiseen liittyviä teknisiä ja taloudellisia vaikeuksia. Arviointiin olisi tarvittaessa liitettävä komission lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten muuttamiseksi.

(110) On tarpeen antaa riittävästi aikaa, jotta talouden toimijat voivat täyttää tämän asetuksen mukaiset velvoitteensa ja jotta jäsenvaltiot voivat perustaa sen soveltamisessa tarvittavan hallintoinfrastruktuurin. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä.

(111) 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.

(112) Tällä asetuksella ei muuteta direktiivillä 2000/53/EY vahvistettuja sääntöjä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käytön rajoittamista ajoneuvoissa, eikä poikkeuksia kyseisistä rajoituksista. Tässä asetuksessa vahvistetaan kuitenkin selkeämmät säännöt siitä, miten kyseisten 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 tämän asetuksen sääntöjä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa jatkuvuus ja se, että unionin markkinoille saatetut ajoneuvot eivät sisällä tällaisia aineita muissa kuin mainitussa direktiivissä säädetyissä tapauksissa.

(113) Tässä asetuksessa säädetään myös laajennetusta tuottajavastuusta 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 tämän asetuksen säännöksiä aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa tuottajien romuajoneuvojen keräämisestä aiheutuvien kustannusten rahoittamisen jatkuvuus.

(114) Tämä asetus sisältää uusia romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vaatimuksia, erityisesti osien ja komponenttien poistamisesta niiden uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen tai kunnostuksen edistämiseksi sekä kierrätysprosessien laadun parantamisesta. Jätehuoltotoimijat tarvitsevat aikaa mukautuakseen näihin uusiin vaatimuksiin, minkä vuoksi niiden soveltamista olisi lykättävä. Direktiivin 2000/53/EY vastaavien säännösten olisi pysyttävä voimassa, kunnes tämän asetuksen vaatimuksia aletaan soveltaa, jotta voidaan varmistaa romuajoneuvojen käsittelyn jatkuvuus.

(115) Jotta voidaan varmistaa jatkuvuus, direktiivin 2000/53/EY mukaisten raportointivelvoitteiden ja niihin liittyvien, tietojen komissiolle toimittamista koskevien velvoitteiden olisi pysyttävä voimassa, kunnes komissio hyväksyy uudet laskentasäännöt ja raportointimuodot tämän asetuksen mukaisesti.

(116) Kaikkien L-luokan ajoneuvoja ja luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 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 jatkokäsittelemään tällaisia ajoneuvoja.

(117) Koska kaikki moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta koskevat säännöt sisältyvät tähän asetukseen, direktiivin 2005/64/EY kumoamista olisi lykättävä selkeyden, järkeistämisen ja yksinkertaistamisen vuoksi. Tämä antaa valmistajille riittävästi aikaa varmistaa, että niiden suunnittelemat ja rakentamat ajoneuvotyypit ovat kiertotalousvaatimusten mukaisia, ja tyyppihyväksyntäviranomaisille riittävästi aikaa uusien sääntöjen täytäntöönpanoon.

(118) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien haittavaikutusten ehkäiseminen ja vähentäminen sekä ympäristön ja ihmisten terveyden suojelun korkean tason varmistaminen, vaan ne voidaan yhdenmukaistamisen tarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(119) Yhdistynyt kuningaskunta erosi Euroopan unionista 1 päivänä helmikuuta 2020. Erosopimus ([30]) tehtiin Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Se hyväksyttiin neuvoston päätöksellä (EU) 2020/135 ([31]), ja se tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2020. Erosopimuksessa määrätään siirtymäkaudesta, joka päättyi 31 päivänä joulukuuta 2020. Siirtymäkauden päättyessä unionin oikeutta lakattiin soveltamasta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan, kun taas Irlantia/Pohjois-Irlantia koskevaa pöytäkirjaa, jäljempänä 'Windsorin puitteisto' ([32]), joka on erosopimuksen erottamaton osa, alettiin soveltaa. Windsorin puitteiston 5 artiklan 4 kohdan ja Windsorin puitteiston liitteessä 2 olevan 9 kohdan mukaisesti direktiiviä 2005/64/EY sekä unionin säädöksiä, joilla kyseinen direktiivi pannaan täytäntöön, sitä muutetaan tai se korvataan, sovelletaan Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta. Tällä asetuksella korvataan direktiivi 2005/64/EY, minkä vuoksi sitä sovellettaisiin Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta. Windsorin puitteiston soveltamisalan vuoksi on näin ollen aiheellista säätää, että tiettyjä tämän asetuksen säännöksiä ei olisi sovellettava Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eikä Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

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. Tässä asetuksessa vahvistetaan myös vaatimukset, jotka koskevat laajennettua tuottajavastuuta, 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 tarkoitettujen luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;

b) 1 päivästä syyskuuta 2029 luokkiin M_1 ja N_1 kuuluviin asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin ja erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka ovat romuajoneuvoja;

c) 1 päivästä syyskuuta 2031 asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;

d) 1 päivästä syyskuuta 2031 luokkiin M_2, M_3, N_2, N_3 ja O kuuluviin asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin ja erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka ovat romuajoneuvoja;

e) 1 päivästä syyskuuta 2031 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([33]) 4 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettuihin L-luokan ajoneuvoihin ja romuajoneuvoihin;

([30]) Sopimus Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Neuvoston päätös (EU) 2020/135, annettu 30 päivänä tammikuuta 2020, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevan sopimuksen tekemisestä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

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

([33]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, tätä asetusta ei sovelleta

a) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 30 alakohdassa määriteltyihin pieninä sarjoina valmistettaviin ajoneuvoihin;

b) asetuksen (EU) N:o 168/2013 42 artiklassa tarkoitettuihin pieninä sarjoina valmistettaviin L-luokan ajoneuvoihin;

c) asetuksen (EU) 2018/858 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön;

d) asetuksen (EU) N:o 168/2013 2 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu puolustusvoimien, väestönsuojelun, palo- ja pelastustoimen, yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten ja ensiapupalvelujen käyttöön;

e) direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7 kohdassa määriteltyihin museoajoneuvoihin eikä niiden tunnistettavissa oleviin osiin ja komponentteihin, joita tarvitaan niiden huoltotoimissa ja jotka ovat välttämättömiä niiden museoajoneuvoaseman säilyttämiseksi sen ajan, jona näitä ajoneuvoja pidetään museoajoneuvoina;

f) ajoneuvoihin, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys, sen ajan, joksi toimivaltaiset viranomaiset ovat virallisesti tunnustaneet ne sellaisiksi tämän asetuksen liitteessä II vahvistettua menettelyä noudattaen;

g) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevassa 5.6 kohdassa tarkoitettuihin matkailuperävaunuihin;

h) asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka kuuluvat luokkiin M_2, M_3, N_2, N_3 tai O ja ovat pienen valmistajan valmistamia;

i) asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä I olevassa 9 kohdassa tarkoitettuihin luokan $L1_e$-A polkupyöriin tai komission delegoidun asetuksen (EU) N:o 3/2014 ([34]) liitteessä XIX olevassa 1.1.2 kohdassa tarkoitettuihin luokan $L1_e$-B poljettaviksi tarkoitettuihin polkupyöriin;

3. Sen estämättä, mitä 1 kohdan c alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin ja 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) 8 artikla, joka koskee yleisiä velvoitteita;

e) 9 artikla, joka koskee kiertotalousstrategiaa;

([34]) Komission delegoitu asetus (EU) N:o 3/2014, annettu 24 päivänä lokakuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 täydentämisestä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien tyyppihyväksynnässä sovellettavien ajoneuvon toimintaturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta (EUVL L 7, 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

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

g) 12 artikla, joka koskee ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkintöjä;

h) 13 artikla, joka koskee ajoneuvon digitaalista kiertotalouspassia;

i) 21 artikla, joka koskee maksujen mukauttamista;

j) 22 artikla, joka koskee kustannustenjakomekanismia ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa;

k) 33 artikla, joka koskee uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevia tavoitteita;

l) 35 artiklan 2 kohta, joka koskee romuajoneuvojen siirtoja.

4. Sen estämättä, mitä 1 kohdan e alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta L-luokan ajoneuvoihin tai 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) 9 artikla, joka koskee kiertotalousstrategiaa;

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

f) 13 artikla, joka koskee ajoneuvon digitaalista kiertotalouspassia;

g) 21 artikla, joka koskee maksujen mukauttamista;

h) 22 artikla, joka koskee kustannustenjakomekanismia ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa;

i) 33 artikla, joka koskee uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevia tavoitteita;

j) 35 artiklan 2 kohta, joka koskee romuajoneuvojen siirtoja;

k) 38 artikla, joka koskee toimivaltaista viranomaista käytettyjen autojen viennissä kolmansiin maihin;

l) 39 artikla, joka koskee käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia ja vaatimuksia;

m) 40 artikla, joka koskee ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattista todentamista;

n) 41 artikla, joka koskee riskinhallintaa ja tullitarkastuksia;

o) 42 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen keskeyttämistä;

p) 43 artikla, joka koskee luovutusta vientiin;

q) 44 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen epäämistä;

r) 45 artikla, joka koskee viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa;

s) 46 artikla, joka koskee sähköisiä järjestelmiä.

5. Sen estämättä, mitä 1 kohdan b ja d alakohdassa säädetään, seuraavia säännöksiä ei sovelleta erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin eikä erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka ovat romuajoneuvoja:

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

b) 6 artikla, joka koskee kierrätysmateriaalien vähimmäisosuutta ajoneuvoissa;

c) 7 artikla, joka koskee ajoneuvojen tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen ja vaihtamisen mahdollistavaa suunnittelua;

d) 8 artikla, joka koskee yleisiä velvoitteita;

e) 9 artikla, joka koskee kiertotalousstrategiaa;

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

g) 11 artikla, joka koskee tietoja ajoneuvoissa olevien osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta;

h) 12 artikla, joka koskee ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkintöjä;

i) 13 artikla, joka koskee ajoneuvon digitaalista kiertotalouspassia;

j) 14 artikla, joka koskee toimivaltaista viranomaista romuajoneuvojen jätehuollossa;

k) 15 artikla, joka koskee valtuutettuja käsittelylaitoksia;

l) 17 artikla, joka koskee tuottajayhteisöjä;

m) 18 artikla, joka koskee laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvien velvoitteiden täyttämistä koskevaa hyväksyntää;

n) 19 artikla, joka koskee rekisteröintiä;

o) 21 artikla, joka koskee maksujen mukauttamista;

p) 22 artikla, joka koskee kustannustenjakomekanismia ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa;

q) 33 artikla, joka koskee uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevia tavoitteita;

r) 35 artiklan 2 kohta, joka koskee romuajoneuvojen siirtoja;

s) 36 artikla, joka koskee käytettyjen ajoneuvojen omistusoikeuden siirtoa unionissa;

t) 37 artiklan 1 kohta, joka koskee ajoneuvon tilaa;

u) 38 artikla, joka koskee toimivaltaista viranomaista käytettyjen autojen viennissä kolmansiin maihin;

v) 39 artikla, joka koskee käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia tarkastuksia ja vaatimuksia;

w) 40 artikla, joka koskee ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattista todentamista;

x) 41 artikla, joka koskee riskinhallintaa ja tullitarkastuksia;

y) 42 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen keskeyttämistä;

z) 43 artikla, joka koskee luovutusta vientiin;

a a) 44 artikla, joka koskee vientiin luovutuksen epäämistä;

a b) 45 artikla, joka koskee viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa;

a c) 46 artikla, joka koskee sähköisiä järjestelmiä.

6. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, sovelletaan seuraavaa:

a) 4–13 artiklaa ei sovelleta ajoneuvon muihin osiin, jotka on tyyppihyväksytty luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 tai O monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, kuin perusajoneuvoon; muita tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan samassa määrin kuin asianomaiseen ajoneuvoluokkaan;

b) 5 artiklaa ei sovelleta luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin;

c) 7 ja 11 artiklaa sovelletaan L-luokan ajoneuvoihin ainoastaan liitteessä VIII olevan C osan 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ja 11 kohdan osalta;

d) 7 artiklaa sovelletaan luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin ainoastaan liitteessä VIII olevan C osan 1, 3, 4 ja 5 kohdan osalta;

e) 8 artiklaa sovelletaan L-luokan ajoneuvoihin ainoastaan tällaisiin ajoneuvoihin sovellettavien velvoitteiden osalta;

f) 16 artiklan b alakohtaa ei sovelleta L-luokan ajoneuvoihin eikä luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin eikä luokan M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 tai O erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin;

g) jäsenvaltiot voivat vapauttaa luokkien L1e, L2e ja L6e ajoneuvot 23 artiklan 6 kohdan ja 25, 36 ja 37 artiklan mukaisista velvoitteista;

h) 29 artiklaa sovelletaan L-luokan ajoneuvoihin ja luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin ja luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin ainoastaan liitteessä VIII olevan C osan 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ja 11 kohdan osalta;

i) 47–50 artiklaa sovelletaan L-luokan ajoneuvoihin ja luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoihin ainoastaan tällaisiin ajoneuvoihin sovellettavien velvoitteiden raportoinnin ja täytäntöönpanon osalta.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) ’ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 15 alakohdassa määriteltyä tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdassa lueteltua ajoneuvoa;

2) ’romuajoneuvolla’ ajoneuvoa, joka on direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä jätettä tai joka on jätettä tämän asetuksen liitteen I mukaisesti;

3) ’ajoneuvotyypillä’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 32 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 3 artiklan 73 alakohdassa määriteltyä ajoneuvotyyppiä;

4) ’uudelleenkäytöllä’ toimia, joilla romuajoneuvojen osia tai komponentteja käytetään uudelleen samaan tarkoitukseen, jota varten ne on suunniteltu;

5) ’uudelleenkäytettävyydellä’ mahdollisuutta käyttää uudelleen romuajoneuvosta poistettuja osia tai komponentteja;

6) ’kierrätettävyydellä’ mahdollisuutta kierrättää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;

7) ’hyödynnettävyydellä’ mahdollisuutta hyödyntää romuajoneuvosta poistettuja osia, komponentteja tai materiaaleja;

8) ’tavarantoimittajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka toimittaa osia, komponentteja tai materiaaleja valmistajalle, joka käyttää niitä ajoneuvojen valmistukseen;

9) ’muovilla’ asetuksen (EY) N:o 1907/2006 3 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua polymeeriä, johon on saatettu lisätä lisäaineita tai muita aineita ja joka soveltuu lopputuotteiden päärakenneosaksi, lukuun ottamatta luonnonpolymeerejä, joita ei ole kemiallisesti muunnettu;

10) ’kriittisillä raaka-aineilla’ asetuksen (EU) 2024/1252 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kriittisiä raaka-aineita;

11) ’tuotantojätteellä’ materiaalia, joka on erotettu jätevirrasta valmistusprosessin aikana, lukuun ottamatta materiaalien uudelleenkäyttöä, kuten prosessissa syntyneen materiaalin uudelleentyöstö, jälkijauhatus tai hylkymateriaalin uudelleenkäyttö, ja materiaali, joka on käytettävissä uudelleen samassa prosessissa, jossa se syntyi;

12) ’kulutusjätteellä’ jätettä, joka on peräisin tuotteista, jotka on saatettu markkinoille tai jotka on kolmannessa maassa toimitettu liiketoiminnan yhteydessä jakelua, kulutusta tai käyttöä varten joko maksua vastaan tai maksutta;

13) ’poistamisella’ manuaalista, mekaanista, kemiallista, termistä tai metallurgista käsittelyä, jonka tuloksena romuajoneuvoista peräisin olevat osat, komponentit tai materiaalit voidaan tunnistaa erilliseksi tuotosvirraksi tai tuotosvirran osaksi;

14) ’sähköisellä ajomoottorilla’ sähkömoottoria, joka tuottaa ajoneuvolle ajovoimaa muuntamalla sähköisen ottotehon mekaaniseksi lähtötehoksi;

15) ’sähköajoneuvon ajovoima-akulla’ asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 1 kohdan 14 alakohdassa määriteltyä sähköajoneuvon ajovoima-akkua;

16) ’valtuutetulla käsittelylaitoksella’ laitosta tai yritystä, jolla on direktiivin 2008/98/EY ja tämän asetuksen mukaisesti lupa suorittaa romuajoneuvojen sekä niiden osien ja komponenttien keräys-, varastointi- ja käsittelytoimia;

17) ’murskauksella’ toimia, joilla romuajoneuvoja hajotetaan tai hienonnetaan pieniksi kappaleiksi;

18) ’käsittelyllä’ kaikkea toimintaa sen jälkeen, kun romuajoneuvo on luovutettu laitokseen puhdistusta, purkamista, paalaamista, leikkaamista, murskaamista, hyödyntämistä tai valmistelua varten ennen murskausjätteiden loppukäsittelyä, sekä muita romuajoneuvon ja sen osien, komponenttien ja materiaalien hyödyntämistä tai loppukäsittelyä varten toteutettavia toimia;

19) ’korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka harjoittaa ammattimaista toimintaa, johon liittyy suoraan tai välillisesti ajoneuvojen korjausta ja huoltoa, mukaan lukien korjaajat, korjauslaitteiden, työkalujen tai varaosien valmistajat tai jälleenmyyjät sekä teknisten tietojen julkaisijat, autoliitot, tiepalvelujen tarjoajat, tarkastus- ja testauspalvelujen tarjoajat ja toimijat, jotka tarjoavat koulutuspalveluja asentajille sekä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen varusteiden valmistajille ja korjaajille;

20) ’asettamisella saataville markkinoilla’ ajoneuvon toimittamista markkinoille liiketoiminnan yhteydessä jakelua tai käyttöä varten joko maksua vastaan tai maksutta;

21) ’markkinoille saattamisella’ ajoneuvon asettamista ensimmäistä kertaa saataville unionin markkinoilla;

22) ’jätehuoltotoimijalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ammattimaisesti huolehtii romuajoneuvojen tai niiden osien ja komponenttien keräyksestä tai käsittelystä;

23) ’tuottajalla’ valmistajaa, maahantuojaa tai jakelijaa, joka käytetystä myyntitavasta riippumatta, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU ([35]) 2 artiklan 7 alakohdassa määritellyt etäsopimukset, asettaa ajoneuvon ensimmäistä kertaa saataville ammattimaisesti jakelua tai käyttöä varten jäsenvaltion alueella;

24) ’tuottajayhteisöllä’ oikeushenkilöä, joka taloudellisesti tai taloudellisesti ja toiminnallisesti huolehtii laajennettuun tuottajavastuuseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä useiden tuottajien puolesta;

25) ’laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutetulla edustajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on sijoittautunut jäsenvaltioon, jossa tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla ja joka ei ole sama kuin se jäsenvaltio tai kolmas maa, johon tuottaja on sijoittautunut, ja jonka tuottaja on nimennyt direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 5 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti täyttämään kyseisen tuottajan tämän asetuksen IV luvun mukaiset velvoitteet;

([35]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/83/EU, annettu 25 päivänä lokakuuta 2011, kuluttajan oikeuksista, neuvoston direktiivin 93/13/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 85/577/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/7/EY kumoamisesta (EUVL L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) ’rajatylittävää mekanismia varten valtuutetulla edustajalla’ jäsenvaltioon sijoittautunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jonka valmistaja on nimennyt 22 artiklan mukaisesti;

27) ’uusioraaka-aineella’ materiaalia, jolla voidaan korvata primaariraaka-aineita ja joka on saatu kierrätysprosessien tuloksena;

28) ’ajoneuvon omistajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on omistusoikeus ajoneuvoon, tai ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltijaa tai, jos omistusoikeuden haltijaa tai ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltijaa ei kumpaakaan pystytä tunnistamaan, ajoneuvon haltijaa;

29) ’murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävällä teknologialla’ tekniikoita ja teknologioita, joita käytetään romuajoneuvoista peräisin olevien materiaalien käsittelyyn jatkohyödyntämistä varten ajoneuvon murskauksen jälkeen liitteessä VIII olevan G osan 2 kohdan mukaisesti;

30) ’uudelleenvalmistuksella’ ammattimaista toimintaa, jossa uusi osa tai komponentti valmistetaan osista ja komponenteista, jotka on poistettu ajoneuvoista tai romuajoneuvoista, ja jossa sen kunto palautetaan uutta vastaavaksi ja jossa tehdään vähintään yksi muutos, joka vaikuttaa osan tai komponentin turvallisuuteen, käyttöikään, suoritustasoon, tarkoitukseen tai tyyppiin, ja tämä tapahtuu erityisten teknisten eritelmien, mukaan lukien tekniset, laatu- ja testausstandardit, mukaisessa prosessissa;

31) ’kunnostuksella’ toimia, jotka toteutetaan ajoneuvoista tai romuajoneuvoista poistetun osan tai komponentin valmistelemiseksi, puhdistamiseksi, testaamiseksi, huoltamiseksi ja tarvittaessa korjaamiseksi, jotta sen suoritustaso tai toimivuus voidaan palauttaa vastaamaan alun perin suunnitteluvaiheessa osan tai komponentin markkinoille saattamisen ajankohtana aiottua käyttötarkoitusta ja suoritustasoaluetta;

32) ’muulla kuin pysyvällä jätteellä’ jätettä, joka ei täytä neuvoston direktiivin 1999/31/EY ([36]) 2 artiklan e alakohdassa säädettyjä pysyvän jätteen määritelmän edellytyksiä;

33) ’käytetyllä ajoneuvolla’ ajoneuvoa, joka on rekisteröity jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja joka ei ole romuajoneuvo;

34) ’vientiin tarkoitetulla käytetyllä ajoneuvolla’ käytettyä ajoneuvoa, joka on tarkoitus asettaa asetuksen (EU) N:o 952/2013 269 artiklassa säädettyyn tullimenettelyyn;

35) ’talouden toimijalla’ tuottajaa, kerääjää, ajoneuvovakuutusyhtiötä, tavarantoimittajaa, korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajaa, jätehuoltotoimijaa, myös purkajaa tai kierrättäjää, ja mitä tahansa muuta toimijaa, joka osallistuu ajoneuvojen suunnitteluun, käytettyjen ajoneuvojen kauppaan, romuajoneuvojen purkamiseen, uudelleenkäyttöön tai jätehuoltoon tai ajoneuvoista saatavien osien, komponenttien tai materiaalien uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen;

36) ’liikennekelpoisella ajoneuvolla’ ajoneuvoa, joka on liikennekelpoinen direktiivin 2014/45/EU mukaisesti;

37) ’jälkiasennustoimijalla’ oikeushenkilöä, joka valmistaa sähköisen muunnossarjan tai muuntaa polttomoottoriajoneuvoja akkukäyttöisiksi ajoneuvoiksi tai polttokennoajoneuvoiksi;

38) ’keräyspisteellä’ talouden toimijaa, joka ei ole valtuutettu käsittelylaitos ja joka väliaikaisesti varastoi romuajoneuvoja ja valmistelee kerättyjen romuajoneuvojen siirtoa valtuutettuihin käsittelylaitoksiin käsittelyä varten;

([36]) Neuvoston direktiivi 1999/31/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, kaatopaikoista (EYVL L 182, 16.7.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) ’jätteellä’, ’jäteöljyllä’, ’jätteen haltijalla’, ’jätehuollolla’, ’keräyksellä’, ’ehkäisemisellä’, ’hyödyntämisellä’, ’kierrätyksellä’, ’maantäytöllä’, ’loppukäsittelyllä’ ja ’laajennettua tuottajan vastuuta koskevalla järjestelmällä’ jätettä, jäteöljyä, jätteen haltijaa, jätehuoltoa, keräystä, ehkäisemistä, hyödyntämistä, kierrätystä, maantäyttöä, loppukäsittelyä ja laajennettua tuottajan vastuuta koskevaa järjestelmää 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;

40) muiden kuin L-luokan ajoneuvojen osalta: ’tyyppihyväksynnällä’, ’monivaiheisella tyyppihyväksynnällä’, ’komponentilla’, ’osilla’, ’varaosilla’, ’perusajoneuvolla’, ’pieninä sarjoina valmistettavalla ajoneuvolla’, ’erikoiskäyttöön tarkoitetulla ajoneuvolla’, ’markkinavalvontaviranomaisella’, ’hyväksyntäviranomaisella’, ’valmistajalla’, ’maahantuojalla’ ja ’jakelijalla’ tyyppihyväksyntää, monivaiheista tyyppihyväksyntää, komponenttia, osia, varaosia, perusajoneuvoa, pieninä sarjoina valmistettavaa ajoneuvoa, erikoiskäyttöön tarkoitettua ajoneuvoa, markkinavalvontaviranomaista, hyväksyntäviranomaista, valmistajaa, maahantuojaa ja jakelijaa sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43 alakohdassa;

41) L-luokan ajoneuvojen osalta: ’tyyppihyväksynnällä’, ’perusajoneuvolla’, ’komponentilla’, ’osilla’, ’varaosilla’, ’valmistajalla’, ’maahantuojalla’, ’jakelijalla’, ’hyväksyntäviranomaisella’ ja ’markkinavalvontaviranomaisella’ tyyppihyväksyntää, perusajoneuvoa, komponenttia, osia, varaosia, valmistajaa, maahantuojaa, jakelijaa, hyväksyntäviranomaista ja markkinavalvontaviranomaista, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) N:o 168/2013 3 artiklan 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 ja 57 alakohdassa, ja ’pieninä sarjoina valmistettavalla ajoneuvolla’ kyseisen asetuksen 42 artiklassa tarkoitettua pieninä sarjoina valmistettavaa ajoneuvoa;

42) ’rekisteröinnillä’, ’rekisteröintitodistuksella’, ’rekisteröintitodistuksen haltijalla’, ’väliaikaisella peruuttamisella’ ja ’rekisteröinnin peruuttamisella’ rekisteröintiä, rekisteröintitodistusta, rekisteröintitodistuksen haltijaa, väliaikaista peruuttamista ja rekisteröinnin peruuttamista sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 1999/37/EY 2 artiklan b, c, d, e ja f alakohdassa;

43) ’museoajoneuvolla’, ’katsastuksella’ ja ’katsastustodistuksella’ museoajoneuvoa, katsastusta ja katsastustodistusta sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 7, 9 ja 12 alakohdassa;

44) ’huolta aiheuttavalla aineella’ ja ’tietovälineellä’ huolta aiheuttavia aineita ja tietovälinettä sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2024/1781 2 artiklan 27 ja 29 alakohdassa;

45) ’tulliviranomaisilla’ asetuksen (EU) N:o 952/2013 5 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä tulliviranomaisia;

46) ’verkkoalustalla’ asetuksen (EU) 2022/2065 3 artiklan i alakohdassa määriteltyä verkkoalustaa;

47) ’pienellä valmistajalla’ asetuksen (EU) 2024/1257 3 artiklan 48 alakohdassa määriteltyä pientä valmistajaa;

48) ’kevyen liikkumisvälineen akulla’ asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 11 alakohdassa määriteltyä kevyen liikkumisvälineen akkua;

49) ’pakkausjätteellä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2025/40 ([37]) 3 artiklan 25 alakohdassa tarkoitettua pakkausjätettä;

([37]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/40, annettu 19 päivänä joulukuuta 2024, pakkauksista ja pakkausjätteestä, asetuksen (EU) 2019/1020 ja direktiivin (EU) 2019/904 muuttamisesta ja direktiivin 94/62/EY kumoamisesta (EUVL L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) ’sähkö- ja elektroniikkalaiteromulla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/19/EU ([38]) 3 artiklan 1 kohdan e alakohdassa määriteltyä sähkö- ja elektroniikkalaiteromua;

51) ’biopohjaisilla muoveilla’ asetuksen (EU) 2025/40 3 artiklan 53 alakohdassa määriteltyjä biopohjaisia muoveja;

52) ’regeneroinnilla’ asetuksen (EU) 2024/573 3 artiklan 13 alakohdassa määriteltyä regenerointia.

II LUKU

KIERTOTALOUSVAATIMUKSET

4 artikla

Ajoneuvojen uudelleenkäytettävyys, kierrätettävyys ja hyödynnettävyys

1. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen 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, tämän asetuksen jatkuvan noudattamisen varmistamiseksi;

b) säilytettävä kaikki muut ajoneuvoa koskevat asiaankuuluvat tiedot, joita tarvitaan e alakohdassa tarkoitetussa laskentaprosessissa;

c) vahvistettava menettelyt, joilla todennetaan tavarantoimittajilta saatujen tietojen oikeellisuus ja täydellisyys;

d) hallinnoitava materiaalien erittelyä ja dokumentoitava se;

e) laskettava tämän artiklan 1 kohdan soveltamiseksi uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet komission tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti vahvistaman menetelmän mukaisesti tai, ennen kuin tällainen menetelmä on hyväksytty ja sitä on alettu soveltaa, kansainvälisen standardin ISO 22628:2002 mukaisesti yhdessä tämän asetuksen liitteessä III 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 VIII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei käytetä uudelleen uusien ajoneuvojen rakentamisessa.

3. Komissio antaa viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2029 täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi, ottaen huomioon tämän asetuksen liitteessä III esitetyt seikat ja kansainvälisen standardin ISO 22628:2002. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

([38]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/19/EU, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2012, sähkö- ja elektroniikkalaiteromusta (EUVL L 197, 24.7.2012, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

5 artikla

Ajoneuvoissa olevia aineita koskevat vaatimukset

1. Huolta aiheuttavien aineiden esiintyminen ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa on pidettävä mahdollisimman vähäisenä.

2. Komissio laatii 14 päivään helmikuuta 2028 mennessä kertomuksen huolta aiheuttavien aineiden esiintymisestä ajoneuvoissa sen määrittämiseksi, missä määrin ne haittaavat materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä tai vaikuttavat haitallisesti ympäristöön tai terveyteen. Kemikaaliturvallisuuteen liittyvien näkökohtien osalta komissiota avustaa kemikaalivirasto. Kertomus ei kata sellaisia ajoneuvon osissa ja komponenteissa esiintyviä huolta aiheuttavia aineita, joiden määrittämistä tai arviointia edellytetään jo muussa unionin lainsäädännössä. Komissio toimittaa kertomuksen havainnoistaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja harkitsee asianmukaisia jatkotoimia. Jos jäsenvaltio katsoo, että jokin aine haittaa sellaisissa ajoneuvoissa olevien materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, joissa kyseistä ainetta esiintyy, sen on toimitettava tällaiset tiedot komissiolle ja kemikaaliturvallisuuteen liittyvien näkökohtien osalta myös kemikaalivirastolle viimeistään 14 päivänä helmikuuta 2029 ja viitattava asiaankuuluviin riskinarviointeihin tai muihin asiaankuuluviin tietoihin, jos niitä on saatavilla.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla sellaisten huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä koskevia tietovaatimuksia ja rajoituksia, jotka haittaavat ajoneuvoissa ja niiden osissa ja komponenteissa olevien materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä muista kuin kemikaaliturvallisuuteen liittyvistä syistä.

4. Mitkään ajoneuvotyypit, jotka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, tai tällaisia ajoneuvoja varten markkinoille saatetut uudet osat tai komponentit eivät saa sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia.

5. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 4 kohdassa säädetään, ajoneuvotyypit tai tällaisia ajoneuvoja varten markkinoille saatetut osat ja komponentit voivat sisältää lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia tämän asetuksen liitteessä IV vahvistettujen edellytysten mukaisesti ja siinä asetettujen enimmäispitoisuuksien rajoissa. Edellä olevaa tämän artiklan 2, 3 ja 4 kohtaa ja tätä kohtaa ei sovelleta ajoneuvoihin sisältyviin akkuihin ja paristoihin, joihin sovelletaan asetusta (EU) 2023/1542.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä IV 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 4 kohdassa säädetystä lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin esiintymistä koskevasta kiellosta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

   i) kyseisten aineiden käyttöä ei voida välttää;

   ii) on osoitettu, että käytön sosioekonomiset hyödyt ovat suuremmat kuin kyseisten aineiden käytöstä ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvat riskit;

   iii) soveltuvia vaihtoehtoisia aineita tai teknologioita ei ole;

c) poistamalla ajoneuvojen osia, komponentteja ja homogeenisia materiaaleja liitteestä IV, jos lyijyn, elohopean, kadmiumin tai kuusiarvoisen kromin käyttö voidaan välttää;

d) määrittelemällä 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 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä IV erityisesti poistamalla luettelosta tiettyjä homogeenisia materiaaleja ja komponentteja koskevia vapautuksia, jos erityisestä vapautuksesta säädetään muussa unionin lainsäädännössä.

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

7. Kemikaalivirasto laatii komission pyynnöstä 12 kuukauden kuluessa muun muassa sidosryhmien kuulemisen pohjalta kertomuksen liitteessä IV lueteltuihin olemassa oleviin poikkeuksiin liittyvien vaihtoehtojen teknisestä ja taloudellisesta toteutettavuudesta ja antaa tällaisen arvioinnin pohjalta asianmukaisesti perustellun ehdotuksen kyseisen poikkeuksen muuttamisesta.

8. Saatuaan komission pyynnön kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan ilmoituksen siitä, että liitteessä IV olevan poikkeuksen mahdollisesta muuttamisesta laaditaan kertomus, ja kehottaa jäsenvaltioita ja kaikkia asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa 12 viikon kuluessa kyseisen ilmoituksen julkaisemisesta. Kemikaalivirasto julkaisee verkkosivustollaan kaikki jäsenvaltioilta ja asianomaisilta osapuolilta saadut huomautukset.

9. Viimeistään 12 kuukauden kuluttua siitä, kun 7 kohdassa tarkoitettu kertomus on toimitettu komissiolle, asetuksen (EY) N:o 1907/2006 76 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla perustettu kemikaaliviraston sosioekonomisesta analyysista vastaava komitea antaa lausunnon kertomuksesta ja ehdotetuista muutoksista. Kemikaaliviraston on toimitettava kyseinen lausunto komissiolle viipymättä.

6 artikla

Kierrätysmateriaalien vähimmäisosuus ajoneuvoissa

1. Kunkin uuden ajoneuvotyypin, joka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 15 painoprosenttia kulutuksen jälkeisestä muovijätteestä kierrätettyä muovia.

Kunkin uuden ajoneuvotyypin, joka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2036 alkaen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, sisältämän muovin on sisällettävä vähintään 25 painoprosenttia kulutuksen jälkeisestä muovijätteestä kierrätettyä muovia.

2. Vähintään 20 prosenttia 1 kohdassa asetetusta tavoitteesta on saavutettava käyttämällä asianomaisessa ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista tai ajoneuvoista käyttövaiheen aikana poistetuista osista ja komponenteista kierrätettyjä muoveja.

3. Kunkin asianomaisen uuden ajoneuvotyypin sisältämän muovin painoon ja 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun kierrätysmuovin painoon ei lasketa mukaan renkaista eikä muista kertamuoveista kuin pehmustamiseen käytettävistä polyuretaanivaahdoista peräisin olevia elastomeerejä.

4. Edellä 1, 2 ja 3 kohdassa säädettyjen velvoitteiden noudattamiseksi kierrätysmateriaali on otettava talteen kulutusjätteestä, joka on kierrätetty joko

a) unionissa sijaitsevassa laitoksessa; tai

b) 14 päivästä elokuuta 2030 kolmannessa maassa sijaitsevassa laitoksessa edellyttäen, että tällainen laitos täyttää liitteessä XIII vahvistetut vaatimukset.

Komissio arvioi kattavammin odotettuja vaikutuksia maailmankauppaan sekä unionin kierrätysalaan ja autoteollisuuteen ja raportoi arvioinnistaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028.

5. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä elokuuta 2028 52 artiklan 2 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan tämän artiklan 1–4 kohdan soveltamiseksi menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista peräisin olevien kierrätettyjen muovien osuus ajoneuvotyypeissä olevissa ja niihin sisällytetyissä muoveissa.

Muista kierrätysmenetelmistä kuin mekaanisesta kierrätyksestä saatuun kierrätysmuoviin sovelletaan massataselaskenta-menetelmää muovin kierrätykseen sovellettavien massataselaskentamenetelmien mukaisesti direktiivissä 2008/98/EY olevan kierrätyksen määritelmän mukaisesti.

Todentamismenetelmään on sisällyttävä valmistajien velvollisuus varmistaa, että jokainen kolmannessa maassa sijaitseva laitos, joka tuottaa kierrätysmateriaalia, jota valmistajat käyttävät, on liitteen XIII mukainen ja että riippumaton kolmas osapuoli tarkastaa jokaisen tällaisen kolmannessa maassa sijaitsevan laitoksen vähintään joka viides vuosi liitteen XIV mukaisesti. Kyseisillä tarkastuksilla on varmistettava, että tämän artiklan 1–4 kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Tämän kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettua tarkastusvaatimusta sekä liitteessä XIII vahvistettuja vaatimuksia ja kriteerejä sovelletaan kolmansissa maissa kierrätettyyn materiaaliin 14 päivästä elokuuta 2030.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tämän artiklan 1 ja 2 kohtaa vahvistamalla väliaikaisia poikkeuksia kierrätysmuovin osuutta koskeviin tavoitteisiin tai aikatauluun, jos tiettyjä kierrätettyjä muoveja ei ole riittävästi saatavilla tai niiden hinnat ovat liian korkeita ja vähimmäisprosenttiosuuksien noudattamisesta tulee sen vuoksi kohtuuttoman vaikeaa.

7. Komissio arvioi 30 päivään syyskuuta 2027 mennessä, onko mahdollista asettaa kierrätetyn teräksen vähimmäisosuutta koskeva vaatimus, ottaen huomioon erityisesti seuraavat seikat:

a) rautaromun, mukaan lukien teräksestä valmistettujen levytuotteiden ja pitkien tuotteiden ja tapauksen mukaan ruostumattomasta teräksestä valmistettujen tuoteperheiden, nykyinen ja ennustettu saatavuus;

b) rautaromun nykyinen osuus eri teräksestä valmistetuissa puolituotteissa ja teräksestä valmistettuihin tuoteperheisiin liittyvissä välituotteissa, joita käytetään ajoneuvoissa, sekä autoteollisuuden siirtymään liittyvät odotettavissa olevat muutokset;

c) rautaromun mahdollinen käyttöönotto valmistajien toimesta tulevaisuudessa tyyppihyväksyttävissä ajoneuvoissa ja mahdollinen vaikutus romun käyttöasteen kasvattamiseen ottaen huomioon kuhunkin terästuoteperheeseen sovellettavat erilaiset koostumukseen liittyvät rajoitukset;

d) autoteollisuuden suhteellinen kysyntä verrattuna rautaromun kysyntään muilla aloilla ottaen huomioon kyky sietää kuparipitoisuutta ja muita tahattomia epäpuhtauksia;

e) taloudellinen kannattavuus, tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien muutokset teräksen kierrätysastetta koskevien kierrätysteknologioiden saatavuudessa, sekä tarve puuttua markkinahäiriöihin, jotka estävät kulutuksesta syntyvän teräsromun käyttöä tuotannossa syntyvään teräsromuun verrattuna;

f) ajoneuvojen sisältämän kierrätetyn teräksen vähimmäisosuuden vaikutus unionin avoimeen strategiseen riippumattomuuteen, ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin sekä teollisuuteen liittyviin tavoitteisiin, erityisesti kun kyse on täydentävien edelläkävijämarkkinoiden luomisesta vähähiilisen teräksen tuotannolle;

g) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen; sekä

h) vaikutus autoteollisuuden ja autoteollisuudessa käytettävän teräksen koko arvoketjun kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

Komissio antaa viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 51 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vähimmäisosuus tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tyyppihyväksyttävissä ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytettävälle kulutuksen jälkeisestä teräsjätteestä ja tapauksen mukaan rautaromusta peräisin olevalle kierrätetylle teräkselle. Kyseisessä delegoidussa säädöksessä vahvistetaan myös päivämäärä, jona kierrätetyn materiaalin vähimmäisosuutta koskevaa velvoitetta aletaan soveltaa ja joka on viimeistään 14 päivänä elokuuta 2033. Renkaissa vahvistusmateriaaleina käytetyn teräksen ei katsota kuuluvan kyseisen delegoidun säädöksen soveltamisalaan.

Komissio antaa viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 51 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kulutuksen jälkeisestä teräsjätteestä ja tapauksen mukaan rautaromusta peräisin olevan kierrätetyn teräksen osuus ajoneuvotyypeissä olevasta ja niihin sisällytetystä teräksestä.

8. Komissio arvioi 30 päivään syyskuuta 2027 mennessä, onko mahdollista asettaa vähimmäisosuutta koskeva vaatimus ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytetylle kulutusjätteestä peräisin olevalle kierrätetylle alumiinille ja sen seoksille, ottaen huomioon erityisesti seuraavat seikat:

a) tuotanto- ja kulutusjätteestä peräisin olevan kierrätetyn alumiinin ja sen seosten nykyinen ja ennustettu saatavuus;

b) kulutusjätteestä peräisin olevan kierrätetyn alumiinin ja sen seosten nykyiset osuudet markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa;

c) taloudellinen kannattavuus sekä tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien kierrätettävien materiaalien tyyppiin ja kierrätysasteeseen vaikuttavat muutokset kierrätysteknologioiden saatavuudessa;

d) ajoneuvojen sisältämän kierrätetyn alumiinin vähimmäisosuuden vaikutus unionin avoimeen strategiseen riippumattomuuteen, ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin sekä teollisuuteen liittyviin tavoitteisiin, erityisesti kun kyse on täydentävien edelläkävijämarkkinoiden luomisesta vähähiiliselle alumiinille ja sen seoksille;

e) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset alumiinia ja sen seoksia sisältävien ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen; sekä

f) vaikutus autoteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

Komissio antaa viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 51 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vähimmäisosuus tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tyyppihyväksyttävissä ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytetylle kierrätetylle alumiinille ja sen seoksille. Kyseisessä delegoidussa säädöksessä vahvistetaan myös päivämäärä, jona kierrätysmateriaalin vähimmäisosuutta koskevaa velvoitetta aletaan soveltaa ja joka on viimeistään 14 päivänä elokuuta 2033.

Komissio antaa viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 51 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan ajoneuvotyypeissä olevan ja niihin sisällytetyn kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä peräisin olevan kierrätetyn alumiinin ja sen seosten osuus.

9. Komissio arvioi viimeistään 31 päivänä elokuuta 2029 sen toteutettavuutta, onko mahdollista asettaa vähimmäisosuutta koskeva vaatimus

a) tuotanto- ja kulutusjätteestä kierrätetylle ja ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytetylle magnesiumille ja sen seoksille; sekä

b) kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä kierrätetylle ja kestomagneeteissa olevalle ja niihin sisällytetylle neodyymille, dysprosiumille, praseodyymille, terbiumille, samariumille, nikkelille, koboltille tai boorille.

Toteutettavuusarvioinnissa on otettava huomioon seuraavat seikat:

a) ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen, tuotanto- ja kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien nykyinen ja ennustettu saatavuus;

b) kulutusjätteestä peräisin olevien kierrätysmateriaalien nykyiset ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuissa materiaaleissa markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa;

c) taloudellinen kannattavuus sekä tekninen ja tieteellinen kehitys, mukaan lukien kierrätettävien materiaalien tyyppiin ja kierrätysasteeseen vaikuttavat muutokset kierrätysteknologioiden saatavuudessa;

d) ajoneuvojen sisältämän, ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen kierrätysmateriaalien vähimmäisosuuden vaikutus unionin strategiseen riippumattomuuteen ja unionin ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin;

e) ajoneuvojen toimintaan kohdistuvat mahdolliset vaikutukset, jotka aiheutuvat ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen kierrätysmateriaalien sisällyttämisestä ajoneuvojen osiin ja komponentteihin;

f) tarve estää suhteettomat kielteiset vaikutukset ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja materiaaleja sisältävien ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen;

g) vaikutus autoteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja kilpailukykyyn.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun arvioinnin valmistuttua siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoitu säädös, jolla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vähimmäisosuus

a) kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä kierrätetylle ja ajoneuvotyypeissä olevalle ja niihin sisällytetylle magnesiumille ja sen seoksille; ja

b) kulutusjätteestä ja tapauksen mukaan tuotantojätteestä kierrätetylle ja kestomagneeteissa olevalle ja niihin sisällytetylle neodyymille, dysprosiumille, praseodyymille, terbiumille, samariumille, nikkelille, koboltille tai boorille.

Kolmannessa alakohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä vahvistetaan myös päivämäärä, josta alkaen kierrätysmateriaalin vähimmäisosuutta koskevaa velvoitetta sovelletaan.

Komissio antaa viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2029 51 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä, jolla lasketaan ja todennetaan kolmannessa alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvotyypeissä olevien ja niihin sisällytettyjen kierrätysmateriaalien osuus.

7 artikla

Ajoneuvojen tiettyjen osien ja komponenttien poistamisen ja vaihtamisen mahdollistava suunnittelu

1. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat uuteen ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen asetuksen (EU) 2018/858 ja asetuksen (EU) N:o 168/2013 mukaisesti, on suunniteltava tavalla, joka ei estä valtuutettuja käsittelylaitoksia poistamasta liitteessä VIII olevassa C osassa lueteltuja osia ja komponentteja asianomaisesta ajoneuvosta sen jätevaiheen aikana, jotta ne voidaan vaihtaa, käyttää uudelleen, kierrättää, valmistaa uudelleen tai kunnostaa, mikäli se on teknisesti mahdollista.

2. Kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat uuteen ajoneuvotyyppiin, joka on tyyppihyväksytty 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, on suunniteltava siten, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa ja vaihtaa ajoneuvosta sähköajoneuvon ajovoima-akut ja niiden akkuyksiköt sekä sähköiset ajomoottorit niitä rikkomatta ajoneuvon käyttö- ja jätevaiheen aikana.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan 2 kohtaa sisällyttämällä siihen liitteessä VIII 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 kyseisessä kohdassa säädetyn velvoitteen yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Valmistajat eivät saa ohjelmistopäivityksillä estää ajoneuvon osien ja komponenttien poistamista ja vaihtamista, ellei unionin oikeudessa toisin säädetä.

II LUKU

VALMISTAJIEN VELVOITTEET

8 artikla

Yleiset velvoitteet

1. Valmistajien on osoitettava, että niiden valmistamat ja markkinoille saatetut uudet ajoneuvotyypit on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858, asetuksen (EU) N:o 168/2013 ja tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti.

2. Sellaisten ajoneuvotyyppien tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan 4, 5, 6 tai 7 artiklan vaatimuksia, valmistajan on toimitettava asiakirjat, joista käy ilmi kyseisten vaatimusten noudattaminen, ja

a) sisällytettävä ne tapauksen mukaan asetuksen (EU) 2018/858 24 artiklassa tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 27 artiklassa tarkoitettuihin valmistusasiakirjoihin; ja

b) toimitettava ne tyyppihyväksyntäviranomaiselle tapauksen mukaan asetuksen (EU) 2018/858 23 artiklan tai asetuksen (EU) N:o 168/2013 26 artiklan mukaisesti.

3. Sellaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten, joihin sovelletaan tämän asetuksen 10 artiklassa vahvistettuja vaatimuksia, valmistajan on laadittava tämän asetuksen 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.

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

9 artikla

Kiertotalousstrategia

1. Kunkin valmistajan on laadittava valmistajan tasolla kiertotalousstrategia 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen.

2. Kiertotalousstrategiassa on kuvattava toimet, joihin valmistaja ryhtyy noudattaakseen velvollisuuksiaan sen varmistamiseksi, että II luvun mukaisia kiertotalousvaatimuksia noudatetaan.

3. Kiertotalousstrategian on sisällettävä liitteessä V olevassa A osassa vahvistetut osatekijät.

4. Kunkin valmistajan on toimitettava jäsenvaltioiden tyyppihyväksyntäviranomaisille ja komissiolle jäljennös kiertotalousstrategiasta 30 päivän kuluessa sen laatimisesta.

5. Kunkin valmistajan on seurattava kiertotalousstrategiaan sisältyviä toimia ja tehtävä niiden edellyttämät jatkotoimet sekä päivitettävä strategiaa antamalla tiedot merkityksellisistä kiertotalousstrategiaan tehdyistä uusista muutoksista joka viides vuosi liitteessä V olevan B osan mukaisesti. Valmistajan on toimitettava päivitetty kiertotalousstrategia komissiolle.

6. Komissio asettaa kiertotalousstrategiat ja niiden mahdolliset päivitykset julkisesti saataville luottamuksellisia tietoja lukuun ottamatta.

7. Komissio laatii ja julkaisee viimeistään 31 päivänä elokuuta 2033 ja sen jälkeen vähintään joka kuudes vuosi kertomuksen kiertotaloudesta autoteollisuudessa. Kertomuksen on perustuttava erityisesti kiertotalousstrategioihin ja niiden päivityksiin.

10 artikla

Ilmoitus kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa

1. Valmistajien on kunkin sellaisen uuden ajoneuvotyypin osalta, joka on tyyppihyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti seuraavan kuukauden ensimmäisestä päivästä alkaen sen jälkeen, kun ajoneuvotyypeissä käytettyjen kierrätysmateriaalien osuuden laskemiseen ja todentamiseen käytettävien menetelmien hyväksymisestä tämän asetuksen 6 artiklan mukaisesti on kulunut 12 kuukautta, ilmoitettava kierrätysmateriaalien osuus seuraavissa aineissa:

a) neodyymi, dysprosium, praseodyymi, terbium, samarium, nikkeli, koboltti ja boori sähköisten ajomoottorien kestomagneeteissa;

b) alumiini ja sen seokset;

c) magnesium ja sen seokset;

d) teräs ja sen seokset;

e) muovit.

Ilmoituksen on koskettava kierrätysmateriaalien osuutta näissä ajoneuvotyypissä olevissa materiaaleissa, ja siinä on ilmoitettava materiaaliosuuksittain sekä yli 100 grammaa painavien muovikomponenttien osalta, 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 asetettua tavoitetta on alettu soveltaa 6 artiklan mukaisesti.

11 artikla

Tiedot ajoneuvoissa olevien osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta

1. Valmistajien on uusien tyyppihyväksyttyjen ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen annettava jätehuoltotoimijoiden, teknisten tietojen julkaisijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi liitteessä VI luetellut tiedot, jotka mahdollistavat seuraavien käsittelyn, turvallisen poistamisen ja vaihtamisen, mikäli kyseisiä tietoja ei ole saatavilla muun unionin lainsäädännön mukaisesti:

a) ajoneuvoon sisältyvät sähköajoneuvon ajovoima-akut ja niiden akkuyksiköt;

b) ajoneuvoihin sisältyvät osat, komponentit ja materiaalit, jotka sisältävät liitteessä VIII olevassa B osassa lueteltuja nesteitä;

c) liitteessä VIII olevassa C osassa luetellut ajoneuvojen osat ja komponentit;

d) osat ja komponentit, jotka sisältävät ajoneuvon tyyppihyväksynnän hetkellä asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja kriittisiä raaka-aineita;

e) digitaalisesti koodatut ajoneuvon komponentit ja osat, jos tällainen koodaus estää niiden korjaamisen, huollon tai vaihtamisen toiseen ajoneuvoon.

Ensimmäisen alakohdan e alakohtaa ei sovelleta teknisten tietojen julkaisijoille toimitettaviin tietoihin.

2. Valmistajien on asetettava tiedot ajoneuvon pelastus- ja hätätilanneohjeista pelastushenkilöstön saataville.

3. Valmistajien on varmistettava yhteistyö valtuutettujen käsittelylaitosten, teknisten tietojen julkaisijoiden, jälkiasennustoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien kanssa perustamalla tarvittavat viestintäalustat 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen ja liitteessä VI täsmennettyjen tietojen antamiseksi ja pitämiseksi ajan tasalla.

Valmistajien on annettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot maksutta. Valmistajat voivat periä jätehuoltotoimijoilta, teknisten tietojen julkaisijoilta ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajilta kohtuullisia ja oikeasuhteisia maksuja siinä määrin kuin se on tarpeen niiden todellisten hallinnollisten kustannusten kattamiseksi, joita aiheutuu vaadittujen tietojen asettamisesta saataville viestintäalustojen kautta.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VI tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista, komponenteista ja materiaaleista sekä niiden tietojen laajuutta, jotka valmistajien on toimitettava. Komissio ottaa huomioon tekniikan ja sääntelyn kehityksen, nykyisen tietotekniikan ja ajoneuvoteknologian ennakoitavissa olevan kehityksen.

12 artikla

Ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkinnät

1. Valmistajien ja niiden tavarantoimittajien on käytettävä ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien merkitsemisessä ja luokittelussa liitteessä VII olevassa 1, 2 ja 3 kohdassa lueteltuihin osien, komponenttien ja materiaalien koodausstandardeihin sisältyvää nimikkeistöä.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen VII muuttamiseksi sen mukauttamiseksi tekniikan ja tieteen kehitykseen.

13 artikla

Ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi

1. Jokaisella markkinoille saatetulla ajoneuvolla on 1 päivästä syyskuuta 2032 alkaen oltava ajoneuvon digitaalinen kiertotalouspassi, joka on yhdenmukaistettava muiden unionin oikeuden nojalla perustettujen ajoneuvoihin liittyvien ympäristöpassien kanssa, jonka on oltava yhteentoimiva niiden kanssa ja joka on mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä niihin, ja tämä koskee erityisesti asetuksen (EU) 2023/1542 77 artiklassa ja asetuksen (EU) 2024/1257 3 artiklan 68 alakohdassa tarkoitettuja passeja sekä muita asiaankuuluvia asetuksen (EU) 2024/1781 mukaisesti perustettuja passeja.

2. Markkinoille saatettavan ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin on oltava saatavilla maksutta, ja sen on sisällettävä digitaalisessa muodossa seuraavat:

a) 11 artiklassa tarkoitetut tiedot;

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

c) ilmoitus kierrätetyn muovin ja 10 artiklan 1 kohdassa lueteltujen materiaalien osuudesta;

d) kyseisen ajoneuvotyypin varaosien virallinen luettelo.

3. Jos tässä artiklassa vaaditut tiedot ovat jo saatavilla 1 kohdassa tarkoitetun muun passin kuin ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin kautta, 2 kohdassa vaadittuja tietoja ei pidä toistaa ajoneuvon digitaalisessa kiertotalouspassissa, kunhan yhteentoimivuus varmistetaan.

4. Ajoneuvon markkinoille saattavan valmistajan on varmistettava, että 2 kohdassa tarkoitetut tiedot ovat paikkansapitäviä, täydellisiä ja ajantasaisia.

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

a) perustuttava avoimiin standardeihin;

b) oltava muodoltaan yhteentoimivia;

c) oltava siirrettävissä avoimen yhteentoimivan tiedonvaihtoverkon kautta ilman toimittajariippuvuutta;

d) oltava koneluettavia, jäsenneltyjä ja haettavissa.

6. Komissio antaa viimeistään 14 päivänä elokuuta 2030 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan säännöt seuraavista:

a) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin teknisen käyttöratkaisun luonne ja perusvaatimukset siten, että mitään teknologista ratkaisua ei suljeta pois;

b) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin tekniset suunnittelu- ja toimintavaatimukset, mukaan lukien säännöt, jotka koskevat

   i) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin yhdenmukaisuutta ja yhteentoimivuutta muiden unionin lainsäädännössä edellytettyjen passien kanssa;

   ii) ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen tallentamista ja käsittelyä;

   iii) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin saatavuutta sen jälkeen, kun 4 kohdassa säädettyjen velvoitteiden täyttämisestä vastaava valmistaja on lakannut olemasta tai lopettanut toimintansa unionissa;

c) ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin sisältyvien tietojen käyttöönotto, muuttaminen ja päivittäminen muiden kolmansien osapuolten kuin valmistajan toimesta;

d) ajoneuvon digitaalisen kiertotalouspassin käyttöä koskevat edellytykset, mukaan lukien pääsyoikeus sekä asiaankuuluvat tietosuojaa ja teollis- ja tekijänoikeuksien suojaa koskevat säännöt;

e) sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijainti, joka mahdollistaa pääsyn ajoneuvon digitaaliseen kiertotalouspassiin.

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

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

IV LUKU

ROMUAJONEUVOJEN JÄTEHUOLTO

1 JAKSO

Yleiset säännökset

14 artikla

Toimivaltainen viranomainen romuajoneuvojen jätehuollossa

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän luvun mukaisista velvoitteista ja erityisesti sen valvonnasta ja tarkistamisesta, että talouden toimijat, tuottajat ja tuottajayhteisöt noudattavat 15–37 artiklassa ja liitteessä I säädettyjä velvollisuuksiaan.

2. Kukin jäsenvaltio voi nimetä 1 kohdassa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten keskuudesta yhden yhteyspisteen komission kanssa tapahtuvaa yhteydenpitoa varten.

3. Jäsenvaltioiden on vahvistettava toimivaltaisten viranomaisten organisaatiota ja toimintaa koskevat yksityiskohdat, mukaan lukien hallinnolliset ja menettelysäännöt, jotka koskevat

a) tuottajien rekisteröintiä 19 artiklan mukaisesti;

b) tuottajien ja tuottajayhteisöjen hyväksymistä 18 artiklan mukaisesti;

c) laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden täytäntöönpanon valvontaa 16 ja 20 artiklan mukaisesti;

d) ajoneuvoja ja romuajoneuvoja koskevien tietojen keruuta 19 artiklan 12 kohdan ja 50 artiklan 6 kohdan mukaisesti;

e) tietojen asettamista saataville 50 artiklan mukaisesti.

4. Jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2027 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 tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun luvan myöntämistä toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, onko laitoksella tai yrityksellä tarvittavat valmiudet 26 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämiseksi.

3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa luvissa on mainittava, että käsittelylaitoksilla on toimivalta antaa 25 artiklassa tarkoitettu romutustodistus.

Poiketen siitä, mitä tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää kansallisessa lainsäädännössään, että valtuutetuilla käsittelylaitoksilla on toimivalta antaa 25 artiklassa tarkoitettu romutustodistus.

4. Tuottajat tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt tuottajayhteisöt voivat tehdä sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa täyttääkseen tuottajavastuuta koskevat velvoitteensa. Tällaisten sopimusten on oltava oikeudenmukaisia ja avoimia, eivätkä ne saa sisältää syrjiviä sopimusehtoja.

Jäsenvaltiot voivat toimittaa mallisopimuksen tämän artiklan noudattamisen helpottamiseksi.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että luvan myöntämisehdot ja -menettelyt ovat täysin yhteensovitettuja, jos kyseisiin lupamenettelyihin osallistuu useampi kuin yksi toimivaltainen viranomainen tai useampi kuin yksi laitos tai yritys, joka aikoo käsitellä romuajoneuvoja, jotta voidaan taata kaikkien tässä menettelyssä toimivaltaisten viranomaisten tehokas yhtenäinen lähestymistapa.

6. Siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädös, jossa vahvistetaan tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettuihin sopimuksiin sovellettavat yksityiskohtaiset vaatimukset oikeudenmukaisten, avointen ja syrjimättömien sopimusehtojen varmistamiseksi. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2 JAKSO

Laajennettu tuottajavastuu

16 artikla

Laajennettu tuottajavastuu

1. Tuottajilla on 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen laajennettu tuottajavastuu ajoneuvoista, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella, myös silloin, kun ajoneuvo on aiemmin asetettu saataville markkinoilla muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka alueella se asetetaan saataville. Laajennetun tuottajan vastuun järjestelmän on oltava direktiivin 2008/98/EY 8 ja 8 a artiklan mukainen ja täytettävä tämän luvun vaatimukset.

2. Laajennettuun tuottajavastuuseen on sisällyttävä tuottajien velvollisuus varmistaa, että

a) ajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella ja joista on tullut romuajoneuvoja,

   i) kerätään 23 artiklan mukaisesti;

   ii) käsitellään 26 artiklan mukaisesti;

b) jätehuoltotoimijat, jotka käsittelevät a alakohdassa tarkoitettuja romuajoneuvoja, täyttävät 33 artiklassa säädetyt tavoitteet.

3. SEUT 349 artiklassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla jäsenvaltiot voivat mukauttaa tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tuottajien velvoitteita romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi ja kyseisten alueiden ominaispiirteet huomioon ottaen.

4. Laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden yksilöllisen täyttämisen tapauksessa tuottajien tai laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden kollektiivisen täyttämisen tapauksessa nimettyjen tuottajayhteisöjen on direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi julkaistava verkkosivustoillaan, jollei liikesalaisuudesta muuta johdu, kerran vuodessa tiedot romuajoneuvojen keräyksestä sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä ja muovin kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta omalta osaltaan, kun kyseessä on laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden yksilöllinen täyttäminen, tai sellaisten tuottajien osalta, jotka ovat nimenneet kyseisen tuottajayhteisön, kun kyseessä on laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden kollektiivinen täyttäminen.

17 artikla

Tuottajayhteisöt

1. Tuottajat voivat päättää täyttää laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteensa joko yksilöllisesti tai nimeämällä 18 artiklan mukaisesti hyväksytyn tuottajayhteisön, jonka tehtävänä on täyttää laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteet niiden puolesta.

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä, joilla tuottajat velvoitetaan nimeämään tuottajayhteisö täyttämään niiden laajennettua 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 tuottajavastuuta varten valtuutettuihin edustajiin suoraan liittyvistä tiedoista.

3. Edellä 16 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi tuottajayhteisöjen on asetettava julkisesti saataville tiedot tämän artiklan 5 kohdan mukaisesti sovellettavasta valintamenettelystä.

4. Tuottajayhteisöjen on varmistettava säännöllinen vuoropuhelu sidosryhmien välillä direktiivin 2008/98/EY 8 a artiklan 6 kohdan mukaisesti. Romuajoneuvojen keräystä ja käsittelyä harjoittavien jätehuoltotoimijoiden on nimettävä tarkkailijajäseniä tuottajayhteisöjen hallituksiin.

5. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen on sovellettava jätehuoltotoimijoihin syrjimätöntä valintamenettelyä, joka perustuu avoimiin valintaperusteisiin eikä aiheuta kohtuutonta rasitetta pienille ja keskisuurille yrityksille.

18 artikla

Laajennettuun tuottajavastuuseen liittyvien velvoitteiden täyttämistä koskeva hyväksyntä

1. Laajennettua tuottajavastuuta 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.

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

3. Jäsenvaltioiden on 14 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja hallinnollisia ja menettelysääntöjä vahvistaessaan annettava yksityiskohtaiset tiedot hyväksyntämenettelystä, joka voi vaihdella sen mukaan, liittyykö se laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden yksilölliseen vai kollektiiviseen täyttämiseen, sekä yksityiskohtaiset säännöt tuottajia ja tuottajayhteisöjä koskevien vaatimusten noudattamisen todentamisesta, mukaan lukien tiedot, jotka tuottajien tai tuottajayhteisöjen on toimitettava tätä varten.

4. Tuottajan tai tuottajayhteisön 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 tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetut hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttyvät edelleen. Tuottajan tai tuottajayhteisön on pyynnöstä esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle omavalvontaraportti ja tarvittaessa korjaavia toimia koskeva suunnitelmaluonnos. 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.

19 artikla

Rekisteröinti

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään 31 päivänä elokuuta 2029 perustettava tuottajarekisteri tai käytettävä olemassa olevaa tuottajarekisteriä, jonka avulla valvotaan, noudattavatko tuottajat tämän luvun vaatimuksia.

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

Komissio perustaa viimeistään 31 päivänä elokuuta 2029 verkkosivuston, joka sisältää linkit kaikkiin kansallisiin tuottajarekistereihin rekisteröinnin helpottamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle linkistä kansalliseen tuottajarekisteriinsä 30 päivän kuluessa kyseisten rekistereiden perustamisesta.

2. Tuottajien on rekisteröidyttävä 1 kohdassa tarkoitettuun kansalliseen 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 tuottajavastuuta varten valtuutetut edustajat on rekisteröity kyseisessä jäsenvaltiossa.

3. Rekisteröintihakemuksessa on oltava liitteessä IX luetellut tiedot. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa pyytää lisätietoja tai -asiakirjoja, joita tuottajarekisterin tehokas käyttö edellyttää.

4. Poiketen siitä, mitä 3 kohdassa säädetään, liitteessä IX olevan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut tiedot on annettava joko 3 kohdan mukaisessa rekisteröintihakemuksessa tai 18 artiklan mukaisessa hyväksyntähakemuksessa.

5. Jos tuottaja on nimennyt tuottajayhteisön 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kyseisen tuottajayhteisön on täytettävä tämän artiklan mukaiset velvoitteet soveltuvin osin, jollei jäsenvaltio, jossa ajoneuvo on asetettu saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa, toisin määrää.

6. Laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutettu edustaja voi täyttää tämän artiklan mukaiset velvoitteet tuottajan puolesta.

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

7. Jäsenvaltiot voivat päättää, että tämän artiklan mukainen rekisteröintimenettely ja 18 artiklan mukainen hyväksyntämenettely muodostavat yhden ainoan menettelyn edellyttäen, että hyväksyntähakemus täyttää tämän artiklan 3–6 kohdassa säädetyt vaatimukset.

8. Toimivaltaisen viranomaisen on

a) asetettava verkkosivustollaan saataville tiedot, jotka koskevat sähköisen tietojenkäsittelyjärjestelmän kautta tapahtuvaa hakuprosessia;

b) myönnettävä rekisteröinti ja annettava rekisteröintinumero 12 viikon kuluessa siitä, kun kaikki 2 ja 3 kohdan nojalla vaaditut säädetyt tiedot on toimitettu.

9. Toimivaltainen viranomainen voi

a) vahvistaa rekisteröintivaatimuksiin ja -prosessiin liittyviä sääntöjä lisäämättä olennaisia vaatimuksia 2 ja 3 kohdan nojalla säädettyihin vaatimuksiin;

b) periä tuottajilta kustannuksiin perustuvia ja oikeasuhteisia maksuja tämän artiklan 2 kohdassa ja 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hakemusten käsittelystä.

10. Toimivaltainen viranomainen voi hylätä tuottajan rekisteröinnin tai peruuttaa tuottajan rekisteröinnin, jos tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tietoja ja niihin liittyviä asiakirjatodisteita ei ole toimitettu tai ne eivät ole riittäviä tai jos tuottaja ei enää täytä liitteessä IX olevan 1 kohdan d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia.

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

11. Tuottajan tai tapauksen mukaan laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutetun edustajan tai edustamiensa tuottajien puolesta nimetyn tuottajayhteisön on ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle kaikista rekisteröinnin sisältämien tietojen muutoksista ja ajoneuvojen, joita rekisteröinti koskee, markkinoilla saataville asettamisen pysyvästä lopettamisesta jäsenvaltion alueella.

12. Tuottajan tai tapauksen mukaan laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutetun edustajan tai tuottajayhteisön on raportoitava rekisteristä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle laajennettua tuottajavastuuta koskevien velvoitteiden täyttämisestä.

Jos tuottajarekisterin tiedot eivät ole julkisesti saatavilla, jäsenvaltioiden on varmistettava, että verkkoalustojen tarjoajat, jotka antavat kuluttajille mahdollisuuden tehdä etäsopimuksia tuottajien kanssa, voivat tarkastella näitä tietoja maksutta.

20 artikla

Tuottajien taloudellinen vastuu

1. Tuottajan maksamien maksuosuuksien on katettava seuraavat kustannukset, jotka liittyvät ajoneuvoihin, jotka tuottaja asettaa ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella:

a) kustannukset, jotka aiheutuvat 23–25 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta romuajoneuvojen keräyksestä ja sen jälkeen niiden kuljetuksesta tehokkaalla tavalla, ja kustannukset, jotka aiheutuvat 26–30, 33 ja 35 artiklan vaatimusten täyttämiseksi tarpeellisesta romuajoneuvojen käsittelystä, ottaen huomioon jätehuoltotoimijoiden tulot, jotka liittyvät käytettyjen varaosien ja -komponenttien, puhdistettujen romuajoneuvojen tai tällaisista osista, komponenteista ja materiaaleista peräisin olevien kierrätettyjen uusioraaka-aineiden myyntiin; kyseisten kustannusten on perustuttava keskimääräisten kustannusten laskentaan;

b) tiedon antamiseen yleisölle ja romuajoneuvojen keräyksen parantamiseen tähtäävien tiedotuskampanjoiden kustannukset;

c) jäljempänä 25 artiklassa tarkoitetun ilmoitusjärjestelmän perustamisesta aiheutuvat kustannukset;

d) tietojen keräämisestä ja saataville asettamisesta ja toimivaltaisille viranomaisille raportoinnista aiheutuvat hallinnolliset kustannukset.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisen alakohdan a alakohdassa ja tämän artiklan 2 kohdassa säädetään, niiden direktiivin 2000/53/EY soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen osalta, jotka on asetettu saataville markkinoilla ennen 13 päivää elokuuta 2026 jäsenvaltioissa, joissa tuottajien ei direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti tarvinnut vastata kustannuksista kokonaan vaan ainoastaan huomattavalta osin, kyseisten ajoneuvojen tuottajan maksettavaksi kuuluvien maksuosuuksien on vastattava tasoa, joka muodostaa huomattavan osan kyseisessä alakohdassa tarkoitetuista kustannuksista.

2. Ajoneuvon markkinoille ensimmäistä kertaa jäsenvaltion alueella saattavien tuottajien maksamien maksuosuuksien on katettava myös 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kustannukset, jotka liittyvät ajoneuvoihin, joiden tuottajaa ei voida tunnistaa tai joiden tuottajaa ei ole enää olemassa siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tuli romuajoneuvo, niiden markkinaosuuteen suhteutettuna.

3. Tuottajien, jotka asettavat markkinoilla saataville erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, maksamilla maksuosuuksilla katetaan ainoastaan ne 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kustannukset, jotka koskevat tällaisten ajoneuvojen keräystä ja puhdistamista.

4. Jos laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteet täytetään yksilöllisesti, tuottajien on annettava vakuudet ajoneuvoille, jotka ne asettavat ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella. Vakuuksilla on varmistettava sellaisten 1 kohdassa tarkoitettujen toimien rahoitus, jotka liittyvät kyseisiin ajoneuvoihin, myös kun on kyse tuottajan toimien pysyvästä lopettamisesta tai maksukyvyttömyydestä.

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

Vakuus voi olla muodoltaan tuottajan osallistuminen asianmukaisiin romuajoneuvojen jätehuollon rahoitusjärjestelmiin, rahoitusvakuus tai vastaava vakuutus.

5. Kun uusi ajoneuvo on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, perusajoneuvon valmistajaa pidetään valmistuneen ajoneuvon valmistajana ja se voi periä suhteellisia osuuksia sellaisten muiden osien kuin perusajoneuvon valmistajilta, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä. Kyseisillä suhteellisilla osuuksilla on katettava ainoastaan kustannukset, jotka liittyvät 28 artiklan mukaiseen puhdistukseen ja 29 artiklan mukaiseen osien ja komponenttien poistamiseen.

Komission suosituksen 2003/361/EY ([39]) liitteessä olevan 2 artiklan 3 kohdassa määritellyt mikroyritykset vapautetaan tällaisten osuuksien maksamisesta.

6. Toimivaltaisen viranomaisen on tiiviissä yhteistyössä tuottajien, tuottajayhteisöjen ja jätehuoltotoimijoiden kanssa valvottava

a) keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia ja jätehuoltotoimijoiden tuloja;

b) niiden maksuosuuksien tasoa, jotka tuottajien on maksettava nimetyille tuottajayhteisöille, kun laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteet täytetään kollektiivisesti, jotta kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti kaikkien asianosaisten toimijoiden kesken.

21 artikla

Maksujen mukauttaminen

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

a) ajoneuvon paino, lukuun ottamatta sähköajoneuvon ajovoima-akkujen painoa;

b) sen ajoneuvotyypin kierrätettävyys- ja uudelleenkäytettävyysaste, johon ajoneuvo kuuluu, tyyppihyväksyntäviranomaiselle 4 artiklan mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella;

c) aika, joka tarvitaan ajoneuvon purkamiseen valtuutetussa käsittelylaitoksessa, erityisesti niiden osien ja komponenttien osalta, jotka on poistettava ennen murskausta 29 artiklan mukaisesti;

d) korkealaatuisen kierrätysprosessin estävien materiaalien ja aineiden osuus;

([39]) Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) kierrätysmateriaalien prosenttiosuus ajoneuvossa käytetyissä, 6 ja 10 artiklassa luetelluissa materiaaleissa;

f) 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen aineiden esiintyminen ja määrä.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä kriteerejä on sovellettava.

22 artikla

Kustannustenjakomekanismi ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa

1. Sen estämättä, mitä 16 artiklassa ja 20 artiklan 2 kohdassa säädetään, jos luokan M_1 tai N_1 ajoneuvosta tulee romuajoneuvo muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jonka alueella se saatettiin markkinoille ensimmäistä kertaa, eikä tuottajaa ole mahdollista tunnistaa sen jäsenvaltion alueella, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, kyseisen ajoneuvon valmistajan on varmistettava, että jätehuoltotoimijoille 20 artiklan 1 kohdan a ja d alakohdassa tarkoitetuista jätehuoltotoimista aiheutuvat kustannukset katetaan.

2. Täyttääkseen 1 kohdan mukaiset velvoitteensa valmistajan on

a) nimettävä kirjallisella toimeksiannolla rajatylittävää mekanismia varten valtuutettu edustaja kussakin jäsenvaltiossa ja ilmoitettava nimeämisistä toimivaltaisille viranomaisille; ja

b) perustettava rajatylittäviä yhteistyömekanismeja 20 artiklan 1 kohdan a ja d alakohdassa tarkoitettuja jätehuoltotoimia toteuttavien jätehuoltotoimijoiden kanssa.

Tämän kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitetun valmistajan valtuutetun edustajan on suoritettava valmistajalta saamassaan toimeksiannossa määritellyt tehtävät. Valmistaja voi nimetä tuottajayhteisön valtuutetuksi edustajakseen.

Jos valmistaja on sijoittautunut unionin ulkopuolelle, asetuksen (EU) 2018/858 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti nimetty valmistajan edustaja unionissa voi täyttää valmistajan tämän kohdan ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdan mukaiset velvoitteet.

3. Valmistajien on osoitettava tuottajilleen, että 2 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia noudatetaan.

4. Tuottajat saavat asettaa jäsenvaltion markkinoilla saataville ainoastaan sellaisilta valmistajilta peräisin olevia ajoneuvoja, jotka ovat osoittaneet täyttävänsä 2 kohdassa säädetyt vaatimukset.

5. Jäsenvaltion, jossa ajoneuvosta tuli romuajoneuvo, on valvottava, että valmistajat ja niiden valtuutetut edustajat noudattavat tämän artiklan 1 ja 2 kohtaa. Valvonnan on perustuttava tietoihin, jotka valmistajat ja niiden valtuutetut edustajat raportoivat ja todentavat toimivaltaisille viranomaisille tämän artiklan 1 ja 2 kohdan täytäntöönpanosta, erityisesti tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien kustannusten laskemisesta ja jakamisesta, ottaen asianmukaisesti huomioon liikesalaisuudet ja muut kilpailukykyä koskevat näkökohdat.

6. Jos se on tarpeen tämän artiklan noudattamisen varmistamiseksi ja kun otetaan huomioon jäsenvaltioiden tämän artiklan 2 ja 5 kohdassa tarkoitettujen yhteistyö- ja valvontatoimien mukaisesti toimittamat tiedot, siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä. Tällaisilla säädöksillä pyritään erityisesti välttämään sisämarkkinoiden vääristyminen ja varmistamaan tasapuoliset toimintaedellytykset unioniin ja sen ulkopuolelle sijoittautuneille talouden toimijoille. Delegoiduissa säädöksissä voidaan vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat valmistajien, erityisesti unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden valmistajien, valmistajien valtuutettujen edustajien, tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksia sekä tässä artiklassa tarkoitettujen mekanismien ominaisuuksia.

3 JAKSO

Romuajoneuvojen keräys

23 artikla

Romuajoneuvojen keräys

1. Tuottajien on varmistettava, että kaikki ajoneuvot, jotka ne ovat asettaneet saataville markkinoilla ensimmäistä kertaa jäsenvaltion alueella, kerätään, kun kyseisistä ajoneuvoista tulee romuajoneuvoja.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi tuottajien tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen tuottajayhteisöjen on perustettava keräysjärjestelmiä, joihin kuuluu keräyspisteitä, tai osallistuttava näiden perustamiseen.

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt tuottajayhteisöt perustavat keräysjärjestelmiä kaikkia romuajoneuvoja varten.

3. Tuottajien tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen tuottajayhteisöjen on varmistettava, että tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla keräysjärjestelmillä

a) katetaan jäsenvaltion koko alue;

b) tarjotaan riittävästi saataville valtuutettuja käsittelylaitoksia tai keräyspisteitä, kun otetaan huomioon väestön koko ja väestötiheys sekä romuajoneuvojen odotettavissa oleva määrä, siten että laitoksia ei ole ainoastaan alueilla, joilla keräys ja sitä seuraava käsittely ovat kannattavimpia;

c) varmistetaan ajoneuvojen korjauksista peräisin olevien jäteosien keräys;

d) mahdollistetaan romuajoneuvojen keräys niiden alkuperästä riippumatta;

e) mahdollistetaan kaikkien romuajoneuvojen toimittaminen keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin maksutta 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4. Tuottajien tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen tuottajayhteisöjen on julkaistava verkkosivustoillaan luettelo keräyspisteistä ja valtuutetuista käsittelylaitoksista ja päivitettävä sitä säännöllisesti sekä toteutettava tiedotuskampanjoita, joilla lisätään romuajoneuvojen keräysjärjestelmien tunnettuutta ja tiedotetaan romuajoneuvojen epäasianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ympäristövaikutuksista. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että tiedotuskampanjoita koordinoidaan jäsenvaltiossa yhteistyössä tuottajien tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen tuottajayhteisöjen ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

5. Jäsenvaltiot voivat antaa muille keräyspisteille kuin valtuutetuille käsittelylaitoksille luvan kerätä romuajoneuvoja.

Keräyspisteiden on saatava toimivaltaiselta viranomaiselta lupa direktiivin 2008/98/EY 23 artiklan mukaisesti ja täytettävä kyseisessä luvassa asetetut edellytykset. Luvan myöntämiseksi toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, että tällaisella laitoksella tai yrityksellä on tarvittavat valmiudet seuraavien velvoitteiden täyttämiseksi:

a) kerätä romuajoneuvoja ja varastoida ne väliaikaisesti liitteessä VIII olevan A osan mukaisesti;

b) valmistella kerätyt romuajoneuvot siirrettäväksi valtuutettuihin käsittelylaitoksiin estämällä nesteiden tahattomat vuodot ja luvaton pääsy keräyspisteeseen;

c) taata, että kaikki kerätyt romuajoneuvot siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen kahden kuukauden kuluessa romuajoneuvon vastaanottamisesta;

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

24 artikla

Romuajoneuvojen toimitus

1. Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo, sen omistajan ja omistajan puolesta toimivan talouden toimijan on toimitettava se valtuutettuun käsittelylaitokseen tai keräyspisteeseen ilman aiheetonta viivytystä. Tätä velvoitetta ei sovelleta asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa tarkoitettuihin matkailuautoihin, joista on tullut romuajoneuvoja, niin kauan kuin kyseisiä ajoneuvoja käytetään asumistarkoituksiin.

Kaikki romuajoneuvot, joiden omistajaa ei pystytä tunnistamaan, on toimitettava käsiteltäväksi valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

2. Romuajoneuvon toimittamisen valtuutettuun käsittelylaitokseen tai keräyspisteeseen on oltava maksutonta ajoneuvon viimeiselle omistajalle, paitsi jos romuajoneuvosta puuttuu ajoneuvon olennaisia osia tai komponentteja tai jos romuajoneuvo sisältää siihen lisättyä jätettä.

3. Tätä artiklaa sovellettaessa olennaisia osia ovat etenkin:

a) sähköiset ajomoottorit;

b) sähköajoneuvon ajovoima-akut;

c) moottorit;

d) useat suuret korin osat.

4. Jos romuajoneuvosta puuttuu sähköajoneuvon ajovoima-akku, romuajoneuvon toimittaminen on maksutonta, mikäli ajoneuvon viimeinen omistaja toimittaa asiakirjat, jotka osoittavat, että ammattimainen toimija on käsitellyt sähköajoneuvon ajovoima-akun asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti.

5. Kun on kyse ajoneuvoista, jotka vakuutusyhtiöt ovat ilmoittaneet korjauskelvottomiksi, tällaisten romuajoneuvojen toimittamisen on oltava maksutonta, vaikka 2 kohdassa säädettyjä olennaisia osia puuttuisi.

25 artikla

Romutustodistus

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on annettava romutustodistus ajoneuvon viimeiselle omistajalle, kun romuajoneuvo toimitetaan valtuutettuun käsittelylaitokseen. Romutustodistus on annettava liitteessä X olevan mallin mukaisesti.

2. Romutustodistus on annettava sähköisessä muodossa, ja se on toimitettava sähköisellä ilmoitusmenettelyllä jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille, mukaan lukien 14 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset. Valtuutetun käsittelylaitoksen on toimitettava jäljennös sähköisestä ilmoituksesta ajoneuvon viimeiselle omistajalle ja ajoneuvon omistajan puolesta toimiville talouden toimijoille.

3. Jos romuajoneuvo, jolle on annettu romutustodistus jossakin jäsenvaltiossa, on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, sen jäsenvaltion nimeämien asiaankuuluvien viranomaisten, jossa romutustodistus on annettu, on ilmoitettava sen jäsenvaltion nimeämille asiaankuuluville viranomaisille, jossa ajoneuvo on rekisteröity, että kyseiselle ajoneuvolle on annettu romutustodistus.

4. Asiaankuuluvat ajoneuvorekisteriviranomaiset voivat peruuttaa romuajoneuvon rekisteröinnin vasta saatuaan kyseisen ajoneuvon romutustodistuksen.

5. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt romutustodistukset on tunnustettava kaikissa muissa jäsenvaltioissa.

4 JAKSO

Romuajoneuvojen käsittely

26 artikla

Valtuutettujen käsittelylaitosten velvoitteet

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit sekä ajoneuvojen korjauksista syntyvät jäteosat otetaan vastaan ja käsitellään niiden luvissa vahvistettujen ehtojen sekä tämän asetuksen mukaisesti. Yksi valtuutettu käsittelylaitos voi käsitellä romuajoneuvot erikseen tai puhdistusta lukuun ottamatta yhteistyössä muiden valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa.

2. Valtuutettujen käsittelylaitosten on

a) varastoitava kaikki romuajoneuvot sekä niiden osat, komponentit ja materiaalit liitteessä VIII olevassa A osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti, vaikka varastointi olisi väliaikaista;

b) puhdistettava kaikki romuajoneuvot 28 artiklan ja liitteessä VIII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti;

c) poistettava romuajoneuvosta liitteessä VIII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit 29 ja 30 artiklan mukaisesti;

d) käsiteltävä kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit tämän asetuksen 27–31, 33, 34 ja 35 artiklan ja liitteen VIII, jätehierarkian ja direktiivin 2008/98/EY 4 artiklassa säädettyjen yleisten vaatimusten mukaisesti;

e) käytettävä tapauksen mukaan direktiivin 2010/75/EU 3 artiklan 10 alakohdassa määriteltyä parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa;

f) käsiteltävä vastaanotettu romuajoneuvo 12 kuukauden kuluessa toimituspäivästä.

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

3. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä VIII mukauttamalla romuajoneuvojen käsittelyä koskevia vähimmäisvaatimuksia käsittelyteknologioiden tieteelliseen ja tekniseen kehitykseen, esimerkiksi:

a) lisäämällä, poistamalla tai tarkistamalla liitteessä VIII olevassa C osassa lueteltuja osia ja komponentteja;

b) tarkistamalla liitteessä VIII olevan G osan 2 kohdassa lueteltujen tuotosjakeiden tavoitearvoja;

c) laajentamalla liitteessä VIII olevan G osan 2 kohdan b ja c alakohdassa lueteltujen alumiiniseostyyppien luetteloa;

d) lisäämällä laatuvaatimuksia, joilla parannetaan kierrätettävissä olevien muovien erottamista ja niiden kierrätystekniikoiden tavoitearvoja, joita sovelletaan liitteessä VIII olevan G osan 2 kohtaan.

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

27 artikla

Murskausta koskevat yleiset vaatimukset

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja muiden murskaustoimia suorittavien jätehuoltotoimijoiden on 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen pyydettävä, että niille murskausta varten toimitetut romuajoneuvot tai niille murskausta tai leikkaamista varten toimitetut luokkien N_2, N_3, M_2, M_3 ja O romuajoneuvojen alustasta tai korista peräisin olevat suuret rakenneosat ja komponentit:

a) puhdistetaan 28 artiklan mukaisesti ja niiden osat ja komponentit poistetaan 29 artiklan mukaisesti; ja

b) toimitetaan niin, että niiden mukana on jäljennös kyseiselle romuajoneuvolle annetusta romutustodistuksesta.

2. Valtuutettujen käsittelylaitosten ja murskaustoimia suorittavien jätehuoltotoimijoiden, jotka vastaanottavat romuajoneuvoja, jotka eivät täytä 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia, on

a) ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle vaatimustenvastaisuudesta, mukaan lukien sen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nimi ja yhteystiedot, joka on toimittanut romuajoneuvon valtuutetulle käsittelylaitokselle tai muulle jätehuoltotoimijalle murskausta varten;

b) pidätyttävä käyttämästä kyseisiä romuajoneuvoja murskaustoimissaan, ellei toimivaltainen viranomainen anna lupaa tällaisiin toimiin tai kunnes on toteutettu tarvittavat toimenpiteet romuajoneuvon käsittelemiseksi 28 ja 29 artiklan mukaisesti ja romutustodistuksen antamiseksi 25 artiklan mukaisesti.

3. Valtuutetut käsittelylaitokset ja romuajoneuvojen murskausta harjoittavat jätehuoltotoimijat saavat sekoittaa romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja muuhun jätteeseen, kuten pakkausjätteeseen tai sähkö- ja elektroniikkalaiteromuun vain, jos liitteessä VIII olevan G osan 1 ja 2 kohdan kriteerit ja raja-arvot täyttyvät.

28 artikla

Romuajoneuvojen puhdistaminen

1. Valtuutetun käsittelylaitoksen on puhdistettava sinne toimitettu romuajoneuvo 30 päivän kuluessa ennen kyseisen ajoneuvon jatkokäsittelyä liitteessä VIII olevassa B osassa vahvistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

2. Liitteessä VIII olevassa B osassa luetellut nesteet on kerättävä ja varastoitava erikseen liitteessä VIII 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. Tämän asetuksen 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja aineita sisältävät osat, komponentit ja materiaalit on poistettava romuajoneuvoista ja käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti.

4. Akut on poistettava erikseen romuajoneuvoista ja varastoitava tähän osoitetulle alueelle jatkokäsittelyä varten asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

5. Puhdistetut osat, komponentit ja materiaalit on käsiteltävä ja merkittävä direktiivin 2008/98/EY 18 ja 19 artiklan mukaisesti.

6. Valtuutetun käsittelylaitoksen on dokumentoitava romuajoneuvojen puhdistaminen kirjaamalla liitteessä VIII olevan B osan 4 kohdassa luetellut tiedot ja toimittamalla kyseiset tiedot kultakin kalenterivuodelta jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

29 artikla

Osien ja komponenttien pakollinen poistaminen uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta, kunnostusta ja kierrätystä varten ennen murskausta

1. Valtuutettujen käsittelylaitosten on 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen varmistettava, että liitteessä VIII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit poistetaan romuajoneuvosta ennen murskausta tai paalausta sen jälkeen, kun 28 artiklassa tarkoitetut puhdistustoimet on saatettu päätökseen.

Valtuutettujen käsittelylaitosten on poistettava liitteessä VIII olevassa C osassa luetellut osat ja komponentit, joilla on uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia, niitä rikkomatta.

Tämän kohdan toista alakohtaa ei sovelleta, jos valtuutettu käsittelylaitos osoittaa, että liitteessä VIII olevassa C osassa lueteltujen osien ja komponenttien manuaalisesta, puoliautomaattisesta tai automaattisesta purkamisesta niitä rikkomatta aiheutuu kohtuuttomia taloudellisia kustannuksia, joita ei voida kattaa kyseisten osien ja komponenttien uudelleenkäytöstä, uudelleenvalmistuksesta tai kunnostamisesta odotettavissa olevilla tuloilla.

2. Valtuutetun käsittelylaitoksen ei tarvitse poistaa liitteessä VIII olevassa C osassa lueteltuja osia ja komponentteja, lukuun ottamatta niitä, jotka on poistettava niitä rikkomatta tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti, jos se osoittaa, että murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävä teknologia erottaa materiaalit liitteessä VIII olevan C osan toisessa sarakkeessa merkityistä osista ja komponenteista yhtä tehokkaasti kuin manuaaliset, puoliautomaattiset tai automaattiset purkamisprosessit ja että liitteessä VIII olevan G osan 1 ja 2 kohdan kriteerit ja raja-arvot täyttyvät.

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

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

Valtuutettujen käsittelylaitosten on toimitettava tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa kirjanpidossa olevat tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle 50 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

30 artikla

Poistettuja osia ja komponentteja koskevat vaatimukset

1. Kaikki osat ja komponentit, jotka on poistettu romuajoneuvosta 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti, on arvioitava sen määrittämiseksi, soveltuvatko ne

a) uudelleenkäyttöön liitteessä VIII olevan D osan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti;

b) uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen liitteessä VIII olevan D osan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti;

c) kierrätykseen; tai

d) muuhun käsittelyyn, ottaen huomioon liitteessä VIII olevassa F osassa esitetyt erityiset käsittelyvaatimukset.

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

2. Uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen soveltuvat poistetut osat ja komponentit on

a) merkittävä liitteessä VIII olevan D osan 2 kohdan mukaisesti; ja

b) suojattava asianmukaisesti vaurioitumiselta kuljetuksen, lastaamisen ja kuorman purkamisen aikana.

3. Liitteessä VIII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja ei saa käyttää uudelleen, ellei 1 kohdassa tarkoitetussa arvioinnissa vahvisteta, että kyseisten osien ja komponenttien käyttö on asetuksissa (EU) 2018/858 ja (EU) N:o 168/2013 vahvistettujen sovellettavien ajoneuvoa koskevien vaatimusten mukaista. Kyseiset osat ja komponentit voidaan siirtää toiselle talouden toimijalle uudelleenkäyttöä varten ainoastaan, jos pätevä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittaja asentaa ne.

4. Osia ja komponentteja, jotka ovat peräisin romuajoneuvoista tai korjaus- ja huoltotoimista ja joiden arvioidaan soveltuvan uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pidetä jätteenä. Valtuutettujen käsittelylaitosten on pyynnöstä asetettava asianomaisten kansallisten viranomaisten saataville:

a) 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin vahvistavat asiakirjat, jotka osoittavat, että osat ja komponentit soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen; ja

b) jäljennös laskusta tai sopimuksesta, joka liittyy osien tai komponenttien siirtämiseen.

5. Tätä artiklaa ei sovelleta akkuihin ja paristoihin, joihin sovelletaan asetusta (EU) 2023/1542.

6. Valtuutettujen käsittelylaitosten on varmistettava, että poistetut osat ja komponentit, jotka eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, lähetetään käsiteltäväksi 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c ja d alakohdan mukaisesti.

31 artikla

Käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien ja komponenttien kauppa

1. Talouden toimijan, joka myy käytettyjä, uudelleenvalmistettuja tai kunnostettuja varaosia ja -komponentteja, on 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen varmistettava, että osat ja komponentit sisältävät valtuutettujen käsittelylaitosten 30 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti sijoittamat merkinnät.

2. Jos käytettyjä, uudelleenvalmistettuja tai kunnostettuja osia ja komponentteja myydään kuluttajille, talouden toimijoiden on varmistettava, että kyseisten osien ja komponenttien vaaditut toiminnot ja suorituskyky säilyvät tavanomaisessa käytössä ja että ne täyttävät muut direktiivin (EU) 2019/771 mukaisesti myytäviin tavaroihin sovellettavat vaatimukset.

3. Edellä 1 ja 2 kohtaan sisältyviä, talouden toimijoita koskevia vaatimuksia sovelletaan käytettävästä kaupankäyntitekniikasta riippumatta, myös verkkomyyntiin.

32 artikla

Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen otettava käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta, jälkiasennusta ja kunnostamista riippumatta siitä, onko ne poistettu ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän loppuvaiheessa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja kannustimia voivat olla seuraavat:

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

b) taloudelliset kannustimet, joiden tarkoituksena on edistää käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen varaosien ja -komponenttien markkinoita.

2. Jäsenvaltioiden on sisällytettävä tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kannustimet direktiivin 2008/98/EY 29 artiklan nojalla vaadittuihin jätteen syntymisen ehkäisemistä koskeviin ohjelmiin.

3. Komissio helpottaa 1 kohdassa tarkoitettuja kannustimia koskevien tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

Komissio seuraa jäsenvaltioiden tarjoamien kannustimien vaikuttavuutta.

33 artikla

Uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2030 alkaen otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt tuottajayhteisöt varmistavat, että jätehuoltotoimijat saavuttavat seuraavat tavoitteet:

a) romuajoneuvoista käytetään uudelleen ja hyödynnetään yhteensä vähintään 95 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti;

b) romuajoneuvoista käytetään uudelleen ja kierrätetään yhteensä vähintään 85 prosenttia keskimääräisestä painosta, akkuja lukuun ottamatta, ajoneuvoa ja vuotta kohti.

2. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2032 alkaen otettava käyttöön tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat tai 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt tuottajayhteisöt varmistavat, että jätehuoltotoimijat saavuttavat muovien kierrätystä koskevan vuotuisen tavoitteen, jonka mukaan romuajoneuvoissa olevien muovien keskimääräisestä kokonaispainosta kierrätetään vähintään 30 prosenttia.

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

34 artikla

Muun kuin pysyvän jätteen kaatopaikalle sijoittamisen kielto

Kaatopaikoille ei 1 päivästä syyskuuta 2029 alkaen saa vastaanottaa romuajoneuvoista käsittelyn jälkeen jäljelle jäänyttä raskasta ja kevyttä murskausjaetta, joka sisältää muuta kuin pysyvää jätettä, jos se ylittää liitteessä VIII olevan G osan 2 kohdan d ja e alakohdassa vahvistetut raja-arvot.

35 artikla

Romuajoneuvojen siirrot

1. Romuajoneuvoja voidaan käsitellä asianomaisen jäsenvaltion tai unionin ulkopuolella edellyttäen, että romuajoneuvojen tai niiden käsittelyssä tuotetun jätteen siirrot ovat asetuksen (EU) 2024/1157 mukaisia.

2. Romuajoneuvojen siirrot unionista kolmanteen maahan tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti otetaan huomioon 33 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämisessä ja tavoitteiden saavuttamisessa ainoastaan, jos romuajoneuvojen viejä toimittaa vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, jotka osoittavat, että käsittely on tapahtunut olosuhteissa, joiden katsotaan vastaavan tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ympäristön ja ihmisten terveyden suojelua koskevia vaatimuksia.

V LUKU

OMISTUSOIKEUDEN SIIRTO SEKÄ KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN JA ROMUAJONEUVOJEN EROTTAMINEN TOISISTAAN

36 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen omistusoikeuden siirto unionissa

1. Voidakseen siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden unionissa talouden toimijan on esitettävä kenelle tahansa luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka haluaa hankkia kyseisen ajoneuvon omistusoikeuden, asiakirjat, jotka osoittavat, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, käytettävästä kaupankäyntitekniikasta riippumatta, mukaan lukien talouden toimijoille suunnatut huutokaupat, etämyyntisopimukset ja verkkoalustat. Asiakirjoissa on osoitettava, että ajoneuvo on liikennekelpoinen, tai niiden on koostuttava liitteen I mukaisesta arvioinnista, joka osoittaa, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo.

2. Voidakseen siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden unionissa luonnollisten henkilöiden, jotka eivät ole talouden toimijoita, on toimitettava 1 kohdassa tarkoitetut asiakirjat ainoastaan, jos

a) vakuutusyhtiö ilmoittaa, että ajoneuvo on taloudellisesti korjauskelvoton;

b) myynti tapahtuu kokonaisuudessaan verkkoalustan kautta ilman ajoneuvon fyysistä luovutusta myyjän ja ostajan tai näiden puolesta toimivan henkilön välillä.

37 artikla

Ajoneuvon tila

1. Arvioidessaan onnettomuudessa osallisena olleen ajoneuvon vaurioita vakuutusyhtiön tai muun sen puolesta arvioinnin suorittavan ajoneuvoalan asiantuntijan on myös arvioitava, onko ajoneuvo liitteen I mukainen romuajoneuvo.

2. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia ajoneuvon omistajaa esittämään asiakirjat siitä, että kyseessä oleva ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, jos on epäilyksiä siitä, että käytetty ajoneuvo on romuajoneuvo. Kyseisiin asiakirjoihin on sisällyttävä liitteen I mukainen arviointi tai voimassa oleva katsastustodistus.

3. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tätä asetusta poistamalla liitteessä I lueteltuja perusteita sen määrittämiseksi, onko käytetty ajoneuvo romuajoneuvo, edellyttäen, että jäljitettävyyden, korjattavuuden ja turvallisuuden alan tekninen kehitys oikeuttaa rajoittamaan tapauksia, joissa ajoneuvoa pidetään romuajoneuvona.

VI LUKU

KÄYTETTYJEN AJONEUVOJEN VIENTI KOLMANSIIN MAIHIN

38 artikla

Toimivaltainen viranomainen käytettyjen autojen viennissä kolmansiin maihin

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

2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2027 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.

39 artikla

Käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevat tarkastukset ja vaatimukset

1. Vientiin tarkoitettuihin käytettyihin ajoneuvoihin on 1 päivästä syyskuuta 2031 alkaen sovellettava tässä luvussa säädettyjä tarkastuksia ja vaatimuksia.

2. Tämä luku ei rajoita tämän asetuksen muiden säännösten eikä muiden tavaroiden vientiin luovutusta koskevien unionin säädösten, erityisesti asetuksen (EU) N:o 952/2013 ja sen 46, 47, 267 ja 269 artiklan, soveltamista.

3. Käytettyjä ajoneuvoja saa viedä ainoastaan, jos

a) ne eivät ole romuajoneuvoja; ja

b) ne ovat liikennekelpoisia vienti-ilmoituksen antamispäivänä, paitsi jos ne on tunnustettu ajoneuvoiksi, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys, 2 artiklan 2 kohdan f alakohdan ja liitteen II mukaisesti.

4. Jokaisesta vientiin tarkoitetusta 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 tämän artiklan 3 kohdassa esitetyt vaatimukset, taikka toimitetaan liitteessä II tarkoitettu todistus.

5. Sen varmistamiseksi, että käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin tämän luvun mukaisesti:

a) tulliviranomaisten on vaihdettava tietoja ja tehtävä yhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten kanssa 45 artiklan mukaisesti ja otettava tarvittaessa huomioon tällainen tietojenvaihto ja yhteistyö, jotta käytetty ajoneuvo voidaan luovuttaa vientiin, kunnes 46 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitäntä on toiminnassa;

b) kun 46 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu yhteenliitäntä on toiminnassa, sovelletaan 40 artiklaa, 41 artiklan 2 ja 3 kohtaa ja 43 artiklan 3 kohtaa ja 42, 43 ja 44 artiklan mukaiset ilmoitukset tehdään ja muu tietojenvaihto tapahtuu kyseisten sähköisten järjestelmien avulla.

6. Vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei saa olla:

a) ilmoittajan kirjanpitoon tehtävän merkinnän kohteena asetuksen (EU) N:o 952/2013 182 artiklan mukaisesti;

b) oma-aloitteisen määräämisen kohteena asetuksen (EU) N:o 952/2013 185 artiklan mukaisesti.

40 artikla

Ajoneuvon tilaa koskevien tietojen automaattinen todentaminen

1. Ennen käytetyn ajoneuvon luovuttamista vientiin tulliviranomaisten on todennettava sähköisesti ja automaattisesti 46 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen sähköisten järjestelmien kautta, onko ajoneuvo ajoneuvon valmistenumeron (VIN) ja viimeisimmän rekisteröintijäsenvaltion tietojen perusteella liikennekelpoinen. Tätä velvoitetta ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tunnustettu ajoneuvoiksi, joilla on erityinen kulttuurinen merkitys, 2 artiklan 2 kohdan f alakohdan ja liitteen II mukaisesti.

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

41 artikla

Riskinhallinta ja tullitarkastukset

1. Tulliviranomaisten on 39 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi suoritettava vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia asetuksessa (EU) N:o 952/2013 vahvistettujen riskinhallintaa ja tullitarkastuksia koskevien säännösten mukaisesti. Tällaisten tarkastusten on pääasiallisesti perustuttava riskianalyysiin asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 40 artiklan soveltamista.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun riskinhallinnan lisäksi, kun 46 artiklassa tarkoitettu yhteenliitäntä on toiminnassa, 46 artiklassa 1 kohdassa tarkoitettujen sähköisten järjestelmien on sisällettävä tiedot, jotka tulliviranomaisten on tarkastettava automaattisesti ja sähköisesti 46 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun yhteenliitännän avulla, sen määrittämiseksi, täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ympäristönsuojeluun tai liikenneturvallisuuteen liittyvät erityisedellytykset tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 51 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla 2 kohdassa tarkoitetut vaatimustenmukaisuusedellytykset, jotka koskevat erityisiä ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyviä edellytyksiä, joita tuontimaana oleva kolmas maa soveltaa käytettyjen ajoneuvojen tuontiin, kun kyseinen kolmas maa on ilmoittanut tällaisista edellytyksistä komissiolle. Kyseiset edellytykset on voitava todentaa 46 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa sähköisissä järjestelmissä saatavilla olevien tietojen perusteella.

4. Komissio julkaisee sille ilmoitetut kolmansien maiden 3 kohdan mukaisesti asettamat erityiset ympäristönsuojeluun tai liikenneturvallisuuteen liittyvät edellytykset asiaa koskevassa verkkoportaalissa ja päivittää niitä säännöllisesti.

42 artikla

Vientiin luovutuksen keskeytys

1. Jos on perusteltua syytä uskoa, että vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo ei välttämättä täytä tämän luvun vaatimuksia, tulliviranomaisten on keskeytettävä kyseisen käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin, välittömästi ilmoitettava keskeyttämisestä 38 artiklan mukaisesti nimetyille toimivaltaisille viranomaisille ja toimitettava toimivaltaisille viranomaisille kaikki tarvittavat tiedot sen määrittämiseksi, täyttääkö käytetty ajoneuvo tämän asetuksen vaatimukset ja voidaanko se luovuttaa vientiin.

2. Sen määrittämiseksi, täyttääkö käytetty ajoneuvo, johon sovelletaan 1 kohdassa tarkoitettua keskeyttämistä, tämän asetuksen vaatimukset, toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää keneltä tahansa kyseisen käytetyn ajoneuvon vientiin osallistuvalta 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.

43 artikla

Luovutus vientiin

1. Jos käytetyn ajoneuvon luovutus vientiin on keskeytetty 42 artiklan mukaisesti, kyseinen käytetty ajoneuvo on luovutettava vientiin, jos kaikki muut luovutukseen liittyvät vaatimukset ja muodollisuudet on täytetty ja jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

a) 38 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset eivät ole neljän työpäivän kuluessa keskeytyksen alkamisesta pyytäneet tulliviranomaisia pitämään keskeytystä voimassa; tai

b) 38 artiklan mukaisesti nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat ilmoittaneet tulliviranomaisille hyväksyvänsä luovutuksen vientiin tämän luvun mukaisesti.

2. Luovutusta vientiin ei pidetä todisteena unionin oikeuden ja erityisesti tämän asetuksen tai asetuksen (EU) N:o 952/2013 noudattamisesta.

3. Tulliviranomaisten on automaattisesti ilmoitettava 46 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun yhteenliitännän kautta ajoneuvon poistumisesta unionista sen jäsenvaltion ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jossa kyseinen ajoneuvo on viimeksi rekisteröity. Ajoneuvorekisteriviranomaisen on kirjattava kansalliseen ajoneuvorekisteriinsä, että ajoneuvo on viety kolmanteen maahan.

44 artikla

Vientiin luovutuksen epääminen

1. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että käytetty ajoneuvo, jonka osalta on ilmoitettu keskeytyksestä 42 artiklan mukaisesti, ei ole tämän luvun vaatimusten mukainen, toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi vaadittava tulliviranomaisia olemaan luovuttamatta sitä vientiin ja ilmoitettava tästä niille.

2. Kun toimivaltainen viranomainen on antanut 1 kohdan nojalla ilmoituksen, tulliviranomaiset eivät saa luovuttaa käytettyä ajoneuvoa vientiin.

45 artikla

Viranomaisten välinen yhteistyö ja tietojenvaihto

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on avustettava toisiaan tämän luvun täytäntöönpanossa vaihtamalla tietoja kahdenvälisellä tasolla, erityisesti ajoneuvon tilan todentamiseksi, mukaan lukien ajoneuvon rekisteröinnin tilan tarkistaminen jäsenvaltiossa, jossa se oli aiemmin rekisteröity.

2. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä myös kolmansien maiden hallintoviranomaisten kanssa. Tällaiseen yhteistyöhön voi sisältyä asiaankuuluvien tietojen jakaminen, yhteisten tarkastusten tekeminen ja muut keskinäisen avunannon muodot, jotka katsotaan tarpeellisiksi käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien sovellettavien lakien ja muiden säädösten noudattamisen varmistamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden tulliviranomaisten ja toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä asetuksen (EU) N:o 952/2013 47 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja vaihdettava tietoja, joita ne tarvitsevat tämän asetuksen mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi, myös sähköisesti. Tulliviranomaiset voivat toimittaa sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, johon toimija tai elinkeinonharjoittaja on sijoittautunut, 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.

4. Jos toimivaltaiset viranomaiset ovat saaneet tietoja 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.

46 artikla

Sähköiset järjestelmät

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

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetussa sähköisessä MOVE-HUB-järjestelmässä on oltava vähintään seuraavat toiminnot:

a) reaaliaikainen tietojen vaihtaminen järjestelmään liitettyjen kansallisten ajoneuvorekisterien ja jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten liikennekelpoisuusjärjestelmien kanssa;

b) mahdollisuus tarkastaa automaattisesti ja sähköisesti direktiivin 2014/45/EU liitteessä II tarkoitetussa katsastustodistuksessa annetut tiedot, ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin päivä sekä direktiivissä 1999/37/EY tarkoitettu ajoneuvon viimeisin rekisteröintijäsenvaltio sen määrittämiseksi, täyttääkö vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo 39 artiklassa, 40 artiklan 1 kohdassa ja 41 artiklassa säädetyt vaatimukset;

c) yhteenliitännän muodostaminen EU:n tullialan yhdennettyyn palveluympäristöön asetuksen (EU) 2022/2399 mukaisesti tietojen vaihtamiseksi ja 40 artiklan 1 kohdassa ja 41 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tietojenvaihtoprosessin tukeminen sekä 42, 43 ja 44 artiklassa tarkoitettujen ilmoitusten tukeminen;

d) sähköisen tietojenvaihdon mahdollistaminen 45 artiklan 2 kohdan mukaista kolmansien maiden kanssa tehtävää yhteistyötä varten sellaisten kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa, jotka ovat ilmoittaneet komissiolle 41 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 tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä.

4. Komissio yhdistää tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun MOVE-HUB-järjestelmän asetuksen (EU) 2022/2399 4 artiklalla perustettuun Euroopan unionin tullialan yhdennetyn palveluympäristön todistustenvaihtojärjestelmään, jotta 40 artiklassa ja 41 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut automaattiset tarkastukset ja 42, 43 ja 44 artiklassa tarkoitetut ilmoitukset voidaan tehdä. Kyseisen yhteenliitännän on oltava toiminnassa kahden vuoden kuluessa 5 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen hyväksymisestä.

5. Komissio hyväksyy viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 täytäntöönpanosäädökset, joissa vahvistetaan tarvittavat järjestelyt 2 kohdassa tarkoitettujen MOVE-HUBin toimintojen toteuttamista varten, mukaan lukien tekniset toimenpiteet, jotka ovat tarpeen kansallisten sähköisten järjestelmien liittämiseksi MOVE-HUBiin, MOVE-HUBiin liittämistä koskevat ehdot, tiedot, jotka kansallisten järjestelmien on toimitettava, ja muoto, jossa kyseiset tiedot siirretään yhteenliitettyjen kansallisten järjestelmien kautta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

VII LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

47 artikla

Tarkastukset

1. Jäsenvaltioiden on tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi laadittava tarkastusstrategioita, joiden tarkoituksena on havaita laiton toiminta romuajoneuvojen ja niiden osien ja komponenttien keräämisen, käsittelyn ja viennin alalla. Kyseisissä strategioissa on oltava 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitetut toimet.

2. Jäsenvaltioiden on tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi tarkastettava

a) valtuutetut käsittelylaitokset;

b) keräyspisteet;

c) muut laitokset ja talouden toimijat, jotka saattavat osallistua romuajoneuvojen keräämiseen, käsittelyyn ja vientiin tai käytettyjen varaosien ja -komponenttien myyntiin.

3. Edellä 2 kohdassa lueteltujen toimijoiden kokonaismäärä, joka on tarkastettava kunakin kalenterivuonna, on laskettava siten, että se edustaa vähintään 10:tä prosenttia 2 kohdan a ja b alakohdassa luetelluista toimijoista.

4. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia säännöllisiä ja riskiperusteisia tarkastuksia 39 artiklan noudattamisen todentamiseksi.

5. Käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen erottamiseksi toisistaan jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tarkastaa, että romuajoneuvoiksi epäiltyjen käytettyjen ajoneuvojen siirrot täyttävät 36 artiklassa ja liitteessä I säädetyt vaatimukset, ja valvoa tällaisia siirtoja vastaavasti.

6. Jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että käytettyjen ajoneuvojen suunniteltuun siirtoon sisältyy yksi tai useampi romuajoneuvo, romuajoneuvoiksi epäiltyjen ajoneuvojen asianmukaisten analyysien, tarkastusten ja varastoinnin kustannukset voidaan periä kyseisten ajoneuvojen siirron järjestäviltä henkilöiltä.

48 artikla

Täytäntöönpanon valvontaa koskeva yhteistyö kansallisella tasolla ja jäsenvaltioiden välillä

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

2. Jäsenvaltioiden on tehtävä keskenään kahden- ja monenvälistä yhteistyötä, jotta romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ja viennin ehkäisemistä ja havaitsemista voidaan helpottaa ja löytää ratkaisuja kadonneita ajoneuvoja koskevaan ongelmaan. Niiden on vaihdettava ajoneuvojen rekisteröintiä, rekisteristä poistamista sekä rekisteröinnin väliaikaista tai lopullista peruuttamista koskevia tarvittavia tietoja 46 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 säännöllisesti tietoja, kokemuksia ja tietämystä romuajoneuvoihin liittyvästä laittomasta toiminnasta, täytäntöönpanotoimenpiteistä ja yhteisistä toimista olemassa olevien rakenteiden puitteissa, kuten täytäntöönpanoverkostoissa, virastoissa ja tämän asetuksen 52 artiklan nojalla perustetussa komiteassa.

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 valvonnan helpottamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vakinaisen henkilöstönsä jäsenet, jotka vastaavat tämän artiklan 2 kohdassa ja 45 artiklassa tarkoitetusta yhteistyöstä.

49 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2029 säädettävä tämän asetuksen 15 artiklan 1 kohdan, 16 artiklan, 18 artiklan 1 kohdan, 22 artiklan 1 ja 2 kohdan, 23 ja 24 artiklan, 25 artiklan 1 ja 2 kohdan, 26–31 artiklan sekä 33, 34, 36, 37 ja 39 artiklan rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä säännökset ja toimenpiteet komissiolle viipymättä, ja jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikki niitä koskevat myöhemmät muutokset viipymättä.

50 artikla

Raportointi komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä syyskuuta 2029 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) kolmannesta maasta jatkokäsittelyä varten tuotujen tai siirrettyjen romuajoneuvojen lukumäärä ja paino;

g) vietäväksi luovutettujen käytettyjen ajoneuvojen lukumäärä sekä tuotujen käytettyjen ajoneuvojen lukumäärä;

h) annettujen romutustodistusten lukumäärä;

i) romuajoneuvoista seuraaviin tarkoituksiin poistettujen osien, komponenttien ja materiaalien kokonaispaino ja tarvittaessa määrä;

i) uudelleenkäyttö;

ii) uudelleenvalmistus tai kunnostus;

iii) kierrätys;

iv) hyödyntäminen, mukaan lukien energian talteenotto;

v) loppukäsittely;

j) muulla kuin d alakohdassa tarkoitetulla tavalla käsiteltyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;

k) maantäyttöön käytettyjen romuajoneuvojen määrä ja paino;

l) 33 artiklassa säädettyjen tavoitteiden tasot, jotka kaikki jäsenvaltiossa toimivat jätehuoltotoimijat ovat saavuttaneet;

m) 29 artiklan 2 kohdassa säädetyn poikkeuksen käyttö ja se, miten raportoiva jäsenvaltio on seurannut sitä;

n) tiedot tuottajayhteisöistä, mukaan lukien niiden edustamien oikeushenkilöiden nimet;

o) tiedot 21 artiklan täytäntöönpanosta;

p) sellaisten romuajoneuvoista poistettujen osien ja komponenttien määrät, jotka sisältävät olennaisia määriä kriittisiä raaka-aineita, ja tällaisista osista ja komponenteista talteenotettujen kriittisten raaka-aineiden määrät.

Jäsenvaltioiden on asetettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot julkisesti saataville 18 kuukauden kuluessa sen raportointijakson päättymisestä, jolta ne on kerätty. Tietojen on oltava koneellisesti luettavissa ja lajiteltavissa, niihin on voitava tehdä hakuja, ja niiden on oltava kolmansien osapuolten käyttöön sovellettavien avointen standardien mukaisia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, kun ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan saataville.

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

2. Jäsenvaltioiden 1 kohdan mukaisesti saataville asettamiin tietoihin on liitettävä laaduntarkastusraportti. Nämä tiedot on esitettävä komission 5 kohdan mukaisesti vahvistamassa muodossa.

3. Jäsenvaltioiden on joka viides vuosi laadittava kertomus, jossa esitetään yhteenveto

a) käyttöön otetuista kannustimista, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista 32 artiklan mukaisesti, ja niiden arvioiduista vaikutuksista;

b) 49 artiklan mukaisesti hyväksyttyjen tämän asetuksen rikkomisiin sovellettavien rangaistusten ja muiden seuraamusten soveltamisesta niiden kansallisessa lainsäädännössä, mukaan lukien luettelo ilmoitettujen rikkomisten ja toteutettujen toimenpiteiden tyypeistä;

c) 47 artiklan mukaisesti tehtyjen tarkastusten tuloksista;

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

Jäsenvaltioiden on toimitettava kyseinen kertomus komissiolle kuuden kuukauden kuluessa sen viisivuotiskauden päättymisestä, jota kertomus koskee. Ensimmäinen kertomus on toimitettava komissiolle viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2032.

Komissio tarkastaa jäsenvaltioiden toimittamat kertomukset sekä laatii ja julkaisee kertomuksia saaduista tiedoista, jotta voidaan tukea asetuksen täytäntöönpanon arviointia jäsenvaltioissa ja helpottaa tiedonvaihtoa jäsenvaltioissa sovellettavista parhaista käytännöistä.

4. Komissio kerää ja tarkastelee tämän artiklan mukaisesti saataville asetettuja tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanon seurantaa 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 i, j, k ja p 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 33 artiklassa tarkoitettujen uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden saavuttaminen, mukaan lukien tapaukset, joissa romuajoneuvoja murskataan yhdessä muun 27 artiklassa ja liitteessä VIII olevan G osan 3 kohdassa tarkoitetun jätteen kanssa;

b) edellä 1 kohdassa tarkoitetun komissiolle raportoinnin muoto sekä laaduntarkastusraportin muoto.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2029 52 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.

VIII LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTÄMINEN JA KOMITEAMENETTELY

51 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 13 päivästä elokuuta 2026 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 3 ja 6 kohdassa, 6 artiklan 6–9 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 11 artiklan 4 kohdassa, 12 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 2 kohdassa, 22 artiklan 6 kohdassa, 26 artiklan 3 kohdassa, 37 artiklan 3 kohdassa ja 41 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta hyväksyä 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 3 ja 6 kohdassa, 6 artiklan 6–9 kohdassa, 7 artiklan 3 kohdassa, 11 artiklan 4 kohdassa, 12 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 2 kohdassa, 22 artiklan 6 kohdassa, 26 artiklan 3 kohdassa, 37 artiklan 3 kohdassa ja 41 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa 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 yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 5 artiklan 3 ja 6 kohdan, 6 artiklan 6–9 kohdan, 7 artiklan 3 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan, 12 artiklan 2 kohdan, 21 artiklan 2 kohdan, 22 artiklan 6 kohdan, 26 artiklan 3 kohdan, 37 artiklan 3 kohdan ja 41 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

52 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.

IX LUKU

MUUTOKSET

53 artikla

Asetuksen (EU) 2023/1542 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2023/1542 liite I tämän asetuksen liitteen XII mukaisesti.

54 artikla

Asetuksen (EU) 2019/1020 muuttaminen

Poistetaan asetuksen (EU) 2019/1020 liitteessä II olevat 10 ja 11 kohdat.

55 artikla

Asetusten (EU) 2018/858 ja (EU) 168/2013 muuttaminen

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

X LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

56 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja laatii kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksista ympäristöön, ihmisten terveyteen ja sisämarkkinoiden toimintaan ja antaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2035. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten muuttamiseksi.

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:

a) tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala ja erityisesti II ja III luvun sekä IV luvun II jakson säännökset koskemaan asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdassa määriteltyjä L-luokan ajoneuvoja sekä asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdassa vahvistettuja luokkien M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoja;

b) tarve laajentaa monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä tyyppihyväksyttyjä ajoneuvoja ja matkailuautoja koskevien säännösten soveltamisalaa ja sisällyttää matkailuperävaunut tämän asetuksen soveltamisalaan;

c) tarve laajentaa tämän asetuksen ja erityisesti VI luvun säännösten soveltamisala L-luokan ajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) N:o 168/2013 4 artiklan 2 kohdassa;

d) 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 käyttöiän päättyessä;

e) IV luvussa säädetyt romuajoneuvojen jätehuoltoa koskevat toimenpiteet, mukaan lukien 33 artiklassa säädetyt tavoitetasot ja niiden tarkistamisen tarve;

f) tarve laajentaa tämän asetuksen soveltamisala 33 artiklassa määritettyjen kierrätyksen tavoitetasojen osalta koskemaan ajoneuvoluokkia, joihin ei sovelleta 33 artiklaa tämän asetuksen nojalla;

g) rikkomukset ja 49 artiklassa säädettyjen seuraamusten tehokkuus, oikeasuhteisuus ja varoittavuus;

h) tarve muuttaa 5 artiklaa;

i) se, missä määrin kadonneita ajoneuvoja koskeva ongelma on ratkaistu, mukaan lukien arviot kadonneiden ajoneuvojen lukumäärästä ja käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien toimenpiteiden vaikutus sekä tarve ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä, joilla puututaan ajoneuvojen jäljitettävyyteen;

j) kierrätysmuovin vähimmäisosuutta koskevat vaatimukset, mukaan lukien tämän asetuksen 6 artiklan 1–4 kohdassa säädetyt kierrätyslaitoksia unionissa ja sen ulkopuolella koskevat tavoitteet ja velvoitteet, ja uudelleentarkastelun tarve tältä pohjalta, mukaan lukien terästä ja alumiinia koskevan kehityksen arviointi johdonmukaisuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi tämän asetuksen 6 artiklan 7 ja 8 kohtaan ja muun asiaa koskevan unionin lainsäädännön, kuten asetuksen (EU) 2025/40 tai asetuksen (EU) 2024/1781 mukaisesti;

k) edellä 22 artiklassa vahvistettu kustannustenjakomekanismi ajoneuvoille, joista tulee romuajoneuvoja toisessa jäsenvaltiossa, ja tarve tarkistaa sitä;

l) sellaisia prosesseja koskevat säännökset, jotka voivat vaikuttaa ajoneuvojen laadukkaaseen kierrätykseen niiden käyttöiän lopussa;

m) kansallisten katsastuskriteerien erojen vaikutus käytettyjen ajoneuvojen vientiin;

n) kansallisten ajoneuvorekisteröintijärjestelmien tehokkuus, yhteentoimivuus ja luotettavuus ja niiden rajatylittävä tietojenvaihto ajoneuvojen tarkan tunnistamisen, tilan ja jäljitettävyyden varmistamisessa koko niiden elinkaaren ajan kiinnittäen erityistä huomiota seuraaviin seikkoihin:

   i) väliaikaisen rekisteristä poistamisen vaikutus ajoneuvotietojen tarkkuuteen, saatavuuteen ja jäljitettävyyteen, mukaan lukien sen rooli kadonneiden ajoneuvojen tunnistamisessa;

   ii) ajoneuvojen rekisteristä poistamista koskevien vähimmäisvaatimusten tarve kaikkialla unionissa, kuten enimmäiskeston ja tiukkojen uusimisehtojen vahvistaminen, jotta voidaan parantaa ajoneuvojen jäljitettävyyttä ja estää niiden laiton käsittely.

3. Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2033 mennessä uudelleen biopohjaisen muovin ja uusien ajoneuvojen renkaiden uudelleenkäsittelystä peräisin olevien elastomeerien teknologisen kehityksen, ympäristöä koskevan ja taloudellisen suorituskyvyn ja saatavuuden tilannetta ottaen huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa säädetyt kestävyyskriteerit ja renkaille asetuksen (EU) 2024/1781 nojalla vahvistettavat kestävyyskriteerit.

4. Komissio voi esittää tarvittaessa ja 3 kohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella lainsäädäntöehdotuksen, jotta voidaan

a) vahvistaa ajoneuvoissa käytetyn muovin biopohjaisten raaka-aineiden kestävyysvaatimukset;

b) asettaa tavoitteet ajoneuvoissa käytetyn muovin biopohjaisten raaka-aineiden käytön lisäämiseksi;

c) asettaa tavoitteet ajoneuvojen renkaiden uudelleenkäsittelystä saatavien elastomeerien käytön ottamiseksi huomioon;

d) arvioida, missä määrin b alakohdassa tarkoitetut tavoitteet voidaan yhdistää tai lisätä 6 artiklan 1 kohdassa asetettuihin tavoitteisiin;

e) arvioida, missä määrin c alakohdassa tarkoitetut tavoitteet voidaan yhdistää 6 artiklan 1 kohdassa asetettuihin tavoitteisiin;

f) muuttaa tarvittaessa asetuksen (EU) 2025/40 3 artiklan 1 kohdan 53 alakohdassa vahvistettua biopohjaisen muovin määritelmää, tämän asetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa vahvistettua muovin määritelmää ja tämän asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kierrätysmuovia koskevien tavoitteiden soveltamisalaa;

g) muuttaa tarvittaessa 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua laskenta- ja todentamismenetelmää sekä vaatimuksia, joita sovelletaan unioniin ja kolmansiin maihin sijoittautuneisiin renkaista peräisin olevia elastomeerejä käsitteleviin laitoksiin.

5. Jos se on tarpeen romuajoneuvojen tehokkaan ja yhdenmukaisen jäljitettävyyden varmistamiseksi, komissio voi 2 kohdan n alakohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella esittää lainsäädäntöehdotuksen ajoneuvojen rekisteristä poistamista koskevista säännöistä kaikkialla unionissa.

6. Komissio tekee 14 päivään elokuuta 2031 mennessä arvioinnin tarkastellakseen 10 artiklan mukaisesti annettujen ilmoitusten perusteella, ovatko valmistajat saavuttamassa 6 artiklan 1 kohdassa vahvistetut kierrätysmuovia koskevat tavoitteet. Arvioinnissa tarkastellaan erityisesti

a) sopivien muovin kierrätysteknologioiden saatavuutta;

b) kierrätysmuovin riittävää saatavuutta;

c) kierrätysmuovin laatua suhteessa vaadittuun turvallisuustasoon; ja

d) kierrätysmuovia koskevien tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä teknisiä ja taloudellisia vaikeuksia.

Komissio voi kyseisen arvioinnin perusteella tarvittaessa antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädettyjen tavoitteiden muuttamiseksi, jotta voidaan säätää poikkeuksista siinä vahvistettujen vähimmäisprosenttiosuuksien soveltamisalaan, ajoitukseen tai tasoon.

57 artikla

Kumoaminen ja siirtymäsäännökset

1. Kumotaan direktiivi 2000/53/EY 1 päivästä syyskuuta 2028.

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

a) 4 artiklan 2 kohtaa ja liitettä II 31 päivään elokuuta 2032 asti; direktiivin 2000/53/EY liitteessä II olevien 5 a, 5 b i, 5 b ii ja 16 kohtien soveltaminen päättyy kuitenkin 13 päivänä elokuuta 2026.

b) 5 artiklan 4 kohdan toista alakohtaa, 6 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 ja 4 kohtaa 31 päivään elokuuta 2029 asti;

c) 6 artiklan 3 kohdan ensimmäistä alakohtaa ja liitettä I 31 päivään elokuuta 2029 asti;

d) 7 artiklan 2 kohdan b alakohtaa 31 päivään joulukuuta 2030 asti;

e) 9 artiklan 1 a kohdan ensimmäistä ja kolmatta alakohtaa, 9 artiklan 1 b kohtaa ja 9 artiklan 1 d kohtaa 31 päivään elokuuta 2029 asti;

f) 9 artiklan 1 a kohdan toista alakohtaa 31 päivään elokuuta 2031 asti.

2. Kumotaan direktiivi 2005/64/EY 31 päivästä elokuuta 2032 alkaen.

Sen 6 artiklan 3 kohta kuitenkin kumotaan 31 päivästä elokuuta 2029 alkaen.

3. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä XV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

4. Poiketen siitä, mitä tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, kun kyseisessä artiklassa viitataan tämän asetuksen 4 artiklaan, tällaista viittausta on pidettävä 14 päivään elokuuta 2032 asti viittauksena direktiivin 2005/64/EY 5 artiklaan.

Poiketen siitä, mitä tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, kun kyseisessä artiklassa viitataan tämän asetuksen 5 artiklaan, tällaista viittausta on pidettävä 14 päivään elokuuta 2032 asti viittauksena direktiivin 2005/64/EY 6 artiklan 2 kohtaan.

58 artikla

Sovellettavuus Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta

1. Edellä olevaa 14 artiklaa sovelletaan Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta ainoastaan 30 artiklan, 31 artiklan ja 35 artiklan 1 kohdan osalta.

2. Edellä olevaa 15–29 artiklaa, 32, 33 ja 34 artiklaa ja 35 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.

3. Edellä olevaa 47 artiklan 2 kohdan a alakohtaa ja 47 artiklan 3 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.

4. Edellä olevaa 48 artiklan 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta siltä osin, kuin on kyse romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumisesta.

5. Edellä olevaa 48 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta siltä osin, kuin on kyse valtuutettuja käsittelylaitoksia koskevien asiaankuuluvien tietojen vaihtamisesta.

6. Edellä olevaa 49 artiklaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta 15 artiklan 1 kohdan, 16 artiklan, 19 artiklan 1 kohdan, 22 artiklan 1 ja 2 kohdan, 23 artiklan, 24 artiklan, 25 artiklan 1 ja 2 kohdan, 27–29 artiklan, 33 artiklan ja 34 artiklan osalta.

7. Edellä olevaa 50 artiklan 1 kohdan c, d ja h alakohtaa, i alakohdan iii, iv ja v alakohtaa, j, k, l, m, n ja o alakohtaa ja 50 artiklan 3 kohdan a alakohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa Pohjois-Irlannin osalta.

59 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Sitä sovelletaan 1 päivästä syyskuuta 2028.

Asetuksen 4 artiklan 3 kohtaa, 5 artiklan 2–9 kohtaa, 6 artiklan 4–9 ja 11 kohtaa, 7 artiklan 3 ja 4 kohtaa, 9 artiklan 7 kohtaa, 11 artiklan 4 kohtaa, 12 artiklan 2 kohtaa, 13 artiklan 6 kohtaa, 14 artiklan 4 kohtaa, 15 artiklan 6 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 22 artiklan 6 kohtaa, 26 artiklan 3 kohtaa, 37 artiklan 3 kohtaa, 41 artiklan 3 kohtaa, 46 artiklan 5 kohtaa ja 50 artiklan 5 kohtaa sovelletaan kuitenkin 14 päivästä syyskuuta 2026, 53 artiklaa sovelletaan 13 päivästä elokuuta 2026 ja 55 artiklaa sovelletaan 1 päivästä syyskuuta 2032.

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

Tehty Strasbourgissa 8 päivänä heinäkuuta 2026.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	T. BYRNE

LIITE I

KRITEERIT SEN MÄÄRITTÄMISEKSI, ONKO AJONEUVO ROMUAJONEUVO

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

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

Jos mikään A osan kriteereistä ei täyty, ajoneuvo on arvioitava B osassa vahvistettujen kriteereiden mukaisesti. Jos yksi tai useampi B osan kriteereistä täyttyy, on määritettävä teknisessä arvioinnissa, mitä korjauksia tarvitaan katsastustodistuksen saamiseksi direktiivin 2014/45/EU mukaisesti jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo oli rekisteröity ennen korjausta. Ajoneuvon omistaja päättää kyseisen teknisen arvioinnin perusteella, haluaako hän poistaa ajoneuvon käytöstä.

Jos ajoneuvon omistaja ei viiden vuoden kuluessa kyseisestä teknisestä arvioinnista saa direktiivin 2014/45/EU mukaista katsastustodistusta, ajoneuvoa on pidettävä romuajoneuvona. Näiden viiden vuoden ajan kyseinen tekninen arviointi on asiakirja siitä, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo.

Riippumattoman ajoneuvoalan asiantuntijan on suoritettava tässä liitteessä tarkoitettu arviointi. Jäsenvaltiot voivat laatia tyhjentävän luettelon kyseisiä arviointeja suorittavista riippumattomista ajoneuvoalan asiantuntijoista.

Ajoneuvon rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai jokin sen nimetyistä hyväksyntäelimistä voi ajoneuvon omistajan pyynnöstä myöntää tämän liitteen mukaisesti romuajoneuvoksi katsotulle ajoneuvolle poikkeuksen romuajoneuvoksi katsomisesta, jos kyseinen ajoneuvo korjataan.

A OSA

ROMUAJONEUVOJEN ARVIOINTIKRITEERIT

Ajoneuvo on romuajoneuvo, kun se täyttää yhden tai useamman seuraavista kriteereistä:

a) se on leikattu paloiksi tai purettu osien uudelleenkäyttöä varten;

b) se on palanut niin, että moottoritila tai matkustamo on kokonaan tuhoutunut;

c) se on ollut vedessä niin, että kojelauta on ollut vedenpinnan alapuolella;

d) yhtä tai useampaa seuraavista ajoneuvon komponenteista ei voida teknisesti korjata eikä vaihtaa:

i) ajoneuvon ja maan väliset komponentit (kuten renkaat ja pyörät), jousitus, ohjaus, jarrut ja niiden hallintalaitteet;

ii) istuinten kiinnitykset ja liitokset;

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

iv) ajoneuvon runko ja alusta tai kori;

e) sen rakenne- ja turvakomponenteissa on peruuttamattomia teknisiä vikoja, joiden vuoksi ne eivät ole vaihdettavissa;

f) se on luovutettu käsiteltäväksi keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen;

g) vakuutusyhtiö on todennut ajoneuvoalan asiantuntijan tekemän teknisen arvioinnin perusteella, että se on teknisesti korjauskelvoton.

B OSA

LUETTELO ROMUAJONEUVOJA KOSKEVISTA SUUNTAA ANTAVISTA KRITEEREISTÄ

Jos yksikään A osan kriteereistä ei täyty, ajoneuvo on arvioitava seuraavien kriteereiden mukaisesti:

a) se on hylätty tai sen tunnistamiseen tarvittavat keinot, erityisesti ajoneuvon valmistenumero, puuttuvat;

b) sitä ei ole suojattu asianmukaisesti vaurioitumiselta varastoinnin, kuljetuksen, lastaamisen ja purkamisen aikana;

c) kustannukset, jotka aiheutuvat ajoneuvon korjaamisesta sellaiseen tekniseen kuntoon, joka riittäisi katsastustodistuksen saamiseen, lisättynä ajoneuvon nykyiseen arvoon ylittävät sen arvioidun markkina-arvon korjauksen jälkeen;

d) se on ollut vedessä niin, että kojelauta on pysynyt vedenpinnan yläpuolella, ja sen moottori tai sähköjärjestelmä on vaurioitunut;

e) siitä on vuotanut polttoainetta tai päässyt polttoainehöyryjä, mikä aiheuttaa tulipalo- ja räjähdysvaaran;

f) sen nestekaasujärjestelmästä on vuotanut kaasua, mikä aiheuttaa tulipalo- ja räjähdysvaaran;

g) siitä on vuotanut käyttönesteitä (polttoaine, jarruneste, jäätymisenestoaine, akkuhappo, elektrolyyttiliuos, jäähdytysneste), mikä aiheuttaa vesien pilaantumisen riskin;

h) se on purettu; tai

i) yksi tai useampi sen sisäänmenokohdista on hitsattu kiinni tai suljettu eristysvaahdolla.

LIITE II

TUNNUSTAMISEN KRITEERIT AJONEUVOILLE, JOILLA ON ERITYINEN KULTTUURINEN MERKITYS

1. Ajoneuvon rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai jokin sen nimetyistä hyväksyntäelimistä voi tunnustaa, että ajoneuvolla on erityinen kulttuurinen merkitys, jos se täyttää kaikki seuraavat kriteerit:

   a) ajoneuvon omistaja tai sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa ajoneuvo on rekisteröity, ovat dokumentoineet ajoneuvon ainutlaatuisen historiallisen tai kulttuurisen arvon tai aseman tai se on yksittäinen mukautettu tai tilaustyönä valmistettu ajoneuvo, joka on erikseen hyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;

   b) ajoneuvon omistaja on tiedossa ja voidaan tunnistaa;

   c) ajoneuvon osat voidaan tunnistaa sarjanumeron taikka valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen antaman muun tunnisteen perusteella;

   d) ajoneuvo voidaan tunnistaa ajoneuvon valmistenumeron, sarjanumeron taikka valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen antaman muun tunnisteen perusteella.

   Rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ajoneuvon omistajan pyynnöstä annettava todistus siitä, että ajoneuvolla on erityinen kulttuurinen merkitys, jos tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyt perusteet täyttyvät.

   Rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ajoneuvon omistajan pyynnöstä peruutettava tämän kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu todistus.

2. Ajoneuvon, jolla on erityinen kulttuurinen merkitys, omistajan on varmistettava, että

   a) ajoneuvoa varastoidaan, kuljetetaan tai käytetään ympäristöystävällisellä tavalla unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;

   b) edellä 1 alakohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu todistus toimitetaan pyynnöstä viranomaisille tai asetetaan niiden saataville.

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

LIITE III

UUDELLEENKÄYTETTÄVYYS-, KIERRÄTETTÄVYYS- JA HYÖDYNNETTÄVYYSASTEIDEN LASKEMINEN

Tässä liitteessä ’vertailuajoneuvolla’ tarkoitetaan ajoneuvotyypin versiota, jonka tyyppihyväksyntäviranomainen on valmistajaa kuultuaan ja A osassa esitettyjen kriteerien mukaisesti katsonut olevan ongelmallisin uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta.

A OSA

1. Ajoneuvossa olevat materiaalit, niiden osuudet ja sijainnit sekä kaikki asiaankuuluvat tiedot, joita tarvitaan kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteen oikeaan laskemiseen, on eriteltävä.

2. Massat on ilmaistava kilogrammoina yhden desimaalin tarkkuudella. Asteet on laskettava prosenttiosuuksina yhden desimaalin tarkkuudella ja tämän jälkeen pyöristettävä seuraavasti:

   a) jos desimaalipilkkua seuraava luku on 0–4, kokonaismäärä pyöristetään alaspäin;

   b) jos desimaalipilkkua seuraava luku on 5–9, kokonaismäärä pyöristetään ylöspäin.

3. Vertailuajoneuvojen valintaa varten on otettava huomioon seuraavat kriteerit:

   a) korityyppi;

   b) saatavilla olevat varustetasot;

   c) saatavilla olevat lisävarusteet, jotka voidaan asentaa ajoneuvoon valmistajan vastuulla.

4. Jos tyyppihyväksyntäviranomainen ja valmistaja eivät yhteisymmärryksessä pysty nimeämään sitä ajoneuvotyypin versiota, jonka katsotaan olevan ongelmallisin uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, on valittava yksi vertailuajoneuvo

   a) kustakin korityypistä, sellaisena kuin ne on määritelty luokan M_1 ajoneuvojen osalta asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan C osan 2 kohdassa;

   b) kustakin luokan N_1 ajoneuvojen korityypistä, joita ovat pakettiauto, alusta-ohjaamorakenteinen ajoneuvo, avolavainen pakettiauto jne.

5. Osien materiaalien ja massojen tarkastamista varten valmistajan on asetettava saataville ajoneuvoja sekä osia, joita tyyppihyväksyntäviranomainen pitää tätä varten tarpeellisena.

B OSA

1. Jotta komponentteja tai osia voidaan pitää uudelleenkäytettävinä, niiden on oltava irrotettavissa helposti ja niitä rikkomatta.

2. Uudelleenkäytettävien osien, komponenttien ja materiaalien kokonaismassaa pidetään 100-prosenttisesti uudelleenkäytettävänä, kierrätettävänä ja hyödynnettävissä olevana.

3. Liitteessä VIII olevan B osan 1, 2 ja 3 kohdassa lueteltuja osia, komponentteja ja materiaaleja pidetään 0-prosenttisesti uudelleenkäytettävinä ja 100-prosenttisesti kierrätettävinä ja hyödynnettävissä olevina. Liitteessä VIII olevassa E osassa lueteltuja osia ja komponentteja pidetään 0-prosenttisesti uudelleenkäytettävinä ja 100-prosenttisesti kierrätettävinä ja hyödynnettävissä olevina. Menetelmän on varmistettava, että jos liitettä VIII muutetaan siten, että kyseisen liitteen E osassa lueteltujen osien ja komponenttien luetteloa laajennetaan, uusien osien ja komponenttien katsotaan olevan 0-prosenttisesti uudelleenkäytettäviä ja 100-prosenttisesti kierrätettäviä ja hyödynnettävissä olevia.

4. Uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet on laskettava yhdenmukaisesti kiertotalousstrategian kanssa, ja niissä on otettava huomioon loppukäsittelyteknologioiden kehitys.

LIITE IV

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

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

Sellaisiin varaosiin, jotka on saatettu markkinoille 1 päivän heinäkuuta 2003 jälkeen ja joita käytetään ennen 1 päivää heinäkuuta 2003 markkinoille saatettuihin ajoneuvoihin, lukuun ottamatta pyörien tasapainoja, sähkömoottoreiden hiiliharjoja ja jarruhihnoja, ei sovelleta 5 artiklan 4 kohtaa.

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
Lyijy seosaineena		
1. a) Työstettäväksi tarkoitettu teräs ja erinä kuumasinkityt teräskomponentit, joiden painosta korkeintaan 0,35 prosenttia on lyijyä		
1. b) Yhtäjaksoisesti kuumasinkitty teräslevy, jonka painosta korkeintaan 0,35 prosenttia on lyijyä	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	
2. a) Työstettäväksi tarkoitettu alumiini, jonka painosta korkeintaan 2 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2005	
2. b) Alumiini, jonka painosta korkeintaan 1,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2008	
2. c) i) Työstettäväksi tarkoitetut alumiiniseokset, joiden painosta korkeintaan 0,4 prosenttia on lyijyä	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2028, ja niiden varaosat	
2. c) ii) Alumiiniseokset, jotka eivät sisälly 2. c) i) kohtaan ja joiden painosta korkeintaan 0,4 prosenttia on lyijyä [2]	Ennen 1 päivää tammikuuta 2027 tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja niiden varaosat	
2. c) ii) Alumiinivaluseokset, joiden painosta korkeintaan 0,3 prosenttia on lyijyä, kun lyijy on peräisin lyijyä sisältävän alumiiniromun kierrätyksestä	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty 31 päivän joulukuuta 2026 jälkeen, ja niiden varaosat [1]	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
3. Kupariseokset, joiden painosta korkeintaan 4 prosenttia on lyijyä	([1])	
4. a) Laakerikuoret ja helat	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2008	
4. b) Laakerikuoret ja helat moottoreissa, vaihteistoissa ja ilmastointilaitteiden kompressoreissa	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2011	

Lyijy ja lyijy-yhdisteet komponenteissa

5. (kumottu)		
6. Tärinänvaimentimet	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	X
7. a) Jarruletkuissa, polttoaineletkuissa, ilmanvaihtoletkuissa sekä ajoneuvon alustan elastomeeri- ja metalliosissa ja moottorikiinnikkeissä käytettävien elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2005	
7. b) Sellaisissa jarruletkuissa, polttoaineletkuissa, ilmanvaihtoletkuissa sekä ajoneuvon alustan elastomeeri- ja metalliosissa ja moottorikiinnikkeissä käytettävien elastomeerien vulkanointi- ja stabilointiaineet, joiden painosta korkeintaan 0,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2006	
7. c) Käyttövoimajärjestelmäsovelluksissa käytettävien elastomeerien sidosaineet, joiden painosta korkeintaan 0,5 prosenttia on lyijyä	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2009	

Lyijy seuraavissa alakohdissa määriteltyjen sähkö- ja elektroniikkasovellusten juotoksissa tai pinnoitteissa

8. a) Lyijy juotoksissa, joilla kiinnitetään sähkö- ja elektroniikkakomponentteja elektroniikkakorteille, sekä lyijy aineissa, joita käytetään muiden komponenttien kuin alumiinielektrolyyttikondensaattoreiden liitäntöjen, komponenttien liitäntänastojen ja elektroniikkakorttien pintakäsittelyyn	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	X ([3])
8. b) Lyijy sähkösovellusten juotoksissa elektroniikkakorttien juotoksia ja lasilla olevia juotoksia lukuun ottamatta	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2011, ja niiden varaosat	X ([3])

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. c) Lyijy alumiinielektrolyyttikondensaattoreiden liitäntöjen pintakäsittelyaineissa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2013, ja niiden varaosat	X ([3])
8. d) Lasilla olevissa juotoksissa käytetty lyijy ilmamassa-antureissa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2015, ja niiden varaosat	X ([3])
8. e) Lyijy korkeiden sulamislämpötilojen juotoksissa (lyijyperustaiset seokset, jotka sisältävät lyijyä vähintään 85 painoprosenttia)	([1])	X ([3])
8. f) i) Lyijy compliant pin -tyyppisissä nastaliitinjärjestelmissä	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2017, ja niiden varaosat	X ([3])
8. f) ii) Lyijy compliant pin -tyyppisissä nastaliitinjärjestelmissä, muualla kuin ajoneuvojen johdinsarjojen liittimien kytkentäalueella	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024, ja niiden varaosat	X ([3])
8. g) i) Lyijy juotoksissa, joilla mahdollistetaan toimiva sähköliitos puolijohdepalan ja alustan välillä integroitujen piirien kääntösiru- eli flip chip -tekniikassa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää lokakuuta 2022, ja niiden varaosat	X ([3])
8. g) ii) Lyijy juotoksissa, joilla mahdollistetaan toimiva sähköliitos puolijohdepalan ja alustan välillä integroitujen piirien kääntösiru- eli flip chip -tekniikassa, kun sähköliitäntä koostuu jostakin seuraavista: 1) puolijohdeteknologian solmupiste, joka on vähintään 90 nm, 2) yksi puolijohdepala, jonka koko on vähintään 300 mm^2 missä tahansa puolijohdeteknologian solmupisteessä, 3) pinotut puolijohdepalaryhmät, joissa yksi puolijohdepala on vähintään 300 mm^2 tai piivälittäjä vähintään 300 mm^2.	(1) Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2030, ja niiden varaosat	X ([3])
8. h) Lyijy juotoksissa, joilla kiinnitetään lämmönjakajalevyjä lämpönieluun tehopuolijohdeasennelmissa, joiden sirukoko on projektioalaltaan vähintään 1 cm^2 ja joiden nimellinen virrantiheys on vähintään 1 ampeeri mikrosirualan neliömillimetriä kohden (A/mm^2)	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	X ([3])

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
8. i) Lyijy lasilla olevien sähkösovellusten juotoksissa, lukuun ottamatta juotoksia laminoidussa lasissa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	X ([3])
8. j) Lyijy laminoidussa lasissa olevissa juotoksissa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2020 ja niiden varaosat	X ([3])
8. k) Lämmityslaitteiden juotokset, joissa kuumennusvirta seinämäpaksuudeltaan enintään 2,1 mm olevien laminoitujen lasien yksittäisten levyjen juotosliitosta kohti on 0,5 A tai suurempi. Tämä poikkeus ei koske välikerrospolymeeriin upotettuihin liittimiin käytettäviä juotoksia.	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024, ja niiden varaosat	X ([3])
9. Venttiilien istukat	Ennen 1 päivää heinäkuuta 2003 kehitettyjen moottorityyppien varaosat	
10. a) Sähkö- ja elektroniikkakomponentit, jotka sisältävät lyijyä lasissa tai keramiikassa, lasisessa tai keraamisessa matriisiyhdisteessä, lasi-keraamisessa materiaalissa tai lasi-keraamisessa matriisiyhdisteessä. Tämä poikkeus ei koske lyijyn käyttöä i) hehkulamppujen lasissa ja sytytystulppien lasitteessa ii) 10 b, 10 c ja 10 d kohdassa lueteltujen osien keraamisissa eristemateriaaleissa.		X ([4]) (muissa osissa kuin moottorin pietso-osissa)
10. b) Lyijy PZT-pohjaisissa keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, jotka ovat osa integroituja piirejä tai erillisiä puolijohteita		
10. c) Lyijy keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, joiden nimellisjännite on alle 125 V AC tai 250 V DC	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2016, ja niiden varaosat	
10. d) Lyijy keraamisissa eristemateriaaleissa kondensaattoreissa, joilla kompensoidaan lämpötilaan liittyviä anturien poikkeamia ultraäänikaikuluotaimissa	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2017, ja niiden varaosat	

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
11. Pyrotekniset sytyttimet	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää heinäkuuta 2006, ja niiden varaosat	
12. Lyijyä sisältävät termoelektriset materiaalit ajoneuvojen sähkösovelluksissa, joilla vähennetään CO_2-päästöjä ottamalla talteen pakokaasujen lämpö	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, ja niiden varaosat	X

Kuusiarvoinen kromi

13. a) Syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2007	
13. b) Ajoneuvon alustan mutteripulttiliitosten syöpymistä ehkäisevät pinnoitteet	Varaosat ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2008	
14. Kuusiarvoinen kromi korroosionestoaineena seuraavien absorptiojäähdytyskoneiden hiiliteräsjäähdytysjärjestelmissä, enintään 0,75 painoprosenttia jäähdytysliuoksessa:		X
a) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan tai osittain sähkölämmittimellä ja joiden ottama keskimääräinen sähkön syöttöteho on alle 75 W tasaisissa käyttöolosuhteissa,	Kohdan a osalta: Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2020, ja niiden varaosat	
b) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan tai osittain sähkölämmittimellä ja joiden ottama keskimääräinen sähkön syöttöteho on 75 W tai enemmän tasaisissa käyttöolosuhteissa, c) koneet, jotka on suunniteltu toimimaan kokonaan muilla kuin sähkölämmittimellä.	Kohdan b osalta: Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2026, ja niiden varaosat	

Elohopea

15. a) Ajovalosovellusten purkauslamput	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää heinäkuuta 2012, ja niiden varaosat	X

Homogeeniset materiaalit, osat ja komponentit	Poikkeuksen soveltamisala ja soveltamisen päättymisaika	Merkitään tai tehdään tunnistettaviksi 5 artiklan 6 kohdan d alakohdan mukaisesti
15. b) Kojetaulujen näyttövalaisimissa käytettävät loistelamput	Ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää heinäkuuta 2012, ja niiden varaosat	X

Taulukkoa koskevat huomautukset:
([1]) Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti.
([2]) Sovelletaan alumiiniseoksiin, joihin lyijyä ei ole lisätty tarkoituksellisesti vaan sitä esiintyy kierrätetyn alumiinin käytön vuoksi.
([3]) Purkaminen, jos keskimääräinen kynnysarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 10 a kohdan kanssa. Tämän huomautuksen osalta ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.
([4]) Purkaminen, jos keskimääräinen kynnysarvo 60 grammaa ajoneuvoa kohti ylitetään yhdessä 8 a–8 k kohdan kanssa. Tämän huomautuksen osalta ei oteta huomioon elektronisia laitteita, joita valmistaja ei ole asentanut tuotantolinjalla.

LIITE V

KIERTOTALOUSSTRATEGIA

A OSA

KIERTOTALOUSSTRATEGIAN OSATEKIJÄT

1. Muu kuin tekninen kuvaus suunnitelluista toimista, joilla varmistetaan, että ajoneuvot täyttävät 4–7 artiklassa tarkoitetut lakisääteiset vaatimukset koko niiden tuotannon ajan.

2. Muu kuin tekninen kuvaus menettelyistä, jotka valmistaja on toteuttanut

   a) 4–7 artiklan vaatimusten täyttämisen kannalta merkityksellisten tietojen keräämiseksi koko toimitusketjussa;

   b) tavarantoimittajilta saatujen tietojen tarkastamiseksi ja todentamiseksi;

   c) asianmukaisiin toimiin ryhtymiseksi, jos tavarantoimittajilta saadut tiedot osoittavat, että on olemassa vaara siitä, että 4, 5 tai 6 artiklan vaatimuksia ei noudateta.

3. Tiedot , jotka koskevat käytössä olevia loppukäsittelyteknologioita, loppukäsittelyteknologioiden odotettavissa olevaa teknologista kehitystä ja tällaisiin teknologioihin tehtäviä kapasiteetti-investointeja ja joita valmistaja on käyttänyt ajoneuvotyyppiensä uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteen laskemiseen 4 artiklan mukaisesti.

4. Tiedot 6 ja 10 artiklassa tarkoitetusta kierrätysmateriaalien osuudesta ajoneuvoissa.

5. Luettelo toimista, jotka valmistaja sitoutuu toteuttamaan varmistaakseen, että romuajoneuvojen käsittely suoritetaan tämän asetuksen mukaisesti, keskittyen erityisesti seuraaviin:

   a) toimenpiteet, joiden tarkoituksena on helpottaa liitteessä VIII olevassa C osassa mainittujen osien poistamista;

   b) toimenpiteet, joilla vastataan sellaisten materiaalien ja tekniikoiden käytön aiheuttamiin haasteisiin, jotka vaikeuttavat purkamista tai tekevät kierrätyksestä erittäin haastavaa;

   c) toimenpiteet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä;

   d) tutkimus- ja kehitystoimet, investoinnit kierrätysteknologioiden tai -infrastruktuurin kehittämiseen sekä yhteistyö jätehuoltotoimijoiden kanssa a–c kohdassa tarkoitettujen toimien toteuttamiseksi.

B OSA

KIERTOTALOUSSTRATEGIAN SEURANTA JA PÄIVITTÄMINEN

1. Valmistajien on toimitettava päivitetty kiertotalousstrategia vähintään joka viides vuosi.

2. Päivitetyn kiertotalousstrategian on sisällettävä asiaankuuluvat muutokset ja erityisesti seuraavat:

   a) kuvaus siitä, miten A osan 5 kohdassa tarkoitetut toimet on toteutettu, sekä arvio niiden vaikuttavuudesta, ja jos yhtä tai useampaa strategiassa mainittua toimea ei ole toteutettu, selvitys tämän syistä;

   b) tiedot suunnittelussa ja tuotannossa tapahtuneista merkittävistä muutoksista, jotka valmistaja on tehnyt parantaakseen ajoneuvojen kiertotalouden mukaisuutta.

LIITE VI

POISTAMISTA JA VAIHTAMISTA KOSKEVAT TIEDONANTOVAATIMUKSET

1. Ajoneuvoon sisältyvät sähköajoneuvon ajovoima-akut ja kevyen liikkumisvälineen akut:

   a) alkuperäisosan numero;

   b) sijainti;

   c) paino;

   d) akkukemian tyyppi;

   e) akun turvallista purkamista koskevat ohjeet;

   f) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys sekä liitäntä-, kiinnitys- ja tiivistystekniikat;

   g) työkalut tai teknologiat, joita tarvitaan sähköajoneuvon ajovoima-akkujen ja kevyen liikkumisvälineen akkujen huollossa, poistamisessa ja vaihtamisessa.

2. Ajoneuvoon sisältyvät sähköiset ajomoottorit:

   a) alkuperäisosan numero;

   b) sijainti;

   c) paino;

   d) asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan 1 kohdan b alakohdassa luetellut sähköisissä ajomoottoreissa olevat kestomagneetit;

   e) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys sekä liitäntä-, kiinnitys- ja tiivistystekniikat;

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

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

   a) alkuperäisosan numero;

   b) sijainti;

   c) paino;

   d) ajoneuvossa on 5 artiklan 4 kohdassa lueteltuja aineita, jotka on merkittävä liitteessä IV tarkoitetulla tavalla;

e) poistamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys;

f) parhaiden käsittelytekniikoiden saatavuus.

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

a) alkuperäisosan numero;

b) sijainti;

c) poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien kaikkien vaiheiden järjestys.

d) uudelleenvalmistusta ja kunnostamista varten tarvittavat tiedot, eritelmät, välineet ja prosessit, mukaan lukien ohjelmistopäivitykset.

5. Ajoneuvon digitaalisesti koodatut komponentit ja osat:

a) lukumäärä;

b) sijainti;

c) komponenttien huoltamista, poistamista ja vaihtamista koskevat tekniset ohjeet, mukaan lukien koodaus ja ohjelmistot, joita tarvitaan varaosien ja -komponenttien aktivoimiseen, jotta ne toimivat toisessa ajoneuvossa, sekä rekisteristä poistamista ja ajoneuvon valmistenumerosta irrottamista koskevat tiedot, mukaan lukien tarvittaessa ohjeet vianmääritysvälineen käytöstä niiden tulevaa käyttöä varten;

d) kuvaus toiminnallisuudesta, vaihdettavuudesta ja yhteensopivuudesta muiden merkkien ja mallien tiettyjen osien ja komponenttien kanssa;

e) valmistajan yhteyspiste teknistä apua varten.

6. Jos 5 kohdan c alakohdan soveltamiseksi edellytetään tämän asetuksen 11 artiklassa tarkoitettujen digitaalisesti koodattujen komponenttien, varusteiden ja osien rekisteristä poistamista ja irrottamista ajoneuvon valmistenumerosta, valmistajan on otettava käyttöön prosessit, joiden avulla jätehuoltotoimijat sekä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat suorittaa tällaisen rekisteristä poistamisen ja irrottamisen. Valmistaja voi vaatia tässä prosessissa romutustodistusta sekä asianomaisen toimijan tunnistautumista. Tätä varten jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien on hankittava asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä X olevassa 2.1 kohdassa tarkoitettua korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot sisältävää valmistajan verkkosivustoa varten edellytettävät tunnistautumistiedot ja käytettävä niitä. Jos tällaisten rekisteristä poistamista ja valmistenumerosta irrottamista koskevien prosessien edellytyksenä on, että jätehuoltotoimijoilla ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajilla on pääsy ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän (OBD) tietoihin, valmistaja voi pääsytietojen myöntämisen edellytyksenä

a) edellyttää poistamisen aikana jatkuvaa verkkoyhteyttä vianmääritysvälineen ja vianmääritysvälineen valmistajan palvelimen välillä sekä vianmääritysvälineen valmistajan palvelimen ja valmistajan palvelimen välillä; ja

b) edellyttää, että OBD-tietoihin pääsemiseksi käytetyn välineen valmistaja todistaa valmistajalle vianmääritysvälineen tunnisteen ja käyttäjän pseudonymisoidun henkilöllisyyden ja kerää ja tallentaa ajoneuvon valmistenumeron, osan yksilöllisen tunnisteen, jos sellainen on saatavilla ja sitä tuetaan ajoneuvon valmistajan prosessilla, kyseisen toiminnan UTC-päivämäärän ja aikaleiman sekä vianmääritysvälineen yksilöllisen tunnisteen; edellyttää, että vianmääritysvälineen valmistaja antaa valmistajalle pyynnöstä mahdollisuuden tutustua tässä alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin, jos se on tarpeen varastettuja tai väärinkäytettyjä osia koskevaan perusteltuun epäilyyn reagoimiseksi.

LIITE VII

MERKINTÄVAATIMUKSET

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

LIITE VIII

KÄSITTELYVAATIMUKSET

A OSA

VARASTOINTIPAIKKOJA JA KÄSITTELYPAIKKOJA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1. Varastointipaikat, joissa romuajoneuvoja ja niiden komponentteja, osia ja materiaaleja varastoidaan ennen romuajoneuvojen käsittelyä, mukaan lukien keräyspisteissä olevat varastointipaikat, on

   a) varustettava läpäisemättömillä pinnoilla ja laitteilla nestevuotojen keräystä varten sekä nesteiden ja rasvojen erottimilla;

   b) varustettava terveys- ja ympäristösäännösten mukaisilla varusteilla veden, mukaan lukien sadevesi, käsittelyä varten;

   c) varustettava asianmukaisella varastolla romuajoneuvoille ja niissä on pinottava ainoastaan puhdistettuja romuajoneuvoja, paitsi jos käytetään pinoamistelineitä, sopivalle korkeudelle;

   d) varustettava siten, että romuajoneuvoista vuotavat nesteet voidaan välittömästi poistaa ja kaikki vuotaneet nesteet voidaan kerätä imukykyistä materiaalia käyttäen.

   Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen paikkojen toiminnanharjoittajien on toteutettava kyseisen alakohdan d alakohdassa tarkoitetut toimet viipymättä.

2. Varastointi on järjestettävä siten, ettei vahingoiteta

   a) tässä liitteessä olevan B osan 1 ja 3 kohdassa lueteltuja nesteitä sisältäviä komponentteja ja osia;

   b) tässä liitteessä olevassa C osassa lueteltuja komponentteja, osia ja materiaaleja.

3. Paikoissa, joissa romuajoneuvoja ja niiden komponentteja, osia ja materiaaleja käsitellään, on oltava

   a) läpäisemättömillä pinnoilla varustetut tarkoituksenmukaiset alueet, joissa on käytettävissä laitteet nestevuotojen keräystä varten sekä nesteiden ja rasvojen erottimet;

   b) tarkoituksenmukaiset varastot romuajoneuvosta poistetuille osille, komponenteille ja materiaaleille, mukaan lukien läpäisemättömillä pinnoilla varustettu varasto öljyn saastuttamille osille, komponenteille ja materiaaleille;

   c) tarkoituksenmukaiset säilytysastiat akkujen (akkuhapon neutralointi suoritetaan käsittelypaikalla tai muualla), suodattimien ja PCB:tä/PCT:tä sisältävien kondensaattorien varastointia varten;

   d) tarkoituksenmukaiset erilliset varastointisäiliöt romuajoneuvojen nesteiden erillisvarastointia varten: tällaisia nesteitä ovat polttoaineet, öljyt (moottoriöljy, vaihteistoöljy, ohjaustehostinöljy, voimansiirtolaitteiden öljy, hydrauliöljy), öljynsuodattimet, jäähdytysnesteet, jäätymisenestoaineet, jarrunesteet, kylmäaineet, dieselpakokaasuneste ja kaikki muut romuajoneuvon sisältämät nesteet tai kaasut;

e) terveys- ja ympäristövaatimusten mukaiset varusteet veden, myös sadeveden, käsittelyä varten;

f) käytettyjen renkaiden tarkoituksenmukainen varasto, jossa otetaan huomioon palovaaran ja liiallisesta pinoamisesta aiheutuvan vaaran ehkäiseminen.

4. Valtuutettujen käsittelylaitosten, joilla on lupa käsitellä sähköajoneuvoja, on täytettävä asetuksen (EU) 2023/1542 liitteen XII vaatimukset. Valtuutettujen käsittelylaitosten, jotka ottavat vastaan sähköajoneuvoja, joiden ajovoima-akun epäillään vaurioituneen, on arvioitava nämä akut mahdollisimman pian ja viimeistään 24 tunnin kuluessa toimituksesta. Tällaiset ajoneuvot ja akut on varastoitava erikseen 1 kohdassa tarkoitetulla eristetyllä alueella. Eristetyllä alueella on oltava asianmukainen välineistö, jolla ehkäistään sähköajoneuvon ajovoima-akkujen tulipaloja, havaitaan ne ja estetään niiden leviäminen muille alueille, muihin sähköajoneuvoihin ja muihin akkuihin.

B OSA

PUHDISTAMISTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1. Seuraavat nesteet ja kaasut on poistettava romuajoneuvosta, jos niitä ei tarvita asianomaisten osien uudelleenkäyttöön:

a) polttoaine,

b) moottoriöljy,

c) voimansiirtolaitteiden öljy,

d) vaihteistoöljy,

e) ohjaustehostinöljy;

f) hydrauliöljy,

g) jäähdytysnesteet,

h) jäätymisenestoaine,

i) jarrunesteet,

j) kylmäaineet;

k) dieselpakokaasunesteet; ja

l) kaikki muut romuajoneuvon sisältämät nesteet tai kaasut.

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

2. Seuraavat komponentit, osat ja materiaalit on neutraloitava tai poistettava:

a) eCall-järjestelmä;

b) turvatyynyjen pyrotekniset osat;

c) turvavöiden pyrotekniset osat;

d) muut pyrotekniset osat.

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

a) turvatyynyt, nestekaasusäiliöt, paineistetun maakaasun (CNG) säiliöt, vetysäiliöt ja muut mahdollisesti räjähtävät osat ja komponentit on neutraloitava;

b) öljynsuodattimet;

c) kylmäaineet on käsiteltävä asetuksen (EU) 2024/573 mukaisesti;

d) elohopeaa sisältäviksi luokitellut komponentit on käsittelyn aikana erotettava tunnistettavissa olevaksi virraksi, joka on immobilisoitava turvallisesti ja loppukäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti;

e) tämän asetuksen 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja aineita sisältävät materiaalit, jotka on merkittävä liitteen IV mukaisesti, on erotettava käsittelyn aikana tunnistettavissa olevaksi virraksi, joka on immobilisoitava turvallisesti ja loppukäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 17 artiklan mukaisesti.

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

4. Romuajoneuvojen puhdistamisesta on kirjattava seuraavat tiedot:

a) käsiteltyjen romuajoneuvojen kokonaislukumäärä;

b) romuajoneuvojen keskimääräinen paino ennen puhdistusta ja poistoja ja niiden jälkeen;

c) kunkin puhdistetun nesteen, osan, komponentin tai materiaalin tyypin kokonaismäärä;

d) tarvittaessa jätteenkuljettajan nimi ja yhteystiedot;

e) puhdistamisprosessin aikana kerättyjen nesteiden ja kaasujen, osien, komponenttien tai materiaalien lopullisen käsittelypaikan nimi ja yhteystiedot.

C OSA

OSIEN JA KOMPONENTTIEN PAKOLLINEN POISTAMINEN ROMUAJONEUVOISTA

	Sovelletaan poikkeusta 29 artiklan 2 kohdan nojalla, jos liitteessä VIII olevan G osan edellytykset täyttyvät X: poikkeusta sovelletaan
1. sähköajoneuvon ajovoima-akut, mukaan lukien niiden akunhallintajärjestelmät, ajoneuvoon asennetut laturit sekä kotelo tai suojus, jos sellaisia on	
2. kevyen liikkumisvälineen akut, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 11 kohdassa, mukaan lukien niiden akunhallintajärjestelmät, ajoneuvoon asennetut laturit, kotelot tai suojukset, jos sellaisia on	
3. ajoneuvoakut, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 12 kohdassa	
4. kannettavat akut tai paristot, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2023/1542 3 artiklan 9 kohdassa	
5. sähköiset ajomoottorit, mukaan lukien niiden kotelot ja niihin liittyvät ohjausyksiköt, johdot ja muut osat, komponentit ja materiaalit	
6. moottorilohkot	X
7. katalysaattorit	
8. vaihdelaatikot	X
9. Vähintään 70 prosenttia tuulilasien sekä lasista tehtyjen taka- ja sivuikkunoiden kokonaislasimäärästä, mukaan lukien katolle asennetut lasit	
10. vanteet	
11. renkaat	

	Sovelletaan poikkeusta 29 artiklan 2 kohdan nojalla, jos liitteessä VIII olevan G osan edellytykset täyttyvät X: poikkeusta sovelletaan
12. tietoviihdejärjestelmän osat, joihin on suora pääsy	
13. ajo- ja takavalot, mukaan lukien niiden toimilaitteet	
14. pääjohdinsarjat	X
15. puskurit	X
16. polttoainesäiliöt	X
17. lämmönvaihtimet	X
18. hiilikuitulujitetusta muovista valmistetut osat	
19. sähkö- ja elektroniikkakomponentit:	X
a) sähköajoneuvojen invertterit ja DC/DC-muuttimet, joiden paino on yli 2 kg	X
b) helposti saatavilla olevat ja suuret painetut piirilevyt	X
c) aurinkosähköpaneelit, joiden pinta-ala on yli 0,2 neliömetriä	X
d) automaattivaihteiston ohjausmoduulit ja venttiilikotelot	X

D OSA

OSIEN JA KOMPONENTTIEN UUDELLEENKÄYTTÖ, UUDELLEENVALMISTUS JA KUNNOSTAMINEN

1. Poistettujen osien ja komponenttien tekninen arviointi:

a) Uudelleenkäytön osalta:

i) osa tai komponentti on toimiva;

ii) se soveltuu helposti käytettäväksi ensisijaiseen tarkoitukseen, jota varten se on suunniteltu.

b) Uudelleenvalmistuksen tai kunnostuksen osalta:

i) osa tai komponentti sisältää kaikki asiaankuuluvat osat;

ii) se soveltuu uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, kun otetaan huomioon mahdolliset vauriot, toiminnan tai suorituskyvyn heikentyminen, käyttöiän lyheneminen ja tarvittavat korjaukset;

iii) sellaista näkyvää voimakasta syöpymistä ei esiinny, joka haittaisi osan tai komponentin toimintaa.

2. Osien ja komponenttien merkinnöissä annettavat vähimmäistiedot:

a) komponentin tai osan nimi;

b) komponentin tai osan poistaneen valtuutetun käsittelylaitoksen nimi, postiosoite, keskitetty yhteyspiste ja sähköpostiosoite sekä tarvittaessa internetosoite.

E OSA

KOMPONENTIT JA OSAT, JOITA EI SAA KÄYTTÄÄ UUDELLEEN

1. Kaikki turvatyynyt, mukaan luettuina tyynyt, pyrotekniset toimilaitteet, elektroniset ohjausyksiköt ja anturit.

2. Pakokaasujen käsittelyjärjestelmät (esim. katalysaattorit, hiukkassuodattimet), paitsi jos kyseiset osat ovat direktiivin 2014/45/EU 4 artiklassa säädetyn katsastuksen mukaisia.

3. Automaattiset tai muut turvavyökokoonpanot, mukaan luettuina vyönauhat, lukot, kelauslaitteet, pyrotekniset toimilaitteet.

4. Istuimet, jos turvavöiden kiinnityspisteet ja/tai turvatyynyt on sijoitettu niihin.

5. Ohjauslukot, jotka vaikuttavat ohjauspyörän akseliin.

6. Ajonestolaitteet sekä anturit ja elektroniset ohjausyksiköt.

F OSA

POISTETTUJA OSIA, KOMPONENTTEJA JA MATERIAALEJA KOSKEVAT ERITYISET KÄSITTELYVAATIMUKSET

1. Ajoneuvoakut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.

2. Sähköajoneuvon ajovoima-akut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.

3. Kevyen liikkumisvälineen akut on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.

4. Kannettavat akut ja paristot on käsiteltävä asetuksen (EU) 2023/1542 70 artiklan mukaisesti.

5. Neodyymia, dysprosiumia tai praseodyymia (neodyymi-rauta-boori, NdFeB) sisältävät kestomagneettimateriaalit, sellaisina kuin ne on määritelty asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklassa, sekä kupari, jotka ovat peräisin sähköisistä ajomoottoreista ja eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, on poistettava, jos poistoprosessi on mahdollista toteuttaa valtuutetuissa käsittelylaitoksissa ilman kohtuuttomia kustannuksia. Jos NdFeB-kestomagneettimateriaalien kierrättämisessä ei ole tapahtunut teknistä kehitystä, sähköiset ajomoottorit tai niiden kestomagneettimateriaaleja sisältävät osat on varastoitava ja merkittävä asetuksen (EU) 2024/1252 28 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Tulevaa kierrätystä varten ei sovelleta väliaikaista varastointia koskevia direktiivin 1999/31/EY vaatimuksia.

6. Käsittelijöiden on käsiteltävä poistetut elektroniset komponentit ja osat, joita ei käytetä uudelleen, valmisteta uudelleen tai kunnosteta, sekä muut kuin rautajakeet, mukaan lukien murskatut painetut piirilevyt, direktiivin 2012/19/EU 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

7. Romuajoneuvosta poistettu lasi on kierrätettävä vähintään pakkauslasiksi, lasikuiduksi tai vastaavaksi laaduksi.

8. Poistetut kylmäaineet on kierrätettävä, regeneroitava tai hävitettävä asetuksen (EU) 2024/573 8 artiklan mukaisesti.

9. Muovit ja jäännösjakeet on käsiteltävä asetuksen (EU) 2019/1021 7 artiklan ja liitteen IV mukaisesti.

10. Kumirenkaat on käsiteltävä direktiivin 2008/98/EY 4 artiklassa vahvistettujen jätehierarkian ja yleisten vaatimusten mukaisesti, jotta voidaan asettaa etusijalle jätteen syntymistä ehkäisevät vaihtoehdot, joilla saadaan kaiken kaikkiaan aikaan parhaat ympäristötulokset, mukaan lukien renkaiden pinnoitus, ja asettaa kierrätys, mukaan lukien muut menetelmät kuin mekaaninen kierrätys, energian talteenoton edelle.

11. Liitteessä VIII olevan C osan 17 alakohdassa määritellyistä lämmönvaihtimista peräisin olevat alumiinimateriaalit on varastoitava ja kierrätettävä erillään liitteessä VIII olevan G osan 2 kohdan b alakohdassa määritellyistä valualumiinista ja muokatuista alumiinijakeista.

G OSA

KRITEERIT YHDISTETYLLE MURSKAUKSELLE JA MURSKAUKSEN JÄLKEISEEN KÄSITTELYYN KÄYTETTÄVIEN TEKNOLOGIOIDEN SOVELTAMISELLE

1. Tämän asetuksen 27 artiklan 3 kohdan noudattamiseksi romuajoneuvot voidaan murskata yhdessä muun jätteen kanssa ainoastaan, jos

   a) sähkö- ja elektroniikkalaiteromu on käsitelty valikoivasti direktiivin 2012/19/EU liitteen VII mukaisesti;

   b) kaikki akut ja paristot on poistettu asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti;

   c) muovipakkaukset on eroteltu pakkausjätteestä ja metallipakkauksista asetuksen (EU) 2025/40 mukaisesti;

   d) yhdistetty murskausprosessi ei heikennä jätevirtojen laatua erilliseen käsittelyyn verrattuna; ja

e) kunkin sekalaisen jätevirran yksilöllisen vaikutuksen tuotosjakeisiin voidaan todeta täyttävän asetuksen (EU) 2023/1542, asetuksen (EU) 2025/40, direktiivin 2008/98/EY ja direktiivin 2012/19/EU raportointivaatimukset.

2. Tuotosjakeiden laatuvaatimukset:

a) pääteräsjakeen kokonaiskuparipitoisuus saa olla enintään 0,25 painoprosenttia; 1 päivästä syyskuuta 2031 alkaen pääteräsjakeen kokonaiskuparipitoisuus saa olla enintään 0,15 painoprosenttia;

b) viimeistään 1 päivästä syyskuuta 2029 alumiini on eroteltava vähintään kahteen jakeeseen:

i) valualumiini (jakeet, joiden piipitoisuus on yli 1,5 prosenttia);

ii) muokattu alumiini (jakeet, joiden piipitoisuus on enintään 1,5 prosenttia);

c) viimeistään 1 päivästä syyskuuta 2032 alumiini on eroteltava vähintään neljään jakeeseen:

i) alumiinijae, jonka piipitoisuus on yli 1,5 prosenttia, kuparipitoisuus enintään 0,5 prosenttia ja rautapitoisuus enintään 0,2 prosenttia;

ii) alumiinijae, jonka piipitoisuus on yli 1,5 prosenttia ja joka ei täytä i alakohdan kuparia ja rautaa koskevia koostumusvaatimuksia;

iii) alumiinijae, jonka piipitoisuus on enintään 1,5 prosenttia, magnesiumpitoisuus enintään 1,5 prosenttia, kuparipitoisuus enintään 0,3 prosenttia ja sinkkipitoisuus enintään 0,3 prosenttia;

iv) alumiinijae, jonka piipitoisuus on enintään 1,5 prosenttia ja joka ei täytä iii kohdan magnesiumia, kuparia ja sinkkiä koskevia koostumusvaatimuksia;

d) tuuliseulonnan ja raudan erottelun jälkeen syntynyt murskauksen raskas jae jatkokäsitellään rautametallien, muiden kuin rautametallien, muovien ja muiden orgaanisten materiaalien erottamiseksi kierrätystä tai hyödyntämistä varten; näiden prosessien jäämässä saa olla alle 1 painoprosentti metallia ja neuvoston päätöksen 2003/33/EY ([1]) mukaisesti alle 5 painoprosenttia orgaanista hiiltä; orgaanisen hiilen kokonaismäärän (TOC) alle viiden painoprosentin rajaa ei sovelleta, jos asianmukaisesti valittu ja käsitelty murskauksen raskas jae on biologisesti vakaa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti;

e) murskauksen kevyt jae jatkokäsitellään rautametallien, muiden kuin rautametallien, muovien ja muiden orgaanisten materiaalien erottamiseksi kierrätystä tai hyödyntämistä varten; näiden prosessien jäämässä saa olla alle 1 painoprosentti metallia ja päätöksen 2003/33/EY mukaisesti alle 5 painoprosenttia orgaanista hiiltä; orgaanisen hiilen kokonaismäärän (TOC) alle viiden painoprosentin rajaa ei sovelleta, jos asianmukaisesti valittu ja käsitelty murskauksen kevyt jae on biologisesti vakaa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

([1]) Neuvoston päätös 2003/33/EY, tehty 19 päivänä joulukuuta 2002, direktiivin 1999/31/EY 16 artiklan ja liitteen II mukaisista perusteista ja menettelyistä jätteen hyväksymiseksi kaatopaikoille (EYVL L 11, 16.1.2003, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

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

   a) jos sellainen on olemassa, jäljennös kirjallisesta sopimuksesta, joka on tehty valtuutetun käsittelylaitoksen ja murskaustoimintoja suorittavan ja murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettäviä teknologioita hyödyntävän murskauslaitoksen välillä, mukaan lukien kierrätyskelpoisten uusiomateriaalien laatua koskevat eritelmät ja romuajoneuvojen käsittelyjakeiden käsittelyssä noudatettavat tekniset eritelmät;

   b) riippumattoman elimen toimittama massataseraportti edustavan käsittelykonfiguraation käsittelyjakeiden (tuotos) laatua ja määrää koskevan näytteen analyysistä.

LIITE IX

TUOTTAJAREKISTERIIN REKISTERÖINTIÄ VARTEN TARVITTAVAT TIEDOT

1. Tiedot, jotka tuottajan tai sen laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutetun edustajan on toimitettava:

a) nimi, jolla tuottaja toimii jäsenvaltiossa, sen kyseisessä jäsenvaltiossa mahdollisesti käyttämät tuotenimet, sekä tuottajan osoite, mukaan lukien postinumero ja paikkakunta, katuosoite, maa, mahdollinen puhelinnumero, verkkosivusto ja sähköpostiosoite sekä keskitetty yhteyspiste;

b) tuottajan kansallinen tunnistuskoodi, mukaan lukien sen kaupparekisterinumero tai vastaava virallinen rekisterinumero, sekä eurooppalainen tai kansallinen verotunnistenumero;

c) ajoneuvoluokat, jotka tuottaja aikoo asettaa ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla jäsenvaltion alueella;

d) tiedot siitä, miten tuottaja täyttää 16 artiklassa säädetyt velvollisuutensa, mukaan lukien kirjalliset tiedot seuraavista:

i) toimenpiteet, jotka tuottaja on ottanut käyttöön täyttääkseen 16 ja 20 artiklassa säädetyt tuottajavastuuta koskevat velvoitteet;

ii) toimenpiteet, jotka on otettu käyttöön 23 artiklassa säädetyn keräysvelvoitteen täyttämiseksi tuottajan jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamien ajoneuvojen määrän osalta; ja

iii) järjestelmä, jolla varmistetaan toimivaltaisille viranomaisille ilmoitettujen tietojen luotettavuus;

e) tuottajan tai tapauksen mukaan laajennettua tuottajavastuuta varten valtuutetun tuottajan edustajan tai tuottajayhteisön antama vakuutus, jossa todetaan, että annetut tiedot pitävät paikkansa.

2. Edellä 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi annettavat tiedot, kun tuottajayhteisö on nimetty täyttämään laajennettua tuottajavastuuta koskevat velvoitteet:

a) tuottajayhteisön nimi ja yhteystiedot, mukaan lukien postinumero ja paikkakunta, katuosoite, maa, puhelinnumero, internet- ja sähköpostiosoite sekä kansallinen tunnistuskoodi;

b) tuottajayhteisön kaupparekisterinumero tai vastaava virallinen rekisterinumero sekä eurooppalainen tai kansallinen verotunnistenumero; ja

c) edustetun tuottajan toimeksianto.

3. Tiedot, jotka tuottajayhteisön on toimitettava 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi, jos se on nimetty 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti:

   a) edustamiensa tuottajien nimet ja yhteystiedot, mukaan lukien postinumerot ja paikkakunnat, katuosoitteet, maat, puhelinnumerot, verkkosivustot ja sähköpostiosoitteet;

   b) mahdollinen toimeksianto kunkin edustamansa tuottajan osalta;

   c) siinä tapauksessa, että tuottajayhteisö edustaa useampaa kuin yhtä tuottajaa, erikseen kunkin sen edustaman tuottajan osalta tiedot siitä, miten tuottaja täyttää 16 artiklassa säädetyt velvollisuudet.

4. Jos laajennettua tuottajavastuuta varten nimetty edustaja, joka täyttää tuottajan puolesta 16 artiklan mukaiset velvoitteet, edustaa useampaa kuin yhtä tuottajaa, kyseisen edustajan on 1 kohdassa lueteltujen tietojen lisäksi ilmoitettava kunkin edustetun tuottajan nimi ja yhteystiedot erikseen.

LIITE X

ROMUTUSTODISTUS

1.	Todistuksen antava laitos tai yritys	
1.1	Nimi	
1.2	Osoite	
1.3	Puhelinnumero	
1.4	Sähköposti (jos käytettävissä)	
1.5	Rekisteröinti- tai tunnistenumero (*)	
2.	Toimivaltainen viranomainen, joka on myöntänyt luvan 1 kohdassa tarkoitetulle laitokselle tai yritykselle	
2.1	Jäsenvaltio	
2.2	Nimi	
2.3	Osoite	
3.	Romutustodistus	
3.1	Todistuksen antamispäivä	
3.2	Numero	
4.	Tiedot ajoneuvosta, jolle romutustodistus annetaan	
4.1	Kansallisuustunnus	
4.2	(A) Rekisteröintinumero (**)	
4.3	(J) Luokka (**)	
4.4	(D.1) Malli (**)	
4.5	(D.3) Kauppanimitys (**)	

4.6	(E) Ajoneuvon valmistenumero (**)	
4.7	Rekisteröintitodistuksen numero	
5.	Ajoneuvon omistajaa koskevat tiedot	
5.1	(C.2.1) Sukunimi tai toiminimi (**)	
5.2	(C.2.2) Muut nimet (**)	
5.3	(C.2.3) Osoite (**)	
5.4	Puhelinnumero [jos käytettävissä ja omistajan suostumuksella]	
5.5	Sähköposti [jos käytettävissä ja omistajan suostumuksella]	
6	Huomautuksia	

(*) Tästä vaatimuksesta voidaan luopua, jos kansallisessa rekisteröinti- tai tunnistusjärjestelmässä ei ole tällaista numeroa.
(**) Direktiivissä 1999/37/EY tarkoitetut yhdenmukaistetut yhteisön koodit.

LIITE XI

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

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

a) korvataan I osassa oleva G13 kohta seuraavasti:

”G13	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X”;		

b) muutetaan lisäys 1 seuraavasti:

i) korvataan taulukossa 1 oleva G13 kohta seuraavasti:

”G13	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738		Ei sovelleta. Sovelletaan kuitenkin liitteessä VIII olevaa tiettyjen komponenttien uudelleenkäyttökieltoa koskevaa E osaa.”;

ii) korvataan taulukossa 2 oleva G13 kohta seuraavasti:

”G13	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738		Ei sovelleta. Sovelletaan kuitenkin liitteessä VIII olevaa tiettyjen komponenttien uudelleenkäyttökieltoa koskevaa E osaa.”;

c) muutetaan lisäyksessä 2 oleva 4 kohta seuraavasti:

i) korvataan taulukossa ”I osa: M_1-luokkaan kuuluvat ajoneuvot” 59 kohta seuraavasti:

”59	Asetus (EU) 2026/1738 (Kiertotalous)	Kyseisen asetuksen vaatimuksia ei sovelleta.”;

ii) korvataan taulukossa ”II osa: N_1-luokkaan kuuluvat ajoneuvot” 59 kohta seuraavasti:

”59	Asetus (EU) 2026/1738 (Kiertotalous)	Kyseisen asetuksen vaatimuksia ei sovelleta.”;

d) muutetaan III osa seuraavasti:

i) korvataan lisäyksessä 1 oleva 59 kohta seuraavasti:

”59	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.”;		

ii) korvataan lisäyksessä 2 oleva 59 kohta seuraavasti:

”59	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738	Ei sovelleta.				Ei sovelleta.”;					

iii) korvataan lisäyksessä 3 oleva 59 kohta seuraavasti:

”59	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738	Ei sovelleta.”;

iv) korvataan lisäyksessä 4 oleva 59 kohta seuraavasti:

”59	Kiertotalous	Asetus (EU) 2026/1738	Ei sovelleta.				Ei sovelleta.”.					

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

korvataan taulukossa olevassa C1 osassa oleva 15 a kohta seuraavasti:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
”15 a	18	Kiertotalousvaatimukset	Asetus (EU) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*”.

LIITE XII

ASETUKSEN (EU) 2023/1542 MUUTTAMINEN

Korvataan liitteessä I oleva taulukko seuraavalla taulukolla:

”Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
1. Elohopea CAS-nro 7439-97-6 EY-nro 231-106-7 ja sen yhdisteet	Akut ja paristot, riippumatta siitä, ovatko ne laitteissa tai onko ne sisällytetty niihin, kevyisiin liikkumisvälineisiin tai muihin ajoneuvoihin, eivät saa sisältää yli 0,0005:tä painoprosenttia elohopeaa (elohopeametallina ilmaistuna).
2. Kadmium CAS-nro 7440-43-9 EY-nro 231-152-8 ja sen yhdisteet	1. Kannettavat akut ja paristot, riippumatta siitä, ovatko ne laitteissa tai onko ne sisällytetty niihin, kevyisiin liikkumisvälineisiin tai muihin ajoneuvoihin, eivät saa sisältää yli 0,002:ta painoprosenttia kadmiumia (kadmiummetallina ilmaistuna). 2. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt sähköajoneuvon ajovoima-akut ja ajoneuvoakut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,01:tä painoprosenttia kadmiumia (kadmiummetallina ilmaistuna). 3. Edellä olevaa 2 kohtaa ei sovelleta sähköajoneuvon ajovoima-akkuihin, joita käytetään varaosina asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M_1 ja N_1 sähköajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, jotka on saatettu markkinoille ennen 31 päivää joulukuuta 2008.
3. Lyijy CAS-nro 7439-92-1 EY-nro 231-100-4 ja sen yhdisteet	1. Kannettavat akut ja paristot, riippumatta siitä, ovatko ne laitteissa tai onko ne sisällytetty niihin, eivät 18 päivästä elokuuta 2024 alkaen saa sisältää yli 0,01:tä painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna). 2. Edellä 1 kohdassa esitettyä rajoitusta ei sovelleta sinkki-ilmanappikennoihin 18 päivään elokuuta 2028 saakka. 3. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan luettuina, sisällytetyt irtoakut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1:tä painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna). 4. Edellä olevaa 3 kohtaa ei sovelleta kannettaviin akkuihin, jotka on sisällytetty asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024, tai joita käytetään niissä varaosina. 5. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt sähköajoneuvon ajovoima-akut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1:tä painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna).

”Sarake 1 Aineen tai aineryhmän nimitys	Sarake 2 Rajoitukset
	6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta seuraaviin: a) sähköajoneuvon ajovoima-akut, joita käytetään korkeajännitejärjestelmissä ([1]) ja jotka on sisällytetty asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, tai joita käytetään niissä varaosina b) sähköajoneuvon ajovoima-akut, jotka eivät kuulu tämän kohdan a alakohdan soveltamisalaan ja jotka on sisällytetty ajoneuvoihin tai joita käytetään niissä varaosina, mukaan lukien asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyt luokkien M_1 ja N_1 erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024. 7. Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan luettuina, sisällytetyt ajoneuvoakut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1:tä painoprosenttia lyijyä (lyijymetallina ilmaistuna). 8. Edellä olevaa 7 kohtaa ei sovelleta seuraaviin: a) ajoneuvoakut, joita käytetään 12 V:n sovelluksissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien ([1]) b) ajoneuvoakut, joita käytetään 24 V:n sovellusten akuissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M_1 ja N_1 erikoiskäyttöön tarkoitetuissa ajoneuvoissa ([2]) c) ajoneuvoakut, joita käytetään muissa kuin tämän kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuissa sovelluksissa asetuksessa (EU) 2018/858 määritellyissä luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoissa, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää tammikuuta 2024.
4. Kuusiarvoinen kromi CAS-nro 18540-29-9 EY-nro 606-053-1 ja sen yhdisteet	Asetuksessa (EU) 2018/858 määriteltyihin luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien, sisällytetyt akut eivät saa sisältää homogeenisessa materiaalissa yli 0,1:tä painoprosenttia kuusiarvoista kromia ilmaistuna kuusiarvoisena kromimetallina.

([1]) Järjestelmät, joiden jännite on > 75 V DC Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/35/EU ([3]) 1 artiklassa säädetyllä tavalla.”.

([1]) Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030.
([2]) Tätä poikkeusta tarkastellaan uudelleen vuonna 2030.
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/35/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, tietyllä jännitealueella toimivien sähkölaitteiden asettamista saataville markkinoilla koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta (EUVL L 96, 29.3.2014, s. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

LIITE XIII

KRITEERIT, JOTKA KOLMANSISSA MAISSA TOIMIVIEN, KIERRÄTYSMATERIAALIN TUOTANTOA HARJOITTAVIEN LAITOSTEN ON TÄYTETTÄVÄ

A OSA KRITEERIT SEN OSOITTAMISEKSI, ETTÄ KIERRÄTETTY MATERIAALI ON TUOTETTU LAITOKSESSA, JOKA TÄYTTÄÄ UNIONIN OIKEUDESSA ASETETUT IHMISTEN TERVEYDEN, ILMASTON JA YMPÄRISTÖN SUOJELUA KOSKEVAT VAATIMUKSET TAI VASTAAVAT VAATIMUKSET (6 ARTIKLAN 4 KOHDAN MUKAISESTI)

1. Kierrätetyn materiaalin tuotantoon osallistuvan kolmannessa maassa sijaitsevan laitoksen on täytettävä seuraavat edellytykset tosiasiallisessa toiminnassaan:

a) se täyttää jätteen kierrätystä koskevat vaatimukset ja harjoittaa toimintaansa sovellettavan kansallisen ympäristönsuojelulainsäädännön mukaisesti;

b) se on suunniteltu ja rakennettu ja sitä käytetään turvallisella ja ympäristön kannalta hyväksyttävällä tavalla, ja sillä on erityisesti kyseisen jätteen kierrätykseen tarvittavat prosessit, asianmukainen jätehuoltoteknologia, organisaatio ja infrastruktuuri;

c) se hankkii muovijätteensä jäsenvaltiosta tai maasta, joka täyttää unionin oikeuden mukaiset vaatimukset tai vaatimukset, jotka vastaavat ympäristönsuojelua ja työntekijöiden turvallisuutta koskevia jäsenvaltioiden vaatimuksia, ja toimii tällaisessa maassa 3 kohdassa määriteltyjen kriteerien mukaisesti;

d) se ottaa käyttöön ja käyttää johtamis- ja seurantajärjestelmiä, menetelmiä ja tekniikoita, joiden tarkoituksena on ehkäistä, vähentää, minimoida ja, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, poistaa

i) asianomaisiin työntekijöihin ja laitoksen läheisyydessä asuvaan väestöön kohdistuvia terveys- ja turvallisuusriskejä, ja

ii) sen toiminnasta ympäristölle aiheutuvia haitallisia vaikutuksia (erityisesti toteuttamalla asianmukaisia toimenpiteitä pilaantumisen seuraamiseksi ja torjumiseksi);

e) se varmistaa kaiken laitoksessa vastaanotetun ja käsitellyn jätteen jäljitettävyyden ja varmistaa, että kaikki sen toiminnasta syntyvä jäännösjäte dokumentoidaan ja siirretään ainoastaan jätehuoltolaitoksiin, joilla on lupa käsitellä tällaista jäännösjätettä;

f) se on toteuttanut toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on säästää energiaa ja rajoittaa sen toimintaan liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä;

g) se laatii ja pystyy toimittamaan tiedot jätehuoltotoimistaan viimeksi kuluneilta viideltä vuodelta; jos laitos on ollut toiminnassa alle viiden vuoden ajan, se laatii ja pystyy toimittamaan tiedot jätehuoltotoimistaan toiminta-ajaltaan;

h) laitoksen toiminnanharjoittajaa tai sen johtoa ei ole tuomittu jätehuoltoon liittyvästä laittomasta toiminnasta viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana.

2. Vertailukohtana ja tarvittaessa on otettava huomioon seuraavat tai vastaavat säännöt:

   a) tiettyjen jätteiden käsittelyä ja käsitellyn jätteen määrän laskentaa koskevat erityisvaatimukset, jotka ovat pakollisia unionin lainsäädännön nojalla, sekä tuotettujen kierrätettyjen materiaalien määrien kirjanpitoa koskevat erityisvaatimukset;

   b) tiettyjä direktiivin 2010/75/EU mukaisia toimintoja koskevat parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa koskevat päätelmät.

3. Muovijätettä on käsiteltävä unionin oikeudessa vahvistettujen vaatimusten tai kyseisiä vaatimuksia vastaavien vaatimusten mukaisesti, ja sen on oltava peräisin jäsenvaltiosta tai maasta, jolla on kattava jätehuoltokehys, joka kattaa sen koko alueen ja osoittaa sen kyvyn ja halukkuuden taata ympäristön kannalta hyväksyttävä jätehuolto, ottaen huomioon erityisesti seuraavat kriteerit:

   a) toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet ympäristön kannalta hyväksyttävän jätehuollon varmistamiseksi sen alueella, kuten laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän tai vastaavan saastuttaja maksaa -periaatetta täytäntöönpanevan järjestelmän käyttöönotto;

   b) toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet ajoneuvoista kierrätettävän kulutusmuovin osuuden lisäämiseksi sekä indikaattorit näiden toimenpiteiden seurantaa varten;

   c) toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet, joilla lisätään kansallisille markkinoille saatettuihin ajoneuvoihin sisältyvän kulutusjätteestä peräisin olevan kierrätetyn muovin osuutta, sekä indikaattorit näiden toimenpiteiden seurantaa varten.

B OSA KRITEERIT SEN OSOITTAMISEKSI, ETTÄ KIERRÄTETTY MATERIAALI ON TUOTETTU 6 ARTIKLAN 1, 2 ja 3 KOHDAN VAATIMUSTEN MUKAISESTI

Kierrätetyn materiaalin tuotantoon osallistuvan kolmannessa maassa sijaitsevan laitoksen on täytettävä seuraavat edellytykset tosiasiallisessa toiminnassaan:

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

2. Romuajoneuvoista tai korjatuista ajoneuvoista peräisin olevasta kulutusjätteestä kierrätettyjä materiaaleja tuottavan laitoksen on pystyttävä osoittamaan, että tällainen jäte on kerätty erikseen eikä sitä ole sekoitettu muista lähteistä peräisin oleviin materiaaleihin tavalla, joka estäisi kyseisen jätteen jäljitettävyyden ennen sen saapumista laitokseen ja koko kierrätysprosessin ajan.

LIITE XIV

TARKASTUKSIA, SERTIFIOIJIA JA TARKASTAJIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

A OSA TARKASTUKSIA TEKEVIÄ KOLMANSIA OSAPUOLIA KOSKEVAT YKSITYISKOHTAISET VAATIMUKSET

1. Kolmannen osapuolen, joka suorittaa kolmannessa maassa sijaitsevan laitoksen tarkastuksia 6 artiklan 5 kohdan mukaisesti, on oltava riippumaton tavarantoimittajasta, valmistajasta tai kierrätetyn materiaalin tuotantoon osallistuvasta henkilöstä sekä valvottavasta laitoksesta. Tätä varten kyseisen osapuolen on voitava dokumentoida, että

   a) se ei ole osa näitä yhteisöjä tai niiden määräysvallassa;

   b) se on ottanut käyttöön ja soveltaa muun muassa seuraavia menettelyjä, joilla taataan sen puolueettomuus:

      i) sen puolueettomuuteen kohdistuvien riskien jatkuva arviointi;

      ii) taloudellisesta, kaupallisesta ja muusta paineesta johtuvien puolueettomuuteen kohdistuvien riskien tunnistaminen, poistaminen ja vähentäminen;

      iii) sen puolueettomuuteen kohdistuvien, sen henkilöstöllä olevista suhteista johtuvien riskien arviointi;

   c) se on jäsennelty ja sitä hallinnoidaan siten, että varmistetaan sen riippumattomuus ja puolueettomuus, muun muassa seuraavasti:

      i) se on selvästi yksilöitävissä oikeushenkilöstä, jos kyseinen oikeushenkilö harjoittaa myös muuhun kuin tarkastuksiin liittyvää toimintaa;

      ii) sillä on suoritettua tarkastustoimintaa koskevat raportointisäännöt;

      iii) sen henkilöstöllä on selvästi yksilöitävissä olevat tarkastusten suorittamista koskevat vastuualueet.

2. Kolmannella osapuolella, joka suorittaa tarkastuksia 6 artiklan 5 kohdan mukaisesti, katsotaan olevan asianmukainen pätevyys tarkastusten ja jätteenkäsittelyn alalla, jos sillä on riittävästi joko omaa tai alihankkijoiden pätevää henkilöstöä, joka saa säännöllisesti koulutusta, ja jos sen tällaisiin tarkastuksiin osallistuvalla henkilöstöllä on dokumentoitua työkokemusta kaikilta seuraavilta aloilta:

   a) jätteitä käsittelevien laitosten tarkastaminen;

   b) jätteenkäsittelytoimet;

   c) ympäristöasioiden ja työterveyden ja -turvallisuuden hallintajärjestelmät;

   d) kierrätysmateriaalin tuottaminen.

3. Tämän osan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen kriteerien täyttymisen osoittamiseksi tarkastuksen tai sertifioinnin suorittavan kolmannen osapuolen on viitattava sertifioinnissaan tarkastusten suorittamisen kannalta merkityksellisiin unionin tai vastaaviin kansainvälisesti tunnustettuihin standardeihin, kuten ISO 19011:2018 tai ISO/IEC 17020:2012.

B OSA TARKASTUKSEN KOHDE

1. Edellä 6 artiklan 5 kohdassa tarkoitetussa tarkastuksessa on todennettava, että kierrätysmateriaalin tuotantoon osallistuva kolmannessa maassa sijaitseva laitos täyttää tosiasiallisessa toiminnassaan liitteessä XIII luetellut edellytykset.
2. Tarkastukset suorittaneiden henkilöiden nimet ja yhteystiedot ilmoitetaan selkeästi tarkastuskertomuksissa.

LIITE XV

VASTAAVUUSTAULUKOT

1. Direktiivi 2000/53/EY

Direktiivi 2000/53/EY	Tämä asetus
1 artikla	1 artikla
2 artiklan 1 alakohta	3 artiklan 1 alakohta
2 artiklan 2 alakohta	3 artiklan 2 alakohta
2 artiklan 3 alakohta	3 artiklan 23 alakohta
2 artiklan 4 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
2 artiklan 5 alakohta	3 artiklan 18 alakohta
2 artiklan 6 alakohta	3 artiklan 4 alakohta
2 artiklan 7 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
2 artiklan 8 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
2 artiklan 9 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
2 artiklan 10 alakohta	3 artiklan 35 alakohta
2 artiklan 11 alakohta	—
2 artiklan 11 alakohdan a alakohta	—
2 artiklan 11 alakohdan b alakohta	—
2 artiklan 11 alakohdan c alakohta	—
2 artiklan 11 alakohdan d alakohta	—
2 artiklan 12 alakohta	—
2 artiklan 13 alakohta	—

Direktiivi 2000/53/EY	Tämä asetus
3 artiklan 1 kohta	2 artiklan 1 kohdan a alakohta
3 artiklan 2 kohta	—
3 artiklan 3 kohta	—
3 artiklan 4 kohta	—
3 artiklan 5 kohta	—
4 artiklan 1 kohdan a alakohta	5 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan b alakohta	7 artiklan 1 kohta
4 artiklan 1 kohdan c alakohta	6 artikla
4 artiklan 2 kohdan a alakohta	5 artiklan 4 ja 5 kohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohta	5 artiklan 6 kohdan a alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii alakohta	5 artiklan 6 kohdan b alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan iii alakohta	5 artiklan 6 kohdan c alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan iv alakohta	5 artiklan 6 kohdan d alakohta
4 artiklan 2 kohdan c alakohta	—
5 artiklan 1 kohdan ensimmäinen luetelmakohta	—
5 artiklan 1 kohdan toinen luetelmakohta	23 artiklan 3 kohdan b alakohta
5 artiklan 2 kohta	24 artiklan 1 kohta
5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	25 artikla
5 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	25 artiklan 1 kohta
5 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta	—
5 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta	24 artiklan 2 kohta
5 artiklan 4 kohdan toinen alakohta	16 artikla ja 20 artiklan 1 kohdan a alakohta

Direktiivi 2000/53/EY	Tämä asetus
5 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta	24 artiklan 2 kohta
5 artiklan 4 kohdan neljäs alakohta	—
5 artiklan 5 kohdan ensimmäinen alakohta	25 artiklan 1 kohta ja liite X
5 artiklan 5 kohdan toinen alakohta	—
6 artiklan 1 kohta	26 artiklan 1 ja 2 kohta
6 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta	15 artiklan 1 kohta
6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	—
6 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	29 artiklan 1 kohta ja liitteessä VIII oleva C osa
6 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	28 artiklan 1 kohta
6 artiklan 4 kohta	15 artiklan 2 kohta
6 artiklan 5 kohta	26 artiklan 4 kohta
6 artiklan 6 kohta	26 artiklan 3 kohta
7 artiklan 1 kohta	30 artiklan 1 kohta
7 artiklan 2 kohdan a alakohta	—
7 artiklan 2 kohdan b alakohta	33 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta
7 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	—
7 artiklan 2 kohdan kolmas alakohta	—
7 artiklan 3 kohta	—
7 artiklan 4 kohta	—
7 artiklan 5 kohta	—
8 artiklan 1 kohta	12 artiklan 1 kohta

Direktiivi 2000/53/EY	Tämä asetus
8 artiklan 2 kohta	12 artiklan 2 kohta
8 artiklan 3 kohta	11 artiklan 1 kohta
8 artiklan 4 kohta	11 artiklan 1 ja 3 kohta
9 artiklan 1 a kohdan ensimmäinen alakohta	50 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta
9 artiklan 1 a kohdan toinen alakohta	50 artiklan 1 kohdan toinen alakohta
9 artiklan 1 a kohdan kolmas alakohta	50 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta
9 artiklan 1 b kohta	50 artiklan 2 kohta
9 artiklan 1 c kohta	50 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta
9 artiklan 1 d kohta	50 artiklan 5 kohta
9 artiklan 2 kohta	9 artikla ja liitteessä V oleva A osa
9 a artiklan 1 kohta	51 artiklan 1 kohta
9 a artiklan 2 kohta	51 artiklan 2 kohta
9 a artiklan 3 kohta	51 artiklan 3 kohta
9 a artiklan 4 kohta	51 artiklan 4 kohta
9 a artiklan 5 kohta	51 artiklan 5 kohta
9 a artiklan 6 kohta	51 artiklan 6 kohta
10 artiklan 1 kohta	—
10 artiklan 2 kohta	—
10 artiklan 3 kohta	—
10 a artikla	56 artikla
11 artiklan 1 kohta	52 artiklan 1 kohta

Direktiivi 2000/53/EY	Tämä asetus
11 artiklan 2 kohta	52 artiklan 2 kohta
12 artiklan 1 kohta	59 artiklan 1 kohta
12 artiklan 2 kohta	59 artiklan 2 kohta
12 artiklan 3 kohta	—
13 artikla	—
Liite I	Liite VIII
Liite II	Liite IV

2. Direktiivi 2005/64/EY

Direktiivi 2005/64/EY	Tämä asetus
1 artiklan ensimmäinen alakohta	1 artikla
1 artiklan toinen alakohta	—
2 artikla	2 artiklan 1 kohdan a alakohta
3 artiklan a alakohta	—
3 artiklan b alakohta	—
3 artiklan c alakohta	2 artiklan 2 kohdan a alakohta
4 artiklan 1 alakohta	3 artiklan 1 alakohta
4 artiklan 2 alakohta	—
4 artiklan 3 alakohta	3 artiklan 3 alakohta
4 artiklan 4 alakohta	3 artiklan 2 alakohta
4 artiklan 5 alakohta	Liite III
4 artiklan 6 alakohta	—

Direktiivi 2005/64/EY	Tämä asetus
4 artiklan 7 alakohta	3 artiklan 40 alakohta
4 artiklan 8 alakohta	—
4 artiklan 9 alakohta	3 artiklan 4 alakohta
4 artiklan 10 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
4 artiklan 11ala kohta	—
4 artiklan 12 alakohta	3 artiklan 39 alakohta
4 artiklan 13 alakohta	3 artiklan 5 alakohta
4 artiklan 14 alakohta	3 artiklan 6 alakohta
4 artiklan 15 alakohta	3 artiklan 7 alakohta
4 artiklan 16 alakohta	—
4 artiklan 17 alakohta	—
4 artiklan 18 alakohta	—
4 artiklan 19 alakohta	—
4 artiklan 20 alakohta	—
5 artiklan 1 kohta	—
5 artiklan 2 kohta	8 artiklan 2 kohta
5 artiklan 3 kohta	8 artiklan 3 kohta
5 artiklan 4 kohta	—
6 artiklan 1 kohta	—
6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	5 artiklan 4 ja 5 kohta

Direktiivi 2005/64/EY	Tämä asetus
6 artiklan 3 kohta	9 artikla
6 artiklan 4 kohta	—
6 artiklan 5 kohta	—
6 artiklan 6 kohta	—
6 artiklan 7 kohta	—
6 artiklan 8 kohta	—
7 artiklan a alakohta	Liitteessä VIII oleva E osa
7 artiklan b alakohta	Liitteessä VIII oleva E osa
8 artikla	—
9 artikla	—
10 artiklan 1 kohta	—
10 artiklan 2 kohta	—
10 artiklan 3 kohta	—
10 artiklan 4 kohta	—
11 artiklan 1 kohta	—
11 artiklan 2 kohta	—
12 artikla	—
13 artikla	—
Liite I	4 artiklan 1 kohta
Liite II	—

Direktiivi 2005/64/EY	Tämä asetus
Liite III	—
Liite VII	—
Liite V	Liitteessä VIII oleva E osa
Liite VI	—