C/2024/1593

5.3.2024

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

(COM(2023) 451 final – 2023/0284 (COD))

(C/2024/1593)

Esittelijä: **Bruno CHOIX**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 19.10.2023
	neuvosto, 21.11.2023
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 ja 304 artikla
Vastaava jaosto	maatalous, maaseudun kehittäminen, ympäristö
Hyväksyminen jaostossa	22.11.2023
Hyväksyminen täysistunnossa	14.12.2023
Täysistunnon numero	583
Äänestystulos	
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	163/0/2

1. **Päätelmät ja suositukset**

1.1 Euroopan komission 13. heinäkuuta 2023 esittämä ajoneuvoja käsittelevä asetusehdotus ([1]) on merkittävä teksti, jonka avulla parannetaan Euroopassa markkinoille saatettujen ajoneuvojen kestävyyttä ja kiertotalouden mukaisuutta. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu erittäin myönteisesti tähän tekstiin ja katsoo, että ajoneuvojen suunnittelua koskevien toimenpiteiden tavoitetasoa voidaan nostaa vieläkin enemmän kiertotalouden toteutumisen varmistamiseksi.

1.2 ETSK kannattaa kierrätettyjen materiaalien osuutta koskevaa vaatimusta, jonka mukaan jokaisen ajoneuvon on sisällettävä vähintään 25 prosenttia kierrätettyä muovia, ja suosittaa vastaavia toimenpiteitä muiden ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien kierrättämiseksi tehokkaammin, sillä näin voidaan saada lisää ympäristöhyötyjä.

1.3 ETSK pitää erittäin tervetulleina ajoneuvojen suunnittelulle asetettavia vaatimuksia, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon osien korjattavuus, huollettavuus, vaihdettavuus ja uudelleenkäyttö. Komitea vaatii lisätakeita siitä, että valtuutetut käsittelylaitokset saavat ajoneuvojen osia ja komponentteja maksutta ja syrjimättömästi, erityisesti kun on kyse sähköajoneuvojen akuista. ETSK katsoo, että sopimusehdot, joiden mukaan osia ja materiaaleja saavat pitää kaupan ainoastaan valmistajat omassa verkossaan, olisi kiellettävä. ETSK suosittaa myös, että valmistajat velvoitetaan järjestämään talouden toimijoille akkujen irrottamista, vaihtamista ja uudelleenasentamista käsitteleviä koulutuksia.

1.4 ETSK kannattaa toimenpiteitä, joilla tiukennetaan valmistajiin sovellettavia tiedonanto- ja merkintävaatimuksia, ja katsoo, että riippumattomien toimijoiden ja erityisesti hyvin pienten yritysten olisi voitava saada tietoa ilman lisäkustannuksia ja että valmistajien olisi tuotettava osia sarjoina, jotta ne voidaan ohjelmoida uudelleen ja asentaa uusiin ajoneuvoihin.

1.5 ETSK suhtautuu myönteisesti valtuutettujen käsittelylaitosten oikeudenmukaisen edustuksen turvaamiseen laajennetun tuottajavastuun alalla toimivaltaisten jäsenvaltioiden organisaatioiden hallintoelimissä. Reilun ja oikeudenmukaisen kilpailun varmistamiseksi ajoneuvojen käsittelytoiminnassa ETSK vaatii, että velvoitteiden täyttäminen erikseen ja kollektiivisesti taataan tehokkailla ja yhtäläisillä takeilla niin, että valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa tehtäville sopimuksille asetetaan tietyt vaatimukset, jotka koskevat esimerkiksi tietojen saamista ennen sopimuksen tekoa ja kieltoa sälyttää valmistajalle kuuluvaa velvoitetta valtuutetulle käsittelylaitokselle.

([1]) COM(2023) 451 final.

1.6 Ajoneuvojen jäljitettävyys on Euroopassa varsin puutteellista, joten ETSK suhtautuu erittäin myönteisesti toimenpiteisiin, joilla pyritään parantamaan ajoneuvojen jäljitettävyyttä ja keräystä muun muassa vaatimalla valtuutetun käsittelylaitoksen antamaa romutustodistusta ajoneuvon rekisteristä poistamista varten.

1.7 ETSK suhtautuu erittäin myönteisesti jäsenvaltioille asetettuihin velvoitteisiin, joilla pyritään edistämään romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Komitea kehottaa säätämään asetuksessa tiukemmista toimenpiteistä ja varmistamaan, että osia saavat jälleenmyydä vain valtuutetut käsittelylaitokset. Jotta valtuutetut käsittelylaitokset ovat varmasti materiaalien omistajia, ETSK kehottaa kieltämään myös sellaiset valmistajien ja yritysten väliset sopimusehdot, joissa vaaditaan ajoneuvoista poistettujen osien palauttamista valmistajille.

1.8 ETSK katsoo, että velvoitteita purkamisesta kierrätystä varten olisi arvioitava uudestaan ottaen huomioon niiden taloudelliset kustannukset ja ympäristöhyödyt sekä teknologianeutraaliuden periaate, jota on noudatettava ympäristötavoitteisiin pyrkimisessä, erityisesti kun on kyse kojelaudoista. ETSK suosittaa myös, että jäsenvaltioiden kanssa keskustellaan romuajoneuvojen ilmastointijärjestelmiin sisältyvien kylmäaineiden talteenotolle asetettavasta vaatimustasosta.

1.9 ETSK pitää tärkeinä ajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi annettavia sääntöjä ja kehottaa varmistamaan, että toimivaltaiset viranomaiset hoitavat valvontatehtäväänsä kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Lisäksi ETSK pitää erittäin tervetulleina vientiä koskevia sääntöjä, joiden nojalla voidaan tehdä selvempi ero käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen välille.

2. **Yleistä**

Johdanto

2.1 Komissio ehdotti 13. heinäkuuta 2023 uudelleentarkastelun jälkeen uutta asetusta romuajoneuvoista ([2]) kiertotalouden edistämiseksi. Ajoneuvoja koskeva asetusehdotus perustuu kahteen voimassa olevaan direktiiviin ja korvaa ne Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja kiertotaloutta koskevan toimintasuunnitelman mukaisesti: ne ovat romuajoneuvoista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY ([3]) ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/64/EY ([4]). Tässä lausunnossa viitataan ETSK:n aiheesta antamiin muihin lausuntoihin ([5]) ja jatketaan niiden viitoittamalla tiellä muun muassa vaatimalla uusioraaka-ainemarkkinoiden edistämistä oikeudellisesti sitovilla velvoitteilla ([6]).

2.2 Euroopan autoteollisuus on yksi resursseja eniten kuluttavista eurooppalaisista teollisuudenaloista: sen osuus on 19 prosenttia EU:n terästeollisuuden kysynnästä ja 10 prosenttia muovin kokonaiskulutuksesta. Sen osuus on lisäksi merkittävä alumiinin (42 prosenttia kaikkien liikennevälineiden osalta), kuparin (6 prosenttia autonosien osalta), kumin (65 prosenttia yleisten kumituotteiden tuotannosta) ja lasin kysynnästä ([7]). ETSK suhtautuukin myönteisesti asetusehdotukseen, jolla edistetään kiertotaloutta vahvistamalla yhdenmukaiset säännöt ajoneuvojen koko elinkaaren ajaksi niiden suunnittelusta ja markkinoille saattamisesta aina loppukäsittelyyn. Jotta kiertotalouteen suhtauduttaisiin ajoneuvoalalla kokonaisvaltaisesti, on ehdottoman tärkeää käydä jatkuvaa vuoropuhelua kaikkien arvoketjun toimijoiden kanssa. Tässä voitaisiin ottaa mallia Euroopan kiertotalouden sidosryhmäfoorumista ([8]). Toimitusketjun hallintojärjestelmän on oltava oikeudenmukainen ja osallistava.

Ajoneuvojen suunnittelu kiertotalousajattelun mukaisesti

2.3 ETSK kannattaa sitä, että asetuksen soveltamisalaan on otettu uusia linja-autojen, kuorma-autojen ja perävaunujen (M2, M3, N2, N3, O) sekä moottoripyörien (L3–L7) luokkia. Näin näiden ajoneuvoluokkien käyttöiän jälkeinen lopullinen käsittely tapahtuu sääntöjen mukaisesti ja noudattaen myös eräitä erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin sovellettavia vaatimuksia. Kiertotaloustoimenpiteiden laaja-alaisemman soveltamisen pitäisi johtaa ajoneuvojen suurempaan modulaarisuuteen. Kaikentyyppiset ajoneuvot muuttuvat nykyisin nopeasti, joten ETSK kehottaa varautumaan siihen, että soveltamisalaa voidaan laajentaa myös innovatiivisiin ajoneuvoihin, joita ei ole lueteltu asetuksessa (lukuun ottamatta hälytys- ja pelastusajoneuvoja).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista (OJ L 269, 21.10.2000, p. 34).
([4]) 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 (OJ L 310, 25.11.2005, p. 10).
([5]) ETSK:n lausunto raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien uudelleentarkastelusta (EUVL C 349, 29.9.2023, s. 134).
([6]) ETSK:n lausunto uudesta kiertotalouden toimintasuunnitelmasta (EUVL C 364, 28.10.2020, s. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4 ETSK kannattaa varauksetta vaatimusta, jonka mukaan jokaisen ajoneuvon on sisällettävä vähintään 25 prosenttia kierrätettyä muovia, sillä kierrätys tuo merkittäviä ympäristöhyötyjä ([9]). Muovin kierrätystoiminnan kehittämisen ansiosta voidaan tarjota valmistajille monipuolisempia hankintalähteitä, vauhdittaa murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävään teknologiaan perustuvan eurooppalaisen muovinkierrätysteollisuuden kasvua ja luoda monia uusia työpaikkoja Eurooppaan. ETSK kannattaa muovin kierrätystä koskevien tavoitteiden nostamista vaiheittain ja suosittaa vastaavia toimenpiteitä muiden ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien kierrättämiseksi tehokkaammin, sillä näin voidaan saada lisää ympäristöhyötyjä.

2.5 Velvoitteet, joiden mukaan valmistajan on ajoneuvoa suunnitellessaan mahdollistettava osien ja komponenttien irrottaminen ja vaihtaminen helposti ja tuotetta rikkomatta, ovat keskeisen tärkeitä osien ja komponenttien uudelleenkäyttömarkkinoiden kehittämiseksi Euroopassa. Jotta nämä toiminnot voisivat yleistyä ajoneuvon käyttö- ja romutusvaiheen aikana, on varmistettava, että valtuutetut käsittelylaitokset ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat saada käyttöönsä ajoneuvojen osia ja komponentteja, kuten sähköajoneuvojen ja sähköisten ajomoottorien akkuja. ETSK katsoo, että sopimusehdot, joiden mukaan kierrätettyjä ja kierrätettäviä ajoneuvon osia, erityisesti akkuja, saavat pitää kaupan ainoastaan valmistajat omassa verkossaan, olisi kiellettävä.

2.6 ETSK pitää valitettavana, ettei komission ehdotuksessa tai vaikutustenarvioinnissa ole yhtään säännöstä työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutuksesta ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun roolista. EU:n työmarkkinaosapuolten yhteisessä hankkeessa korostetaan, että siirtyminen kiertotalouteen edellyttää yleensä työntekijöiltä korkeatasoisempaa osaamista ([10]). Kun otetaan huomioon ajoneuvoihin sovellettavista kiertotalousvelvoitteista seuraavat muutokset, ETSK katsoo, että lainsäätäjän olisi arvioitava, millaisia uusia osaamistarpeita työntekijöiden on täytettävä autoteollisuuden kehityksen myötä. ETSK kehottaa järjestämään teknistä pätevyyskoulutusta, johon kaikki työntekijät voivat osallistua osaamisensa parantamiseksi, työpaikkansa turvaamiseksi ja hyvinvointinsa edistämiseksi.

2.7 ETSK kehottaa myös järjestämään koulutusta, jossa valmistajat esittelevät talouden toimijoille tarvittavat tekniset tiedot ja korjausmenetelmät akkujen irrottamista, vaihtamista ja uudelleenasentamista varten. Tarkoituksena on ehkäistä turvallisuus- ja terveysriskejä työntekijöiden käsitellessä ajoneuvoja.

Kiertotaloutta ajoneuvojen koko elinkaaren ajan

2.8 ETSK kannattaa toimenpiteitä, joilla tiukennetaan valmistajiin sovellettavia tiedonanto- ja merkintävaatimuksia. Pakolliset tiedot ajoneuvoihin sisältyvästä kierrätettyjen materiaalien osuudesta ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa, että tiedot niiden hiilijalanjäljestä ovat yhdenmukaisia, että valmistajat toteuttavat kiertotalousstrategiaa ja että kuluttajat voivat ottaa kiertotalousnäkökohdat huomioon valintoja tehdessään.

2.9 Tiedonkulku valmistajien ja talouden toimijoiden välillä on välttämätöntä, jotta kiertotalous voi toimia. Ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien korjauksen, huollon, vaihtamisen ja uudelleenkäytön varmistamiseksi on tärkeää, että jätehuoltotoimijat ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat saavat vapaasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi käyttöönsä tiedot, jotka näihin toimiin tarvitaan. Laajennetun tuottajavastuun periaatteen mukaisesti ja ottaen huomioon ajoneuvoja käsittelevien toimijoiden turvallisuus- ja terveysriskit on syytä varmistaa, että riippumattomat toimijat ja erityisesti hyvin pienet yritykset voivat saada tietoa ilman lisäkustannuksia ja että valmistajat tuottavat osia sarjoina, jotta ne voidaan ohjelmoida uudelleen ja asentaa uusiin ajoneuvoihin.

Ajoneuvojen keräys ja käsittely niiden käyttöiän lopussa

2.10 ETSK panee merkille ajoneuvojen puutteellisesta jäljitettävyydestä johtuvan vakavan ongelman niiden käsittelyssä: 32 prosenttia rekisteristä poistetusta ajoneuvoista – 3,4 miljoonaa ajoneuvoa vuodessa – on sellaisia, joiden olinpaikkaa ei tiedetä ([11]). Tämä johtuu muun muassa siitä, ettei ajoneuvon omistusoikeuden siirrosta ole tietoja, tai voimassa olevien sääntöjen noudattamatta jättämisestä. Laajennetun tuottajavastuun alalla toimivaltaisten organisaatioiden perustaminen jokaiseen jäsenvaltioon voi olla hyödyllinen apukeino ajoneuvojen käsittelyn varmistamiseksi, ennen kaikkea kun on kyse taloudellisesti kannattamattomista käsittelytoimista. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että kilpailu on reilua ja oikeudenmukaista. Perustettaessa laajennetun tuottajavastuun järjestelmiä jäsenvaltioihin on varmistettava, että ajoneuvojen

([9]) Euroopan komissio: Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles.
([10]) European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work.
([11]) Komission yksiköiden valmisteluasiakirjat: SWD(2023) 256 final ja SWD(2021) 60 final.

käsittelystä vastaavat toimijat ovat oikeudenmukaisesti edustettuina tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä. ETSK vaatii, että tapauksissa, joissa tuottaja vastaa itse laajennettua tuottajan vastuuta koskevista velvoitteista, sovelletaan tehokkaita ja yhtäläisiä takeita kuin silloin, kun velvoitteet täytetään kollektiivisesti. Tämä koskee erityisesti taloudellista vastuuta. Komitea katsoo myös, että yksityisten toimijoiden kanssa tehtäville sopimuksille olisi asetettava tiukemmat vaatimukset, jotka koskevat esimerkiksi tietojen saamista ennen sopimuksen tekoa ja kieltoa siirtää valmistajalle kuuluvia velvoitteita korjaus-, uudelleenkäyttö- ja kierrätysalan yksityisten toimijoiden vastuulle ilman taloudellista korvausta.

2.11 Koska ajoneuvojen jäljitettävyys on Euroopassa nykyisin puutteellista, ETSK suhtautuu erittäin myönteisesti toimenpiteisiin, joilla varmistetaan, että valtuutetut toimijat käsittelevät ajoneuvoja voimassa olevien sääntöjen mukaisesti. Erityisen tervetullut on toimenpide, jonka mukaan ajoneuvo voidaan poistaa rekisteristä vasta, kun jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat saaneet ajoneuvon romutustodistuksen.

2.12 ETSK pitää tärkeänä, että velvoitteet, jotka koskevat ajoneuvojen purkamista uudelleenkäyttöä tai kunnostamista varten, ovat markkina-ajattelun mukaisia ja perustuvat kysyntään, jotta purkutoimet olisivat taloudellisesti kannattavia. ETSK kehottaa asettamaan tiukemmat säännöt toimenpiteistä, joihin jäsenvaltioiden on ryhdyttävä uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostamismarkkinoiden edistämiseksi ja siten työpaikkojen luomiseksi Eurooppaan. Tähän liittyy vaatimus, että romuajoneuvojen käsittelykeskusten on voitava myydä romuajoneuvoista saadut osat uudelleenkäyttöä varten. ETSK kehottaa kieltämään sellaiset valmistajien ja yritysten väliset sopimusehdot, joissa vaaditaan ajoneuvoista poistettujen osien palauttamista valmistajille.

2.13 Kun tarkastellaan purkamisvelvoitetta, jonka tarkoituksena on edistää kierrätystä, ETSK korostaa, että murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävän eurooppalaisen teknologian avulla pystytään jo nyt valmistamaan kierrätysmuovia käytettäväksi uusissa ajoneuvoissa. ETSK kehottaa arvioimaan uudelleen ehdotettuja purkamisvelvoitteita ottaen huomioon teknologianeutraaliuden periaatteen, velvoitteiden hyödyllisuuden ja jo olemassa olevien prosessien, kuten murskauksen jälkeisen käsittelyn, taloudellisen tehokkuuden. ETSK suosittaa, että jäsenvaltioiden kanssa käydään keskustelua romuajoneuvojen ilmastointijärjestelmiin sisältyvien kylmäaineiden talteenotosta, jotta voidaan asettaa realistiset vaatimustasot materiaalien ja jo käytössä olevien käsittelytoimien mukaan. Tässä on otettava huomioon, että prosessin kustannukset päätyvät valmistajien maksettaviksi.

2.14 ETSK pitää tärkeinä ajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi annettavia sääntöjä. Jos annetaan yksityisen sektorin tehtäväksi määritellä käsittelytoiminnalta edellytettävät vaatimukset valmistajien kanssa tehtävillä kaupallisilla sopimuksilla, se olisi vahingoksi lailliselle romuajoneuvojen käsittelytoiminnalle. Toimivaltaisten viranomaisten antama valtuutus on olennaisen tärkeä keino varmistaa, että toimijoilla on tarvittavat tekniset, taloudelliset ja organisatoriset valmiudet romuajoneuvojen käsittelyyn. Asetuksella on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset hoitavat tätä valvontatehtävää kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. ETSK kannattaa vientiä koskevia sääntöjä, joiden nojalla voidaan tehdä selvempi ero käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen välille.

Bryssel 14. joulukuuta 2023.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean puheenjohtaja

Oliver RÖPKE