EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2020
COM(2020) 33 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2014–2017

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN KOMITEALLE ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2014–2017

1. JOHDANTO

Romuajoneuvoista annetulla direktiivillä 2000/53/EY[1], jäljempänä ’romuajoneuvodirektiivi’, pyritään ensisijaisesti ehkäisemään ajoneuvoista ja niiden osista peräisin olevien jätteiden syntyminen jätteiden loppukäsittelyn ja niiden yleisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Lisäksi direktiivissä säädetyillä toimenpiteillä pyritään parantamaan kaikkien ajoneuvojen elinkaareen osallisina olevien talouden toimijoiden ja erityisesti romuajoneuvojen käsittelyyn suoraan osallistuvien toimijoiden ympäristönsuojelun tasoa. Yleisesti ottaen romuajoneuvodirektiivi noudattaa kiertotalouslähestymistapaa, koska sillä edistetään ekologista suunnittelua ja siinä annetaan säännöksiä, jotka koskevat ajoneuvossa käytettävien vaarallisten aineiden poistamista sekä uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja ja hyödyntämistä koskevien kunnianhimoisten tavoitteiden asettamista. Tavoitteena on käyttää uudelleen romuajoneuvojen arvokkaita materiaaleja ja säilyttää arvokkaat resurssit taloudessa.

Romuajoneuvodirektiivin 9 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan toimittamaan kolmen vuoden välein komissiolle kertomus direktiivin täytäntöönpanosta komission päätöksessä 2001/753/EY[2] säädetyn kyselylomakkeen pohjalta. Kyselylomake on kaksiosainen: ensimmäisessä osassa käsitellään yksityiskohtaisesti direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja toisessa osassa on tietoja direktiivin varsinaisesta täytäntöönpanosta. Komissio laatii jäsenvaltioiden antamien tietojen pohjalta täytäntöönpanokertomuksen kultakin raportointikaudelta.

Tämä on neljäs kertomus romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanosta ja se kattaa raportointikauden 22. huhtikuuta 2014 – 21. huhtikuuta 2017. Kaikki aiemmat kertomukset ovat saatavilla komission verkkosivustolla[3].

Jäsenvaltioista 25 toimitti vastaukset raportointikaudelta 2014–2017. Kolme maata (Latvia, Malta ja Unkari) ei ole vielä toimittanut vastauksia. Vastaukset toimittaneiden maiden määrä on vähentynyt hieman aiempiin raportointikausiin verrattuna: kaikki jäsenvaltiot toimittivat komissiolle täytäntöönpanokertomukset kaudelta 2008–2011, mutta kaksi jäsenvaltiota (Alankomaat ja Espanja) eivät toimittaneet kertomuksia vuosilta 2011–2014.

Yleisesti ottaen toimitetut tiedot olivat pääosin täydellisiä ja riittävän laadukkaita. Niitä on täydennetty muilla tietolähteillä, erityisesti kansallisella lainsäädännöllä, josta on tarkastettu suoraan yhdenmukaisuus romuajoneuvodirektiivin kanssa, sekä muista komission kertomuksista saaduilla

[1] EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.
[2] EYVL L 282, 26.10.2001, s. 77.
[3] http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm

tiedoilla[4]. Lisäksi on otettu huomioon komission päätöksen 2005/293/EY[5] mukaisesti ilmoitetut tiedot uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevista direktiivin tavoitteista.

2. TIEDOT ROMUAJONEUVODIREKTIIVIN SAATTAMISESTA OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ

Kaikkien jäsenvaltioiden katsotaan saattaneen direktiivi tyydyttävästi osaksi kansallista lainsäädäntöä, eikä avoimia rikkomuksia ole.

Romuajoneuvodirektiivin mukaan ajoneuvojen ja laitteiden valmistajien on rajoitettava lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuudenarvoisen kromin käyttöä materiaaleissa ja osissa, jotka on saatettu markkinoille 1. heinäkuuta 2003 jälkeen, jollei direktiivin liitteessä II luetelluista poikkeuksista muuta johdu. Näitä vaarallisia aineita on vähennetty huomattavasti useilla liitteeseen II tehdyillä muutoksilla[6]. Vaikka vaarallisten aineiden käytön rajoittaminen ajoneuvoissa saatettiin yleensä osaksi romuajoneuvoja koskevaa lainsäädäntöä, ajoneuvojen suunnittelu, jolla helpotetaan uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä tai kierrätysmateriaalin käyttöä uusien ajoneuvojen valmistuksessa, saatettiin usein osaksi yleisempää jätelainsäädäntöä, ja näitä säännöksiä koskevia yleisiä vaatimuksia sovelletaan kaikilla markkinoilla. Itävalta on esimerkki hyvästä käytännöstä, sillä keräys- ja hyödyntämisyritysten on käytettävä 0,5 prosenttia liikevaihdostaan jätteen syntymisen ehkäisemistä koskeviin hankkeisiin. Lisäksi direktiivissä säädetään, että ajoneuvot on suunniteltava uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä varten ja että ajoneuvoihin on integroitava enemmän kierrätysmateriaaleja.

Valmistajien, maahantuojien ja jakelijoiden on tarjottava järjestelmät romuajoneuvojen ja, jos se on teknisesti mahdollista, käytettyjen osien keräämiseksi korjatuista henkilöautoista. Valmistajien on vastattava merkittävästä osasta kustannuksia tai jopa kaikista kustannuksista, jotka aiheutuvat romuajoneuvojen toimittamisesta jätteenkäsittelykeskuksiin. Jäsenvaltiot ovat yleensä saattaneet nämä vaatimukset osaksi kansallista lainsäädäntöään tavalla, joka mahdollistaa talouden toimijoiden joustavuuden ja mahdollisuuden yksittäisiin tai yhteisiin järjestelmiin. Suurimmassa osassa jäsenvaltioita takaisinotto on direktiivin vaatimusten mukaisesti maksutonta, lukuun ottamatta tapauksia, joissa olennaisia osia puuttuu tai romuajoneuvoon on lisätty jätettä. Koska kierrätettäväksi tai uudelleenkäytettäväksi siirretyn romumetallin ja/tai muiden osien arvo kattaa melkein kustannukset, jotka aiheutuvat ajoneuvojen keräämisestä lopullisilta omistajilta, tämän velvoitteen täyttäminen ei ole kovin haasteellista.

Romuajoneuvojen omistajien on saatava romutustodistus ajoneuvojensa rekisteristä poistamista varten. Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat ottaneensa käyttöön kansallisia rekisteristäpoistamisjärjestelmiä, joissa romutustodistuksen antaminen on edellytyksenä rekisteristä poistamiselle. Rekisteristä poistamista koskevat prosessit ovat keskeisessä asemassa sen varmistamisessa, että romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin käsittelylaitoksiin, ja romuajoneuvojen laittoman viennin rajoittamisessa. Hieman alle puolet jäsenvaltioista on hyödyntänyt säännöstä, jonka mukaan valmistajat, myyjät ja kerääjät voivat antaa romutustodistuksia valtuutettujen käsittelylaitosten lisäksi. Vaikka kaikissa jäsenvaltioissa voi olla käytössä

[4] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm
[5] EUVL L 94, 13.4.2005, s. 30–33.
[6] Komissio valmistelee parhaillaan liitteen II yhdeksättä ja kymmenettä muutosta.

rekisteristäpoistamisjärjestelmä, viime vuosina yhä useampi romuajoneuvo on päätynyt tuntemattomaan olinpaikkaan (eli ajoneuvo on poistettu rekisteristä, mutta sille ei ole annettu romutustodistusta tai sen romutustodistus ei ole viranomaisten saatavilla). Tämä osoittaa, että kansalliset rekisteristäpoistamisjärjestelmät eivät toimi yhtä tehokkaasti kuin ne voisivat toimia.

Romuajoneuvodirektiivissä on säännöksiä, joilla varmistetaan, että romuajoneuvot käsitellään asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti käsittelylaitoksissa, jotka ovat saaneet luvan toimivaltaisilta viranomaisilta. Näihin laitoksiin tehdään myös tarkastuksia. Nämä edellytykset on otettu käyttöön kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja ajoneuvojen osien uudelleenkäytön ja kierrätyksen edistämiseksi. Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat saattaneensa tähän liittyvät direktiivin vaatimusten mukaiset toimenpiteet osaksi kansallista lainsäädäntöään. Romania ja Suomi olivat ainoat jäsenvaltiot, jotka ilmoittivat tehneensä lainsäädäntöön vähäisiä muutoksia edellisen raportointikauden jälkeen: Romania on päivittänyt romuajoneuvojen käsittelyyn ja purkamiseen tarvittavia lupia, ja Suomi on antanut erityisen romuajoneuvoja koskevan valtioneuvoston asetuksen (123/2015), jolla saatetaan ajan tasalle rajoitukset, jotka koskevat vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa. Suurin osa maista ei salli poikkeuksia romuajoneuvoista peräisin olevien jätteiden hyödyntämistä koskeviin lupavaatimuksiin sen jälkeen, kun romuajoneuvot on käsitelty asianmukaisesti romuajoneuvodirektiivin mukaisesti ja edellyttäen, että tarkastuksia tehdään vuosittain[7]. Ainoastaan Tanska, Italia, Romania ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat ilmoittaneet tekevänsä niin (tämä on Romanian osalta myös muutos edelliseen raportointikauteen verrattuna).

Jäsenvaltioiden on edistettävä uudelleenkäyttö- ja kierrätystoimia, ja romuajoneuvodirektiivissä asetetaan uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet. Jäsenvaltioiden oli 1. tammikuuta 2015 mennessä saavutettava seuraavat tavoitteet: määräajat vuosina 2006 ja 2015:

- uudelleenkäyttö ja hyödyntäminen 95 prosenttia (keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti), ja
- uudelleenkäyttö ja kierrätys 85 prosenttia (keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti).

Vuonna 2017 kierrätystä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet (85 ja 95 prosenttia) saavutettiin 14 jäsenvaltiossa. Tavoitteiden saavuttamista käsitellään tarkemmin 3 kohdassa.

Muutamat jäsenvaltiot ilmoittivat innovatiivisista toimenpiteistä uudelleenkäytön ja kierrätyksen edistämiseksi. Italia vaatii alueviranomaisia toteuttamaan toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että vähintään 30 prosenttia julkisten elinten (ja pääasiassa julkisessa omistuksessa olevien yritysten) vuosittain hankkimista tavaroista tai tuotteista on valmistettu kierrätysmateriaaleista. Italian lainsäädännössä vaaditaan myös, että julkisiin ajoneuvoihin hankittavista vaihtorenkaista vähintään 20 prosenttia on oltava pinnoitettuja renkaita. Ranska puolestaan edellyttää purettujen osien jäljitettävyyttä niiden uudelleenkäyttöä varten. Sloveniassa romuttamoiden haltijoiden on ennen purettujen ajoneuvojen murskaamista vähennettävä 10 prosenttia hyväksyttyjen romuajoneuvojen vuotuisesta kokonaispainosta purkamalla niiden osia, materiaaleja ja nesteitä ja lähettämällä ne uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen.

[7] Poikkeus romuajoneuvodirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaisista lupavaatimuksista.

Romuajoneuvodirektiivin mukaisesti koodausstandardeissa edellytetään, että valmistajat merkitsevät (tai ”koodaavat”) osat ja materiaalit helpottaakseen uudelleenkäyttöön ja hyödyntämiseen soveltuvien osien ja materiaalien tunnistamista.

Lähes kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat saattaneensa täysimääräisesti osaksi kansallista lainsäädäntöään lainsäädännön, jonka mukaan valmistajien on käytettävä koodausstandardeja. Poikkeuksia ovat Tanska, jonka lainsäädännössä ei erikseen mainita koodausstandardeja, ja Kreikka, joka vastasi, ettei siellä ole ajoneuvojen valmistajia. Tšekki viittasi lainsäädäntöön, jota komissio ei voinut tarkistaa.

Valmistajien on myös toimitettava kunkin ajoneuvotyypin purkamista koskevat tiedot kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun se on saatettu markkinoille, esimerkiksi käsikirjojen tai tietokantojen avulla. Ylivoimaisesti suosituin tapa saada valmistajat toimittamaan vaaditut tiedot purkamisesta, varastoinnista ja testauksesta on kansainvälinen purkamistietojärjestelmä (IDIS – International Dismantling Information System)[8]. Jäsenvaltioista 20 ilmoitti käyttäneensä IDIS-järjestelmää, ja jotkin jäsenvaltiot ilmoittivat käyttäneensä myös muita kansallisia toimenpiteitä.

Kaikki jäsenvaltiot ovat saattaneet osaksi kansallista lainsäädäntöään lainsäädännön, jolla varmistetaan, että valmistajat toimittavat kunkin markkinoille saatetun uuden ajoneuvotyypin purkamistiedot kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun ajoneuvo on saatettu markkinoille.

3. TIEDOT ROMUAJONEUVODIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

Kansallisissa täytäntöönpanokertomuksissa annetaan tietoa myös siitä, miten jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön osan romuajoneuvodirektiivin säännöksistä.

Yksi merkittävä esimerkki maista, joissa jätteen syntymisen ehkäisemistä koskevia toimenpiteitä on otettu käyttöön, on Irlanti, joka vaatii valmistajia edistämään jätteen syntymisen ehkäisemistä tiettyihin ajoneuvoihin sovellettavilla toimenpiteillä. Niitä ovat seuraavat: vaarallisten aineiden käytön rajoittaminen ottaen huomioon purkaminen, uudelleenkäyttö, hyödyntäminen ja kierrätys käyttöiän lopussa, kun suunnitellaan uusia ajoneuvoja, ja kierrätysmateriaalin osuuden lisääminen tiettyjen ajoneuvojen valmistuksessa.

Romaniassa tehdään alustavia arviointeja sen varmistamiseksi, että ajoneuvot täyttävät tietyt tavoitteet, ja ajoneuvojen valmistajat ovat kehittäneet uuden aktivointistandardin standardoidun ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän (OBD) rajapinnan avulla.

Niiden jäsenvaltioiden määrä, jotka pystyivät toimittamaan yksityiskohtaisia tietoja ajoneuvojen valmistuksessa käytettyjen kierrätysmateriaalien määrästä, oli rajallinen. Mielenkiintoisia seikkoja ovat muun muassa Puolan väite, jonka mukaan kierrätettyjä muoveja käytettäessä kierrätysmuovi edellyttää erityistä puhdistusprosessia ennen kuin sitä voidaan käyttää ajoneuvojen valmistuksessa. Lisäksi Romania huomautti, että useimmin käytetty ajoneuvojen osien kierrätetty muovimateriaali on propeeni ja että kierrätetyn muovin osuus sen rajojen sisällä valmistetuissa ajoneuvoissa käytetyn muovin kokonaismassasta on yli 10 prosenttia.

Useimmissa jäsenvaltioissa niiden rajojen sisällä toimivien valtuutettujen käsittelylaitosten määrä on lisääntynyt. Vaikka kolme maata ei toimittanut tietoja valtuutettujen käsittelylaitosten määristä

[8] *IDIS | The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, https://www.idis2.com/

vuosilta 2015–2017 (Belgia, Unkari ja Latvia), olettaen, että määrät näissä maissa ovat pysyneet samoina kuin aiemmin, valtuutettujen käsittelylaitosten kokonaismäärä EU28:ssa on kasvanut 12 589:stä (vuosina 2012–2014) 14 173:een (vuosina 2015–2017).

Jäsenvaltioista 18 ilmoitti, että niiden rajojen sisällä on käsittelylaitoksia, joilla on sertifioitu ympäristöjärjestelmä. Ympäristöjärjestelmää käyttävien käsittelylaitosten osuus EU28:ssa on kasvanut 1,9 prosentista (vuosina 2012–2014) 3,73 prosenttiin (vuosina 2015–2017). Belgia on esimerkki hyvästä käytännöstä, sillä Flanderissa ja Valloniassa kaikilla valtuutetuilla romuajoneuvojen puhdistus-, purku- ja hävittämiskeskuksilla on ympäristöjärjestelmä, koska lainsäädännössä säädetään, että tällaisten keskusten on toimitettava viranomaisille vuosikertomus, jossa esitetään riippumattoman tarkastuslaitoksen suorittaman yrityksen toiminnan tarkastuksen tulokset, ja kielteinen arvio voi johtaa valtuutuksen peruuttamiseen.

Vain 10 jäsenvaltiota pystyi toimittamaan tarkat tiedot niiden romuajoneuvojen määrästä, joilla ei ollut markkina-arvoa tai joiden markkina-arvo oli negatiivinen valtuutetuille käsittelylaitoksille, kun taas viisi jäsenvaltiota pystyi antamaan osittaisen vastauksen. Niiden romuajoneuvojen, joilla on negatiivinen markkina-arvo, käsittely on tärkeää jätteiden loppukäsittelyn vähentämiseksi. Sen sijaan 13 jäsenvaltiota ei kyennyt vastaamaan kysymykseen, koska tällaisia tietoja ei tallenneta. Niistä jäsenvaltioista, jotka toimittivat tarkat tiedot, seitsemässä tapauksessa (Viro, Irlanti, Espanja, Italia, Kypros, Portugali ja Suomi) tämä johtui siitä, ettei niissä ollut ajoneuvoja, joilla ei ollut markkina-arvoa tai joiden markkina-arvo oli negatiivinen; toisin sanoen kaikissa näissä maissa romuajoneuvoilla oli edelleen positiivinen markkina-arvo. Kreikka ilmoitti, että valtuutettuihin käsittelylaitoksiin toimitetuilla romuajoneuvoilla ei ole markkina-arvoa. On kuitenkin epäselvää, miten romumetallin positiivinen arvo otetaan huomioon, vaikka romuajoneuvoilla ei sinänsä ole arvoa käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla. Ainoastaan Liettua ja Malta ilmoittivat määrälliset luvut.

Tiedot saavutetusta uudelleenkäytön ja kierrätyksen sekä uudelleenkäytön ja hyödyntämisen asteesta esitetään kuvassa 1Figure 1 and kuvassa 2. Eurostat on kerännyt tietoja sen jälkeen, kun jäsenvaltioille annettiin velvollisuus raportoida romuajoneuvoja koskevista tavoitteista vuosittain osana direktiivin noudattamisen valvonnan yksityiskohdista tehdyn komission päätöksen mukaista raportointivaatimusta[9].

Vuonna 2017 20 jäsenvaltiota oli saavuttanut uudelleenkäytön ja kierrätyksen vähimmäistavoitteen, joka on 85 prosenttia keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti, kaksi jäsenvaltiota ei ollut saavuttanut tavoitetta, vaikka ne olivat lähellä sitä, ja kuutta jäsenvaltiota koskevia tietoja ei ollut saatavilla. Koko EU28:n keskimääräinen uudelleenkäyttö- ja kierrätysaste oli 89 prosenttia, mikä on neljä prosenttiyksikköä tavoitetta enemmän.

Kuva 1: Romuajoneuvojen uudelleenkäyttö- ja kierrätysasteet (%)[10]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6

[9] EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database

Tšekki	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Kroatia	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Tanska	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Saksa	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Viro	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlanti	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Kreikka	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Espanja	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Ranska	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italia	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Kypros	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Latvia	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Liettua	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Unkari	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Alankomaat	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Itävalta	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Puola	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugali	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Romania	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenia	100	:	85,9	:	:	:
Slovakia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Suomi	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Ruotsi	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Yhdistynyt kuningaskunta	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islanti	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norja	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Kuva 2: 2016 Romuajoneuvojen uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisasteet (%)[11]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgaria	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Tšekki	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Kroatia	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Tanska	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Saksa	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Viro	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlanti	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Kreikka	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Espanja	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Ranska	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database

Italia	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Kypros	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Latvia	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Liettua	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Unkari	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Alankomaat	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Itävalta	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Puola	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugali	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Romania	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenia	103	:	91,3	:	:	:
Slovakia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Suomi	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Ruotsi	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Yhdistynyt kuningaskunta	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islanti	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norja	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Vuoteen 2017 mennessä 15 jäsenvaltiota oli saavuttanut uudelleenkäytön ja hyödyntämisen vähimmäistavoitteen, joka on 95 prosenttia keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti, seitsemän jäsenvaltiota ei ollut vielä saavuttanut 95 prosentin tavoitetta mutta oli hyvin lähellä sitä ja kuusi jäsenvaltiota ei ollut vielä toimittanut tietoja. Koko EU28:n keskimääräinen uudelleenkäyttö- ja hyödyntämisaste oli 94 prosenttia eli hieman alle tavoitteen.

Vaikuttaa siltä, että merkittävä määrä jäsenvaltioita, joilla on vakiintuneet romuajoneuvojen hallintainfrastruktuurit ja -prosessit, ei ole saavuttanut hyödyntämistavoitteitaan, mutta tämä saattaa olla osoitus siitä, että niissä keskitytään enemmän kierrätykseen kuin muihin hyödyntämismuotoihin (esimerkiksi Ranska, Espanja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta täyttävät kierrätystavoitteensa mutta eivät hyödyntämistavoitteita) kiertotalouden käsitteen mukaisesti. Se voi olla myös osoitus vankemmista ja paremmista raportointimenetelmistä, jotka osaltaan parantavat direktiivin täytäntöönpanoa. Jäsenvaltiot, jotka eivät ole saavuttaneet tavoitteita, ovat selittäneet syyt ja tavoitteiden saavuttamiseksi toteutetut toimenpiteet.

Kreikan ilmoittamien korkeiden asteiden voidaan katsoa johtuvan siitä, että romuttamot olivat päättäneet varastoida pitkäksi aikaa joitakin romuajoneuvoja, joista ei ollut vielä poistettu nesteitä, mikä johtui todennäköisimmin metallien alhaisista markkina-arvoista, ja ajoneuvot murskattiin sen vuoden jälkeen, jona ne oli puhdistettu. Tämä johti siihen, että yhden vuoden aikana käsiteltiin suuri määrä romuajoneuvoja.

Käyttöön otettuja uusia toimenpiteitä uudelleenkäytön ja kierrätyksen edistämiseksi ovat muun muassa toimenpiteet, jotka koskevat romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä Unkarissa, tietoisuuden lisäämistä ja viestintää Portugalissa sekä rahoitustukea uusiin tutkimus- ja kehittämishankkeisiin, jotka koskevat romuajoneuvojätteen syntymisen ehkäisemistä, kierrätystä ja osien uudelleenkäyttöä

Espanjassa ja joissa etusijalla ovat hankkeet, joissa keskitytään ajoneuvomuovin, tuulilasien ja renkaiden kierrätykseen.

4. ROMUAJONEUVOJEN TUNTEMATTOMAT OLINPAIKAT JA LAITON PURKAMINEN

Haastavin romuajoneuvodirektiivin soveltamiseen ja täytäntöönpanoon liittyvä ongelma on edelleen niiden romuajoneuvojen suuri määrä, joiden olinpaikka on tuntematon. Tämä on jo tuotu esiin komission aiemmassa kertomuksessa romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanosta vuosina 2011–2014[12] ja komission jälkiarvioinnissa viidestä jätedirektiivistä[13]. Ongelman arvioimiseksi komissio toteutti vaatimusten noudattamisen edistämistä koskevan aloitteen romuajoneuvoista annetun direktiivin 2000/53/EY (romuajoneuvodirektiivi) täytäntöönpanon arvioimiseksi painottaen romuajoneuvoja, joiden olinpaikka on tuntematon[14].

Eurostat pyytää jäsenvaltioita toimittamaan yksityiskohtaiset tiedot kerätyistä ja valtuutettuihin käsittelylaitoksiin siirretyistä ajoneuvoista. Nämä luvut on koottu jäljempänä olevaan taulukkoon 1.

Taulukko 1: Kerättyjen ja valtuutettuihin käsittelylaitoksiin siirrettyjen romuajoneuvojen kokonaismäärä vuosina 2008–2016[15]
(ajoneuvojen määrä)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Euroopan unioni	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgia	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgaria	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Tšekki	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Tanska	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Saksa	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Viro	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irlanti	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Kreikka	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Espanja	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Ranska	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Kroatia	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italia	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Kypros	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Latvia	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Liettua	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luxemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Unkari	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Alankomaat	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Itävalta	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Puola	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugali	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Romania	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovenia	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:

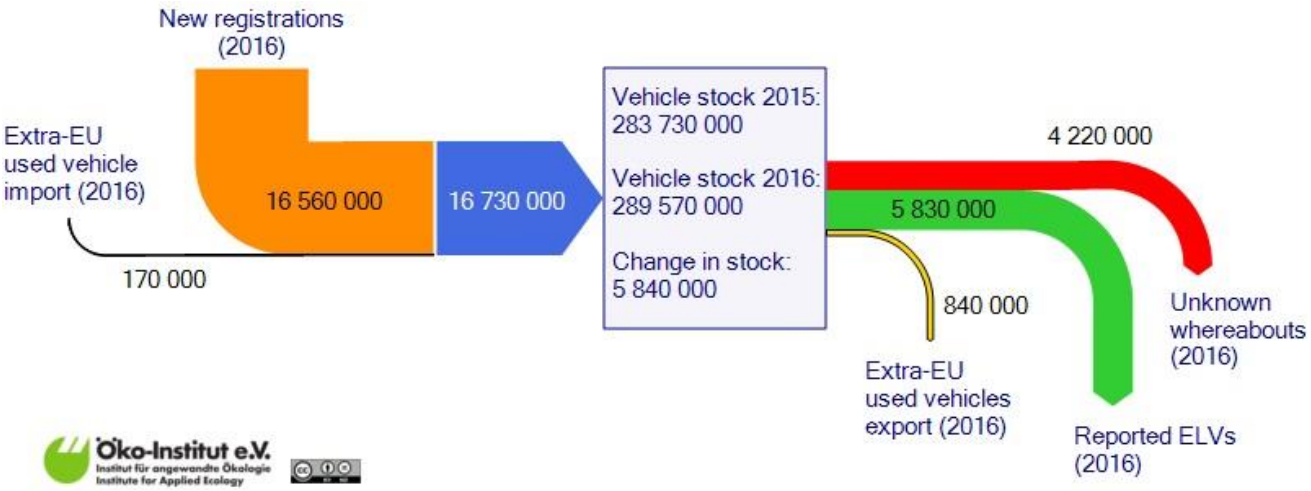
[12] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm
[13] http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm
[14] Vaatimusten noudattamisen edistämistä koskeva aloite romuajoneuvoista annetun direktiivin 2000/53/EY (romuajoneuvodirektiivi) täytäntöönpanon arvioimiseksi painottaen romuajoneuvoja, joiden olinpaikka on tuntematon (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).
[15] ***Lähde***: Eurostat (online-tietokoodi: env_waselvt)

Slovakia	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Suomi	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Ruotsi	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Yhdistynyt kuningaskunta	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Islanti	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norja	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Taulukon tiedot koskevat ilmoitettuja romuajoneuvoja, jotka ovat saaneet romutustodistuksen ja jotka käsitellään valtuutetuissa käsittelylaitoksissa. Jäsenvaltioille osoitetuissa suuntaviivoissa Eurostat pyytää jäsenvaltioita myös ilmoittamaan romuajoneuvojen kokonaismäärän kasvun sen sijaan, että ilmoitettaisiin vain ne romuajoneuvot, joista on annettu romutustodistus. Hyvin harvat jäsenvaltiot kuitenkin toimittavat tällaisia tietoja, kuten romuajoneuvojen määrän kasvu, sillä se ei ole pakollista romuajoneuvodirektiivin ja romuajoneuvodirektiivin uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä koskevien tavoitteiden seurannasta tehdyn komission päätöksen 2005/293/EY nojalla. Sen vuoksi oli käytettävä muista lähteistä[16] saatuja tietoja romuajoneuvojen määrän kasvun arvioimiseksi. Kun verrataan tietoja romuajoneuvoista, jotka ovat saaneet romutustodistuksen ja jotka käsitellään valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, romuajoneuvojen määrän kasvua koskeviin tietoihin, havaitaan eroavaisuuksia. Komission tuoreen tutkimuksen kaaviosta käy ilmi lainmukaisesti ilmoitettujen romuajoneuvojen[17] määrä (eli ne, jotka saivat romutustodistuksen ja jotka käsiteltiin lainmukaisesti) ja tuntemattomassa olinpaikassa olevien romuajoneuvojen suuri määrä EU:ssa vuonna 2014. Kaaviossa otetaan huomioon ajoneuvojen syöttäminen kansallisiin rekisteröintijärjestelmiin ja poistot EU28:n ajoneuvokannasta. Niiden romuajoneuvojen määrä, joiden olinpaikka on tuntematon, on edelleen suuri huolenaihe.

[16] Eurostat, ulkomaankauppatilastot (FTS); Euroopan autonvalmistajien yhdistys (ACEA); Eurostat, datajoukko: road_eqs; road_eqr; POLK. Näitä lähteitä käytettiin komission vaatimusten noudattamisen edistämistä koskevassa aloitteessa romuajoneuvoista annetun direktiivin 2000/53/EY (romuajoneuvodirektiivi) täytäntöönpanon arvioimiseksi painottaen romuajoneuvoja, joiden olinpaikka on tuntematon (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

[17] Romuajoneuvodirektiivin soveltamisalaan kuuluvat M1-luokan ajoneuvot (matkustajien kuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istuinta) ja N1-luokan ajoneuvot (tavarankuljetukseen tarkoitetut ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 3,5 tonnia).



Esimerkkinä siitä, miten tällaisia eroavaisuuksia voi esiintyä, Suomi ilmoitti, että jotkut kansalaiset ja toimijat eivät vie romuajoneuvoja valmistajien viralliseen vastaanottojärjestelmään, joten romuajoneuvojen kokonaismäärä on huomattavasti suurempi kuin romutustodistusten todellinen määrä. Lisäksi Suomi korosti, että romuajoneuvojen asianmukaisen käsittelyn lisääntyminen vuonna 2017 on saattanut johtua metallien hintojen noususta ja sähköisen rekisteristäpoistamisjärjestelmän parannuksista.

Saksa ilmoitti, että siellä kerättyjen ja käsiteltyjen romuajoneuvojen suhteellisen alhainen määrä verrattuna noin 2,8 miljoonaan vuosittain pysyvästi rekisteristä poistettuun autoon johtuu käytettyjen ajoneuvojen viennistä ja että vuonna 2017 laaditut raportit pienensivät tuntemattomassa olinpaikassa olevien ajoneuvojen aiheuttamaa ”tilastollista aukkoa”[18][19]. Kyseiset aukot saatiin paikattua pääasiassa laskemalla uudelleen pysyvästi rekisteristä poistettujen moottoriajoneuvojen todellinen määrä ja arvioimalla käytettyjen ajoneuvojen (EU:hun ja EU:n ulkopuolisiin maihin suuntautuvaa) vientiä koskevia tilastotietoja.

Komission äskettäinen tutkimus osoittaa lisäksi, että jotkin syyt niiden romuajoneuvojen suureen määrään, joiden olinpaikka on tuntematon, viittaavat rekisteristäpoistamisjärjestelmien puutteisiin ja romuajoneuvojen epäasianmukaiseen käsittelyyn (eli kaikkia romuajoneuvoja ei siirretä keräyspisteisiin eikä kaikille siirretyille romuajoneuvoille anneta romutustodistusta; romuajoneuvot, jotka puretaan muissa kuin valtuutetuissa laitoksissa). Lisäksi on romuajoneuvoja, jotka viedään laittomasti käytettyinä ajoneuvoina.

Muita syitä ovat riittämättömät yhteydet ja seuranta rekisteröinti- ja rekisteristäpoistamis- tai uudelleenrekisteröintijärjestelmien välillä, mikä saattaa merkitä sitä, että vain osa rekisteristä poistetuista romuajoneuvoista saa romutustodistuksen, vaikka ne käsitellään laillisesti; toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyt käytetyt ajoneuvot, joita ei ole koskaan poistettu alkuperäjäsenvaltion rekisteristä; laadukkaiden tietojen puute, erityisesti käytettyjen ajoneuvojen ja romuajoneuvojen vientiä ja raaka-aineiden vuotoja koskevien tietojen puute; tarve parantaa jäsenvaltioiden

[18] Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, s. 333

[19] Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

raportointimenetelmiä; romuajoneuvojen laiton kerääminen ja purkaminen valtuudettomissa käsittelylaitoksissa ilman ympäristönormeja; ja siksi täytäntöönpanoa on parannettava, mukaan lukien keräyspisteisiin ja valtuutettuihin käsittelylaitoksiin tehtävät tarkastukset.

Jotkin jäsenvaltiot ovat jo toteuttaneet toimenpiteitä ongelman ratkaisemiseksi, kuten Tanska, joka on alkanut maksaa palkkiota viimeiselle rekisteröidylle omistajalle, joka toimittaa romuajoneuvonsa valtuutettuun käsittelylaitokseen, tai Ranska ja Yhdistynyt kuningaskunta, jotka ovat raportoineet valtuutettuihin käsittelylaitoksiin tehtävien tarkastusten määrän merkittävästä lisääntymisestä.

5. PÄÄTELMÄT

Romuajoneuvodirektiivi on saatettu osaksi kaikkien jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä, ja sitä pidetään tyydyttävänä.

Kaiken kaikkiaan vaikuttaa siltä, että romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpano on pääosin asianmukaista. Vuonna 2017 20 jäsenvaltiosta 28:sta oli saavuttanut vuoden 2015 tavoitteen eli 85 prosentin uudelleenkäytön ja kierrätyksen keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti (viisi jäsenvaltiota ei ollut toimittanut tietoja). Uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistavoitteen (95 prosenttia keskimääräisestä painosta ajoneuvoa ja vuotta kohti) saavuttaminen oli haasteellisempaa. Kuitenkin noin puolet niistä jäsenvaltioista, jotka eivät saavuttaneet tavoitteita, jäi näistä vain muutaman prosenttiyksikön verran.

Kiellettyjen vaarallisten aineiden käyttö vähenee jatkuvasti, mikä on seurausta romuajoneuvodirektiivin[20] liitteeseen II tehdyistä muutoksista, joiden mukaan niiden käyttö sallitaan entistä harvemmissa tapauksissa. Lisäksi valtuutettujen käsittelylaitosten määrä on kasvanut, ja jäsenvaltiot ovat alkaneet raportoida innovatiivisista toimenpiteistä, kuten kierrätysmateriaalin käytöstä valmistuksessa, jätteen syntymisen ehkäisemistä koskevien hankkeiden tukemisesta ja ympäristöjärjestelmien käyttöönotosta, joita kaikkia muut maat voivat tarkastella esimerkkeinä parhaista käytännöistä.

Yksi merkittävä poikkeus tähän yleisesti ottaen myönteiseen suuntaukseen on kysymys romuajoneuvoista, joiden olinpaikka on tuntematon. Romuajoneuvoista poistettujen osien laiton kerääminen, käsittely ja kauppa ovat edelleen haaste. Sen lisäksi, että menetetään arvokkaita resursseja (hyödynnettäviä osia ja materiaaleja), tällä ongelmalla ja romuajoneuvojen käsittelyllä muissa kuin valtuutetuissa käsittelylaitoksissa on kielteinen vaikutus myös terveyteen ja ympäristöön. Tämä näkyy direktiivin (EU) 2018/849[21] johdanto-osan 7 kappaleessa, jossa todetaan, että direktiiviä 2000/53/EY olisi tarkasteltava uudelleen ja tarvittaessa muutettava kiinnittäen huomiota ”sellaisten romuajoneuvojen ongelmaan, joita ei ole ilmoitettu romuajoneuvoiksi, mukaan lukien sellaisten käytettyjen ajoneuvojen siirto, joiden epäillään olevan romuajoneuvoja, sekä romuajoneuvojen siirtoja koskevien yhteyshenkilöiden suuntaviivojen N:o 9 soveltamiseen”.

Euroopan komissio tekee parhaillaan romuajoneuvodirektiiviä koskevaa arviointia, jonka tarkoituksena on arvioida, miten paljon romuajoneuvoja koskeva EU:n lainsäädäntö hyödyttää ympäristöä, kansalaisia ja teollisuutta. Arviointi saadaan päätökseen vuonna 2020[22]. Tarkasteltaviin

[20] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm
[21] EUVL 150, 14.6.2018, s. 93
[22] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm

aiheisiin kuuluvat direktiivin täytäntöönpanon tehokkuus, mukaan lukien tuntemattomassa olinpaikassa olevia romuajoneuvoja koskeva ongelma, johdonmukaisuus muun lainsäädännön määritelmien kanssa, tiettyjä materiaaleja koskevien tavoitteiden asettamisen merkitys ja toteutettavuus, raportointi- ja seurantamenetelmät ja niiden merkitys uusien tekniikoiden, kuten sähkö- ja hybridiajoneuvojen, tuomien haasteiden kannalta sekä muutokset ajoneuvojen materiaalikoostumuksessa.