EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA KAUSILLA 2008–2011 JA 2011–2014

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

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUSILLA 2008–2011 JA 2011–2014

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 edistämällä ekologista suunnittelua sekä antamalla säännöksiä, jotka koskevat ajoneuvossa käytettävien vaarallisten aineiden pois jättämistä sekä uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja/tai 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 kolmas kertomus romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa ja kattaa kaksi ajanjaksoa: 21. huhtikuuta 2008 – 20. huhtikuuta 2011 ja 21. huhtikuuta 2011 – 20. huhtikuuta 2014. Vuonna 2007 julkaistu ensimmäinen täytäntöönpanokertomus[3] kattoi 21. huhtikuuta 2002 ja 20. huhtikuuta 2005 välisen ajan. Toinen täytäntöönpanokertomus[4] kattoi 21. huhtikuuta 2005 ja 20. huhtikuuta 2008 välisen ajan, ja se julkaistiin vuonna 2010.

Tämän kolmannen täytäntöönpanokertomuksen yhteydessä kertomukset annettiin täsmällisemmin ja niiden laatu oli parempi kuin aiemmilla kertomusjaksoilla. Kaikki jäsenvaltiot toimittivat komissiolle täytäntöönpanokertomuksen kaudelta 2008–2011, mutta kaudelta 2011–2014 ei ole saatu kahden jäsenvaltion [5] kertomusta. Toimitetut tiedot olivat täydellisiä ja kaiken kaikkiaan riittävän laadukkaita. Niitä on täydennetty komission

1 EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EYVL L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 KOM(2007) 618 lopullinen.
4 KOM(2009) 635 lopullinen.
5 Alankomaat ja Espanja.

käytettävissä olevilla lisätiedoilla, esimerkiksi romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanoon käytettyjen kansallisten toimenpiteiden yhteensopivuuden tarkastamisesta saaduilla tiedoilla.

Komission päätöksen 2005/293/EY[6] mukaisesti myös tiedot uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä ja uudelleenkäyttöä/kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta on toimitettava vuosittain 18 kuukauden kuluessa tarkasteluvuoden päättymisestä. Myös nämä tiedot on otettu huomioon tässä kertomuksessa.

2. TIEDOT ROMUAJONEUVODIREKTIIVIN SAATTAMISESTA OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ

Romuajoneuvodirektiivi on saatettu osaksi kunkin jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Yleisesti ottaen voidaan katsoa, että direktiivin säännökset on saatettu moitteettomasti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin täytäntöönpanoa koskevien kansallisten toimenpiteiden noudattamatta jättämiseen liittyviä rikkomista koskevia menettelyjä oli kaudella 2008–2014 edelleen käynnissä 15 mukaan lukien asiat, joiden käsittely oli aloitettu edellisellä kertomusjaksolla. Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi oli siirretty tapaukset viittä jäsenvaltiota vastaan. Niiden käsittely on saatu sittemmin päätökseen. Lokakuusta 2015 lähtien ei enää ole ollut romuajoneuvodirektiiviin liittyviä avoimia rikkomusmenettelyjä.

Lisätietoja direktiivin yksittäisten säännösten saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä on kansallisissa kertomuksissa. Osa direktiivin vaatimuksista (esimerkiksi jätteiden syntymisen ehkäisemistä, keräämistä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat säännökset) voidaan saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä sopimuksella. Belgia, Italia, Luxemburg, Malta ja Unkari ovat hyödyntäneet tätä mahdollisuutta.

Irlanti ja Yhdistynyt kuningaskunta käyttivät mahdollisuutta jättää pieninä sarjoina valmistetut ajoneuvot ja niiden valmistajat uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä ja koodausstandardeja ja purkamistietoja koskevien vaatimusten sekä kertomusten antamista koskevien velvoitteiden soveltamisalan ulkopuolelle.

Yhtä lukuun ottamatta[7] kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla ajoneuvojen valmistajia sekä materiaali- ja laitevalmistajia kannustetaan rajoittamaan vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa, helpottamaan ajoneuvojen, niiden osien ja materiaalien purkamista, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä sekä käyttämään ajoneuvoihin yhä suuremman määrän kierrätettyä materiaalia. Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat, että niiden kansallisessa lainsäädännössä rajoitetaan lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä 1. heinäkuuta 2003 jälkeen markkinoille saatettavien ajoneuvojen materiaaleissa ja osissa direktiivin liitteessä II lueteltuja poikkeuksia lukuun ottamatta.

Kaikki kertomuksen toimittaneet jäsenvaltiot vahvistivat toteuttaneensa tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että talouden toimijat – pääasiassa ajoneuvojen valmistajat ja/tai

---

6 EUVL L 94, 13.4.2005, s. 30.

7 Kreikka on saattanut romuajoneuvodirektiivin kirjaimellisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Se ilmoitti kuitenkin, että *Kreikassa ei valmisteta autoja vaan kaikki autot tuodaan maahan, joten direktiivin 4 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaiset toimenpiteet eivät ole tarpeen*, mikä tarkoittaa sitä, ettei muita täytäntöönpanotoimenpiteitä ole toteutettu.

maahantuojat – perustavat keräysjärjestelmiä romuajoneuvoille ja (siltä osin kuin on teknisesti mahdollista) henkilöautojen korjaustoiminnasta peräisin oleville käytetyille osille, jotka ovat jätettä. Ne myös vahvistivat toteuttaneensa toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että käytettävissä on riittävästi keräyspaikkoja. Ainakin kuusi jäsenvaltiota[8] on joko määritellyt enimmäisetäisyyden seuraavaan keräyspaikkaan tai keräyspisteiden vähimmäismäärän kaupunkia/aluetta tai asukasmäärää kohti.

Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat perustaneensa järjestelmän, jossa edellytetään romutustodistuksen esittämistä ajoneuvon rekisteristä poistamiseksi. Neljätoista jäsenvaltiota käytti hyväkseen mahdollisuutta antaa valmistajille, myyjille ja kerääjille lupa antaa valtuutetun käsittelylaitoksen puolesta romutustodistuksia, jos ne takaavat, että romuajoneuvo siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen.

Kaikki vastaajat ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että romuajoajoneuvot voidaan toimittaa valtuutettuun käsittelylaitokseen niin, ettei siitä aiheudu viimeiselle haltijalle ja/tai omistajalle kustannuksia. Useimmissa jäsenvaltioissa romuajoneuvon toimittaminen ei kuitenkaan ole täysin maksutonta, jos ajoneuvossa ei ole sille olennaisia osia tai se sisältää jätteitä, jotka on lisätty ajoneuvoon. Tämä on direktiivin mukainen vaihtoehto.

Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat vaativansa, että toimivaltaiset viranomaiset tunnustavat ja hyväksyvät muissa jäsenvaltioissa annetut romutustodistukset.

Kaikissa jäsenvaltioissa käsittelytoimintaa harjoittavilla laitoksilla tai yrityksillä on oltava lupa toimivaltaisilta viranomaisilta tai toimivaltaisten viranomaisten on rekisteröitävä ne. Vain Italia ja Yhdistynyt kuningaskunta käyttivät hyväkseen poikkeusta romuajoneuvoista peräisin olevien jätteiden hyödyntämistä koskeviin lupavaatimuksiin sen jälkeen, kun romuajoneuvot on käsitelty asianmukaisesti romuajoneuvodirektiivin mukaisesti ja edellyttäen, että tarkastuksia tehdään vuosittain[9].

Kaikki jäsenvaltiot yhtä lukuun ottamatta ilmoittivat keinoista, joilla ne kannustavat käsittelyn suorittavia laitoksia tai yrityksiä ottamaan käyttöön sertifioituja ympäristönsuojelun hallintajärjestelmiä[10], kuten EU:n ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä. Jäsenvaltiot ovat tässä tarkoituksessa toteuttaneet monia erilaisia kannustimia ja tukitoimenpiteitä. Niistä esimerkkinä ovat rahoitus, hallinnollisen taakan keventäminen (esimerkiksi seurannan harventaminen ja supistaminen, poikkeukset jätehuoltosuunnitelmien laatimisesta, käsittelylaitoksen valtuutusprosessin helpottaminen, rahallisten vakuuksien pienentäminen) ja ohjeasiakirjojen, esitteiden ja koulutusten muodossa annettu tuki.

Kaikki kertomuksen toimittaneet jäsenvaltiot vahvistivat toteuttaneensa jätehierarkian mukaisia toimenpiteitä edistääkseen uudelleenkäyttöön soveltuvien osien uudelleenkäyttöä ja uudelleenkäyttöön soveltumattomien osien hyödyntämistä sekä kierrätyksen suosimista.

---

8 Belgia, Irlanti, Liettua, Ranska, Romania ja Slovenia.

9 Romuajoneuvodirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukainen poikkeus lupaa koskevasta vaatimuksesta.

10 Romuajoneuvodirektiivin 6 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on kannustettava käsittelyn suorittajia ottamaan käyttöön sertifioituja ympäristönsuojelun hallintajärjestelmiä.

Kaikki kertomuksen antaneet jäsenvaltiot olivat ottaneet käyttöön toimenpiteitä varmistaakseen, että talouden toimijat saavuttavat romuajoneuvodirektiivin mukaiset uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä ja uudelleenkäyttöä/kierrätystä koskevat tavoitteet. Useimmat jäsenvaltiot saattoivat direktiivissä vahvistetut tavoitteet kirjaimellisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Alankomaat siirsi alkuperäistä erittäin kunnianhimoista tavoiteajankohtaa, johon mennessä 95 prosentin uudelleenkäyttö/hyödyntämistavoite ja 85 prosentin uudelleenkäyttö/kierrätystavoite oli määrä saavuttaa, vuodesta 2007 vuoteen 2015, joka on direktiivin mukainen tavoite. Bulgaria pyrki saavuttamaan 87 prosentin hyödyntämistavoitteensa ja 81 prosentin kierrätystavoitteensa 31. joulukuuta 2008 mennessä ja aikoi nostaa hyödyntämisasteen vähitellen 95 prosenttiin ja kierrätysasteen 85 prosenttiin vuoteen 2015 mennessä. Espanja, Irlanti, Italia, Kreikka, Latvia, Portugali, Puola, Romania, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta käyttivät mahdollisuutta alhaisempien tavoitteiden vahvistamiseen sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on valmistettu ennen 1. tammikuuta 1980.

Kaikki vastanneet jäsenvaltiot yhtä lukuun ottamatta[11] ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että autonvalmistajat ja materiaalien ja laitteiden valmistajat käyttävät osien ja materiaalien koodausstandardeja. Kaikki vastaajat ilmoittivat myös, että ne vaativat osien valmistajia toimittamaan osien purkamista, varastointia ja testausta koskevat tiedot valtuutettujen käsittelylaitosten käyttöön. Kaikissa jäsenvaltioissa ajoneuvojen valmistajien on toimitettava purkamistiedot kutakin uutta markkinoille saatettua ajoneuvotyyppiä varten. Useimmat jäsenvaltiot viittasivat IDIS-järjestelmän (International Dismantling Information System)[12] käyttöön. Valmistajat ovat perustaneet tämän järjestelmän, joka tarjoaa romuajoneuvoja käsitteleville toimijoille kattavia ja säännöllisesti päivitettäviä tietoja ympäristön kannalta järkevästä romuajoneuvojen käsittelystä.

Kaikki jäsenvaltiot Ruotsia lukuun ottamatta ilmoittivat velvoittaneensa talouden toimijat – pääasiassa ajoneuvojen valmistajat – julkaisemaan tietoja ajoneuvojen suunnittelusta, ympäristön kannalta järkevästä käsittelystä, jätteiden syntymisen ehkäisemisestä sekä edistyksestä hyödyntämisessä ja kierrätyksessä. Ruotsi ilmoitti, että nykyinen lainsäädäntö on osoitettu valmistajille eikä talouden toimijoille ja että tämä asia otetaan huomioon meneillään olevassa lainsäädännön tarkistamisessa.

3. TIEDOT ROMUAJONEUVODIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANOON LIITTYVISTÄ KÄYTÄNNÖISTÄ

Romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanoa koskevissa kansallisissa kertomuksissa annettiin myös tietoja talouden toimijoiden saavuttamasta edistyksestä ja niiden noudattamista hyvistä käytännöistä, jotka ovat vaikuttaneet myönteisesti romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanoon.

Jäsenvaltiot ovat saavuttaneet uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja/tai hyödyntämistä koskevat korkeat tavoitteet. Niiden saavuttamista ovat edistäneet pääasiassa murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävien uusien tekniikkojen kehitys, raskasmetallien käytön

[11] Kreikka viittasi siihen, että maassa ei ole ajoneuvojen valmistajia.

[12] http://www.idis2.com/.

(romuajoneuvodirektiivin liitteeseen II tehtyjen muutosten mukainen) merkittävä vähentäminen uusissa autoissa, koodausstandardien käyttö helpottamaan osien ja materiaalien purkamista sekä edistämään niiden käyttöä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä ja EU:n ympäristönormien mukaisten käsittelylaitosten lisääminen ja parantaminen.

Jätteen syntymisen ehkäisemisen osalta monet jäsenvaltiot mainitsivat autoalan toimia, kuten autoteollisuuden ilmoitettavien aineiden GADS-listan (Global automotive declarable substance list) ja ryhmän, jonka tarkoituksena on helpottaa viestintää ja tietojenvaihtoa tiettyjen aineiden käyttöä autoteollisuuden tuotteissa koko toimitusketjussa koskevien tietojen osalta[13]. Ne mainitsivat myös IDIS-järjestelmän mukauttamisen, jonka ansiosta materiaalikoostumus voidaan esittää tuotantoketjun eri vaiheissa.

Jotkut jäsenvaltiot viittasivat muihin toimenpiteisiin, joilla parannetaan käsittelyprosessia ja helpotetaan purkamista ja puhdistamista. Esimerkiksi Saksa ilmoitti murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävien tekniikkojen parantamisesta, jonka ansiosta jätteistä pystytään erottamaan entistä enemmän kierrätettäviä jakeita. Ranska ilmoitti, että eräät ajoneuvojen valmistajat yksinkertaistavat materiaalien koostumusta ja rakennetta käsittelyn helpottamiseksi ja että ne ovat kehittäneet oman verkoston osien keräämistä, talteenottoa ja uudelleenkäyttöä varten jätteen tuottamisen ehkäisemiseksi. Muita toimenpiteitä, joilla parannetaan kierrätystä helpottavaa suunnittelua, ovat muun muassa itsediagnoosityökalun kehittäminen autojen pyroteknisten osien helppoa ja turvallista laukeamista varten.

Kierrätettyjen materiaalien tyypeistä ja määristä sekä kierrätettyjen materiaalien markkinatilanteesta annettiin vain vähän määrällisiä tietoja. Jäsenvaltiot olivat yksimielisiä siitä, että metalliromun markkinat toimivat hyvin sekä rautametalliromun että muun metalliromun osalta. Näin varmistetaan metallien korkea kierrätysaste. Muovien kierrätysmarkkinoiden katsotaan olevan heterogeenisemmät. Kierrätettyjen muovimateriaalien käyttö ajoneuvoissa on edelleen suhteellisen vähäistä, vaikka se lisääntyykin ajan myötä. Ajoneuvojen valmistuksessa käytettävien kierrätettyjen muovien osuus jää nykyään useimmiten vain muutamaan prosenttiin kaikista muovimateriaaleista. Ajoneuvojen valmistajat ovat sitoutuneet lisäämään ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien osuutta 20 prosenttiin. Saksan mukaan uudelleen käytettävillä renkailla ja materiaalien kierrättämisestä peräisin olevilla tuotteilla (rakeilla) on positiivinen markkina-arvo, mutta renkaiden lähettämisestä käsittelyyn ja loppusijoitukseen on yleensä maksettava lisämaksu.

Useimmat jäsenvaltiot huomauttivat, että romuajoneuvoilla on positiivinen markkina-arvo, jos ne toimitetaan kokonaisina eikä niistä ole poistettu olennaisia osia. Portugalin mukaan ajoneuvoja purkamalla ja murskaamalla saatavien materiaalien ja erityisesti rautametalliromun ja muun metalliromun arvo on pysynyt tasolla, jolla varmistetaan jalostusketjun kestävyys. Kahdeksan jäsenvaltiota ilmoitti kuitenkin nimenomaisesti, että vuosina 2008–2014 kerättiin myös ajoneuvoja, joilla ei ollut markkina-arvoa tai joiden markkina-arvo oli negatiivinen. Yhdistyneessä kuningaskunnassa vähäisiä määriä markkina-arvoltaan negatiivisia ajoneuvoja kerättiin useimmiten syrjäisiltä maaseutualueilta,

[13] http://www.gadsl.org/.

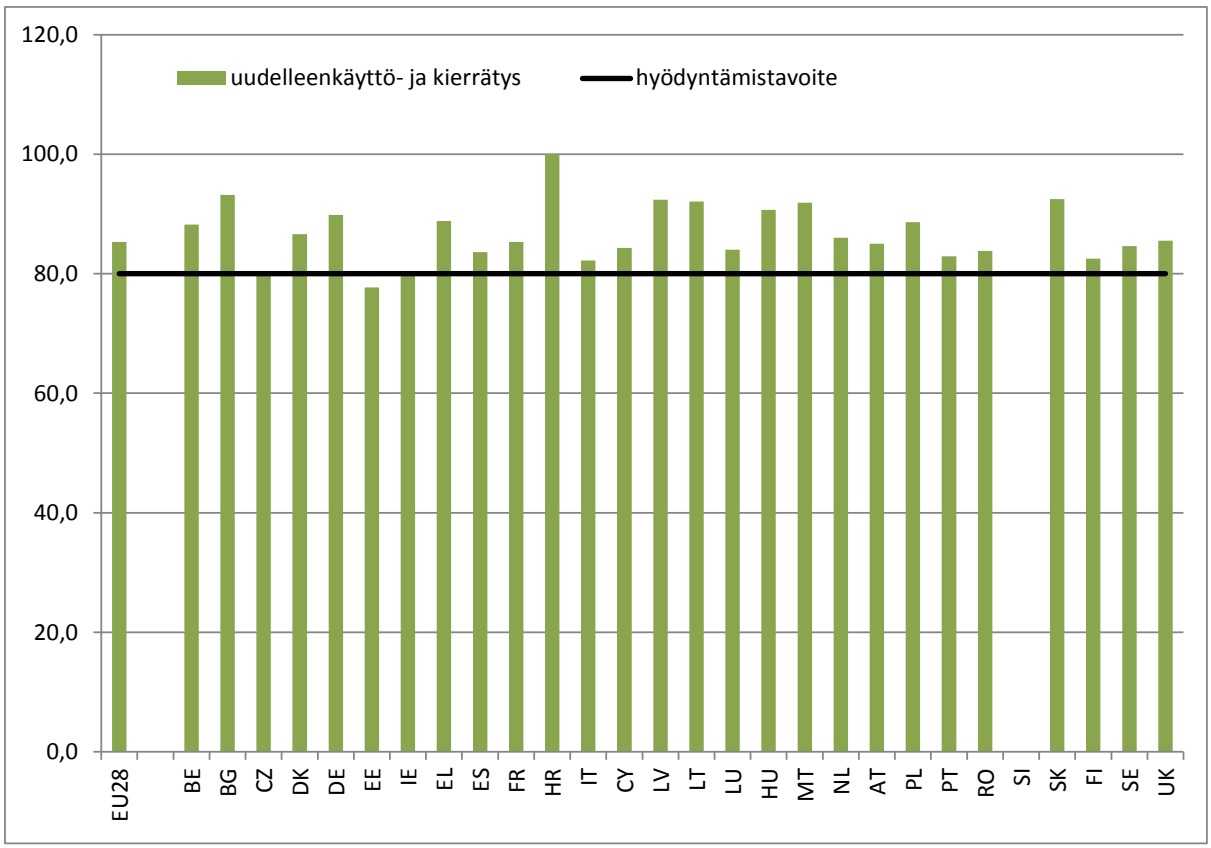
esimerkiksi eräistä Skotlannin saariyhteisöistä. Puola arvioi, että niiden romuajoneuvojen määrä, joilla ei ole markkina-arvoa tai joilla on negatiivinen markkina-arvo, vastaa keskeneräisten ajoneuvojen määrää.

Romuajoneuvojen käsittelyyn käytettävä infrastruktuuri on kehittynyt vuosina 2008–2014. Useimmissa jäsenvaltioissa valtuutettujen käsittelylaitosten määrä lisääntyi ja käsittelyverkoston tiheyteen liittyvät jäsenvaltioiden väliset erot vähenivät. Valtuutettujen käsittelylaitosten lukumäärä vaihtelee Luxemburgin kahdesta Yhdistyneen kuningaskunnan 1 800 laitokseen. EU:ssa on kaikkiaan lähes 13 000 käsittelylaitosta eli yksi käsittelylaitos noin 40 000 asukasta kohti.

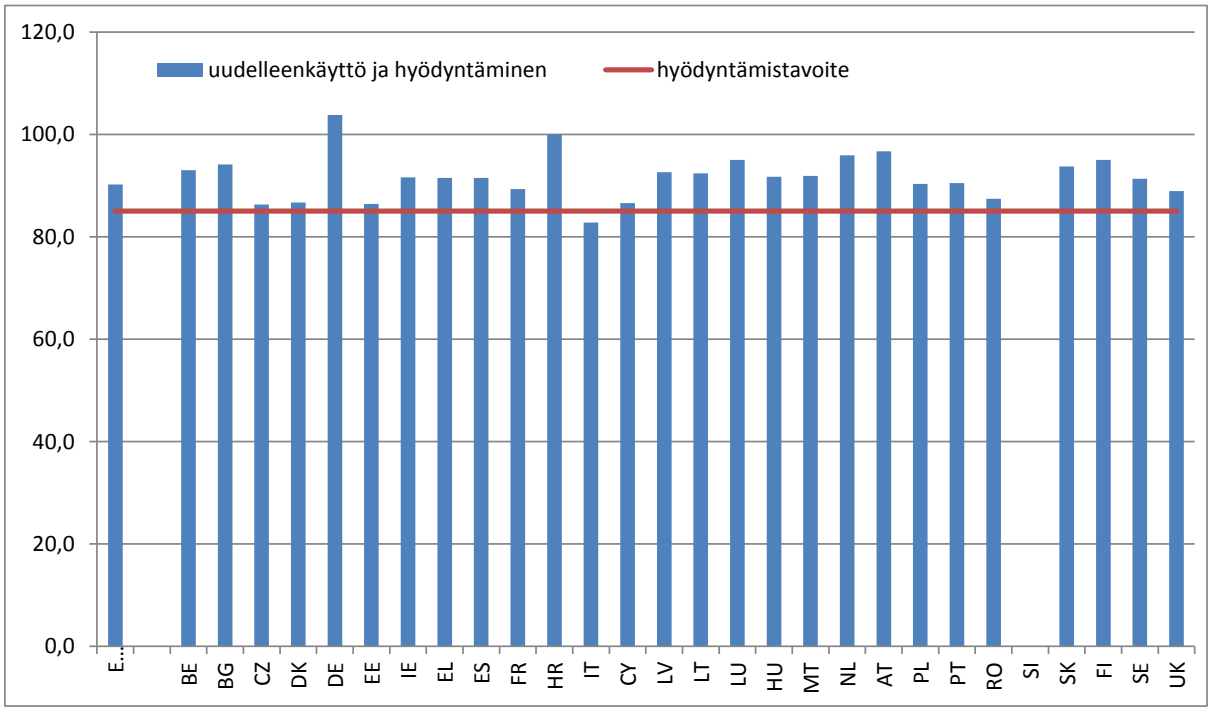
Valtuutettuihin käsittelylaitoksiin siirrettyjen ajoneuvojen kokonaismäärä nousi EU:ssa jyrkästi vuoden 2008 noin 6,3 miljoonasta noin 9 miljoonaan vuonna 2009. Kasvun taustalla on romutuskannustinjärjestelmien käyttöönotto yli kymmenessä jäsenvaltioissa vuosina 2008 ja 2009. Eniten romuajoneuvojen määrän merkittävään kasvuun vaikuttivat Saksa (kasvu 1,4 miljoonaa ajoneuvoa), Ranska (kasvu 0,46 miljoonaa ajoneuvoa) Italia (kasvu 0,41 miljoonaa ajoneuvoa) ja Espanja (kasvu 0,2 miljoonaa ajoneuvoa). Vuoden 2009 jälkeen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin siirrettyjen romuajoneuvojen määrä väheni vaiheittain 6,2 miljoonaan vuonna 2013, mikä vastaa vuosia 2008–2009 edeltävää määrää.

Jäsenvaltioiden oli vuoteen 2006 mennessä saavutettava romuajoneuvodirektiivin 7 artiklan 2 kohdan mukainen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskeva 80 prosentin osuus sekä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä koskeva 85 prosentin tavoite. Jäsenvaltioiden ilmoittamat vuoden 2013 osuudet esitetään kaaviossa Kuva 1[14]. Uudelleenkäyttöä ja kierrätystä koskevan tavoitteen saavuttivat kaikki jäsenvaltiot lukuun ottamatta Viroa, joka ilmoitti 78 prosentin uudelleenkäyttö/kierrätysosuuden ja oli saavuttanut tavoitteen vuonna 2012. Uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevan tavoitteen olivat saavuttaneet kaikki maat lukuun ottamatta Italiaa, jossa kyseinen osuus oli 83 prosenttia.

[14] Romanian ja Slovenian osalta osuudet ovat vuodelta 2012, koska vuoden 2013 tiedot eivät vielä olleet saatavilla.



Kuva 1: Vuodelta 2013 ilmoitetut uudelleenkäyttö/kierrätysosuudet



Kuva 2: Vuodelta 2013 ilmoitetut uudelleenkäyttö/hyödyntämisosuudet

Saksan ja Slovenian ilmoittamat uudelleenkäyttö/hyödyntämisosuudet olivat yli 100 prosenttia. Varastonnin vaikutukset johtivat Saksassa ilmeisen epäjohdonmukaisiin osuuksiin. Romuajoneuvoja ei Saksassa välttämättä käsitellä samana vuonna, jolloin ne

toimitetaan käsittelylaitokseen (esimerkiksi kapasiteetin rajallisuuden vuoksi). Saksan osalta tämän ilmiön taustalla voi edelleen olla vuosien 2008/2009 romutuskannustinjärjestelmä. Sloveniassa huomattavan suuri ilmoitettu osuus näyttää olevan väliaikainen ilmiö, jonka on aiheuttanut siirtyminen julkisesta palvelujärjestelmästä tuottajavastuujärjestelmään.

Romuajoneuvodirektiivin mukaan uudelleenkäyttö/kierrätystavoite nousee 1. tammikuuta 2015 85 prosenttiin ja uudellenkäyttö/hyödyntämistavoite 95 prosenttiin. Kuva 1 osoittaa, että kyseinen uudelleenkäyttöä/kierrätystä koskeva tavoite saavutettiin 17 maassa jo vuonna 2013 ja useimmat jäljelle jäävät maat ovat lähellä tavoitetta. Uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä koskevan 95 prosentin tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan todennäköisesti enemmän ponnisteluja. Seitsemän jäsenvaltiota oli kuitenkin jo saavuttanut tavoitteen vuonna 2013[15].

Vastaajat eivät yleisesti ottaen havainneet kilpailun vääristymistä jäsenvaltioiden välillä tai niiden alueella. Vuosina 2008–2011 ajoneuvomarkkinoihin vaikuttivat voimakkaasti finanssikriisi ja jäsenvaltioissa automarkkinoiden vakauttamiseksi käyttöön otetut romutuskannustimet. Saksassa vuosien 2008/2009 romutuskannustinjärjestelmän aiheuttama romuajoneuvojen merkittävä lisääntyminen johti varaosien liialliseen määrään markkinoilla ja purettujen ajoneuvojen markkinahinnan putoamiseen 10–20 euroon yhtä tonnia kohti. Vuosina 2010–2012 syntyneiden romuajoneuvojen määrät ja markkinahinnat palautuivat vuotta 2009 edeltäneelle tasolle, ja romuajoneuvojen väliaikaista varastointia vähennettiin. Muut maat, kuten Viro, ilmoittivat uusien autojen myyntimäärien jyrkästä laskusta ja romuajoneuvojen määrän vähenemisestä. Unkari ilmoitti, että markkinoilla olevien ajoneuvojen keskimääräinen ikä nousi vuoden 2006 kymmenestä vuodesta 13 vuoteen vuonna 2013.

4 ROMUAJONEUVOJEN TUNTEMATTOMAT OLINPAIKAT JA LAITON PURKAMINEN

Vaikka direktiivin oikeudelliset säännökset on saatettu kaikilta osin osaksi kansallista lainsäädäntöä, niiden soveltamisessa ja täytäntöönpanossa on todistettavasti puutteita kaikkialla unionissa. Komission arvioiden mukaan vuosittain jopa 3,5–4,5 miljoonaa ajoneuvoa päätyy ”tuntemattomaan olinpaikkaan”[16]. Nämä ”kateissa olevat” ajoneuvot poistetaan rekisteristä jäsenvaltioissa, mutta niistä ei tehdä komissiolle lainmukaisesti käsiteltyä romuajoneuvoa koskevaa ilmoitusta eikä niitä myöskään löydy ulkomaankauppatilastoista käytettyjen ajoneuvojen laillista vientiä koskevista tiedoista. Mahdollisia syitä riittämättömään seurantaan voivat olla rekisteristä poistettujen autojen riittämätön seuranta jäsenvaltioissa tai EU:n sisäisen kaupan tapauksessa romuajoneuvojen purkaminen EU:ssa luvattomissa käsittelylaitoksissa tai käytettyjen autojen tai romuajoneuvojen rekisteröimätön vienti. Tuntemattomien olinpaikkojen taustojen tutkimisessa ja tilanteen korjaamiseksi käyttöön otettavien tehokkaiden lisätoimien määrittelyssä komissiota tukee näitä seikkoja koskeva selvitys ja siihen liittyvät sidosryhmien kuulemiset. Tämä on osa komission aloitetta, jolla pyritään arvioimaan romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanoa ja edistämään sääntöjen noudattamista.

---

15 Lisätietoja on osoitteessa http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

16 Tarkasteluvuosien 2012 ja 2013 osalta: alustavat tulokset arvioinnista, jota tehdään parhaillaan komission toimeksiannosta.

Jäsenvaltioiden täytäntöönpanokertomuksista ja niiden antamista lisätiedoista käy ilmi, että eräät maat (esimerkiksi Irlanti, Portugali, Ranska, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) ovat toteuttaneet laitonta käsittelyä koskevia ennalta ehkäiseviä toimenpiteitä ja/tai tehostaneet valvontaa romuajoneuvojen purku/käsittelylaitoksissa. Portugali on onnistunut vähentämään romuajoneuvojen laitonta käsittelyä toimenpidepaketilla, johon kuuluu muun muassa vuotuinen tievero, romutuskannustinohjelma, verojen korotus ja kansallinen suunnitelma laittoman romutuksen hävittämiseksi. Portugali on myös huomattavasti lisännyt valtuutettujen käsittelylaitosten määrää. Yhdistyneessä kuningaskunnassa ympäristövirasto on aloittanut koordinoidun kansallisen kampanjan romuajoneuvojen ja romumetallien laittomien käsittelylaitosten torjumiseksi. Maassa on otettu käyttöön ankaria seuraamuksia, joiden ansiosta noin puolet laittomista laitoksista on suljettu tai muutettu sääntöjenmukaiseksi 12 kuukauden kuluessa[17]. Irlannissa valtuutettujen käsittelylaitosten määrä lisääntyi 53 laitoksesta vuonna 2003 173 laitokseen vuonna 2013.

Eräissä jäsenvaltioissa, kuten Yhdistyneessä kuningaskunnassa, auton omistaja on vastuussa ajoneuvosta ja velvollinen maksamaan veroa romutustodistuksen esittämiseen saakka. Portugali on ottanut käyttöön keskitetyn tietojenkäsittelyjärjestelmän romuajoneuvojen romutustodistusten antamista varten. Sen ansiosta kansallisella jätehuoltoviranomaisella on paremmat mahdollisuudet romutustodistusten ja asianomaisten todistuksia antavien viranomaisten kokonaismäärän hallintaan sekä romuajoneuvohuoltoa koskevien tilastojen laatimiseen entistä nopeammin.

Espanja ilmoitti kauden 2008–2011 osalta, että valtaosa valtuuttamattomista käsittelylaitoksista oli lopettanut toimintansa, koska ne eivät voineet antaa romutustodistuksia. Tanska puuttuu romuajoneuvojen kauppaan ja laittomaan käsittelyyn maksamalla palkkiota, jonka vain viimeinen rekisteröity omistaja voi saada. Unkari puolestaan ilmoittaa, että valtuutettujen käsittelylaitosten määrä on vähentynyt ja laiton purkaminen on lisääntymässä. Useat maat, kuten Belgia, Saksa ja Alankomaat, ilmoittavat, että ajoneuvojen vienti Itä-Euroopan maihin, mutta myös Afrikkaan ja Lähi-itään, on edelleen laajamittaista. Puola korosti erityistä tilannettaan, jossa maahan tuotujen käytettyjen autojen lukumäärä on kaksinkertainen verrattua Puolassa myytyihin uusiin autoihin.

Jotkut jäsenvaltiot ovat tehneet selvityksiä ongelman arvioimiseksi ja keinojen löytämiseksi sen ratkaisemiseen. Vuonna 2016 Saksa toteutti myös selvityksen, jossa tutkittiin syitä ”kadonneiden” ajoneuvojen suureen määrään, määritettiin näiden ajoneuvojen olinpaikkoja ja kehitettiin toimenpiteitä ja välineitä romuajoneuvoja koskevien tilastojen kattavuuden tehokasta parantamista varten.

EU:n tasolla on tähän mennessä on toteutettu erilaisia toimenpiteitä kadonneiden ajoneuvojen ongelman ratkaisemiseksi. Vuonna 2011 saatiin valmiiksi romuajoneuvoja koskevat

[17] Ks. myös ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan teettämä vuonna 2016 julkaistu selvitys romuajoneuvoja koskevista oikeudellisista näkökohdista ja kansallisista käytännöistä ja suositukset tulevaa lähestymistapaa varten *(End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach)* osoitteessa http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

suuntaviivat[18]. Ne perustuvat jäsenvaltioiden yhteiseen ymmärrykseen siitä, miten jätteiden siirrosta annettua asetusta (EY) N:o 1013/2006 olisi tulkittava siltä osin, kun siinä annetaan kriteerejä romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen erottamiseen toisistaan. Kaksi jäsenvaltiota[19] on tehnyt romuajoneuvoja koskevista yhteyshenkilöiden suuntaviivoista osan tarkastusasiakirjoja.

Lisäksi komissio (Eurostat) on tarkistanut suuntaviivat romuajoneuvojen tavoitteita koskevien vuosittaisten kertomusten antamiselle[20] tilanteen arviointiin käyttämiensä tietojen parantamiseksi. Tarkistetuissa suuntaviivoissa pyydetään jäsenvaltioita nyt myös ilmoittamaan vuosittain kansallisilla markkinoilla rekisteröidyt ja rekisteristä poistetut ajoneuvot romutustodistusten lukumäärän ilmoittamisen lisäksi.

5. PÄÄTELMÄT

Arvioinnin mukaan jäsenvaltiot ovat yleisesti ottaen saattaneet direktiivin täysimääräisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Eräissä sääntöjen noudattamatta jättämiseen liittyvissä tapauksissa aloitettiin rikkomusmenettely. Ne ratkaistiin, kun jäsenvaltiot saattoivat romuajoneuvoja koskevan lainsäädäntönsä direktiivin mukaiseksi.

Romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpano on pääasiassa moitteetonta lukuun ottamatta yhtä merkittävää poikkeusta, joka liittyy romuajoneuvojen tuntemattomiin olinpaikkoihin. Jäsenvaltiot ovat kertoneet hyvistä käytännöistä. Yhteistyö valmistajien kanssa asioissa, jotka koskevat materiaalikoostumusta sekä materiaalien ja osien uudelleenkäyttöä ja ekologista suunnittelua, lisääntyy jatkuvasti. Autoissa käytettävät vaaralliset aineet on jätetty melkein kokonaan pois ja uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja/tai hyödyntämistä koskevat tavoitteet on suurelta osin saavutettu. Useimmat jäsenvaltiot ovat myös tietoisia siitä, että romuajoneuvojen arvo on positiivinen, kun ne toimitetaan ehjinä valtuutetuille käsittelylaitoksille.

Jäsenvaltiot ovat myös kertoneet laadullisista parannuksista. Romuajoneuvojen käsittelyyn käytettävää infrastruktuuria on parannettu. Entistä useammilla jäsenvaltioilla on murskauksen jälkeiseen käsittelyyn tarkoitettuja laitoksia, ja valtuutettujen käsittelylaitosten kokonaismäärä on lisääntynyt.

Tilastot romuajoneuvoja koskevista tavoitteista osoittavat, miten direktiivin täytäntöönpano on parantunut ajan myötä. Vuoteen 2013 mennessä lähes kaikki jäsenvaltiot ovat saavuttaneet vuonna 2006 uudelleenkäytön/kierrätyksen osuudelle asetetun 80 prosentin tavoitteen ja uudelleenkäytön/hyödyntämisen osuudelle asetetun 85 prosentin tavoitteen. Yhdeksän jäsenvaltiota oli vuonna 2015 jo saavuttanut uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä koskevan 95 prosentin tavoitteen ja 17 jäsenvaltiota oli saavuttanut ajoneuvokohtaisen 85 prosentin

[18] *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Itävalta ja Belgian Vallonian alue.

[20] Romuajoneuvoista ilmoittamista koskeva ohjeasiakirja *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

uudelleenkäyttö/kierrätystavoitteen[21]. Muut jäsenvaltiot ovat lähellä tammikuusta 2015 alkaen sovellettavia tavoitteita, vaikka 95 prosentin uudelleenkäyttö- ja hyödyntämistavoitteen saavuttaminen onkin haastavaa monille jäsenvaltioille.

Romuajoneuvojen laiton kerääminen ja kauppa ovat edelleen haasteita sovellettaessa romuajoneuvodirektiiviä. Romuajoneuvojen säännösten vastaisella käsittelyllä on kielteisiä vaikutuksia ihmisten terveyteen ja ympäristöön ja sen takia menetetään arvokkaita resursseja. Komissio työskentelee yhdessä jäsenvaltioiden romuajoneuvojen laittoman keräämisen ja kauppaamisen syiden selvittämiseksi sekä niiden toimien yksilöimiseksi, joita on toteutettava tässä asiassa eri tasoilla. EU:n tasolla 8. heinäkuuta 2011 hyväksytyt romuajoneuvoja koskevat jätekuljetusten yhteyshenkilöiden ohjeet (Waste Shipments Correspondents' Guidelines on waste vehicles) ovat hyödyllinen apuvälinen kansallisille viranomaisille. Lisätoimenpiteet ovat kuitenkin tarpeen. Esimerkkinä voidaan mainita komission päätöksen 2005/293/EY tarkistaminen kansallisten ajoneuvomarkkinoiden seuraamiseksi[22].

Romuajoneuvodirektiivi on näin ollen hyvä esimerkki kiertotaloudesta: laajennettua tuottajavastuujärjestelmää sovelletaan ajoneuvon suunnittelusta romuajoneuvon käsittelyyn, ekologista suunnittelua parannetaan jatkuvasti ja autoissa käytettävistä vaarallisista aineista on melkein kokonaan luovuttu teknisen ja tieteellisen kehityksen mukaisesti, kuten direktiivissä edellytetään. Romuajoneuvodirektiivillä myös edistetään innovatiivista tutkimusta vaarallisten aineiden korvaamiseksi sekä romuajoneuvojen parasta mahdollista käsittelyä tämän jätevirran positiivisen arvon hyödyntämiseksi.

Haasteena on kuitenkin edelleen direktiivissä vahvistettujen tavoitteiden saavuttamista koskevien seurantatietojen laatu. Vaikka tietojen laatuun ja raportoinnin vertailtavuuteen liittyviä kysymyksiä on jo käsitelty, ne vaativat edelleen huomiota. Tietojenantovelvoitetta käsiteltiin äskettäisessä jätelainsäädännön uudelleentarkastelussa. Sen yhteydessä komissio ehdotti niiden velvoitteiden kumoamista, joiden mukaan jäsenvaltioiden on laadittava kolmen vuoden välein täytäntöönpanokertomukset. Nämä kertomukset eivät ole osoittautuneet tehokkaiksi direktiivin vaatimusten noudattamisen, täytäntöönpanon ja vaikutuksen todentamisessa ja vaativat paljon resursseja ja ovat työläitä. Komissio ehdotti, että vaatimustenmukaisuuden seuranta perustuisi sen sijaan yksinomaan tilastotietoihin, joita jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuosittain.

Tämän perusteella romuajoneuvoja koskeva entistä parempi vuosittainen tietojen antaminen sekä kansalliset tietojen antamiseen käytettävät menetelmät parantavat romuajoneuvodirektiivin täytäntöönpanon seuraamista.

[21] Komission päätöksen 2005/293/EY 3 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on ilmoitettava tiedot komissiolle 18 kuukauden kuluessa kunkin vuoden päättymisestä.

[22] Komission päätöksen 2005/293/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohta.