

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta 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 (*ajoneuvojen kiertotalousasetus*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 13 päivänä heinäkuuta 2023 antama 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 sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 16.11.2023

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

Hallitussihteeri Sirkku Jaakkola

**EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUKSEKSI AJONEUVOJEN SUUNNITTELUA KOSKEVISTA KIERTOTALOUS-
VAATIMUKSISTA JA ROMUAJONEUVOJEN JÄTEHUOLLOSTA, ASETUSTEN (EU)
2018/858 JA 2019/1020 MUUTTAMISESTA JA DIREKTIIVIEN 2000/53/EY JA
2005/64/EY KUMOAMISESTA**

1 Tausta

Euroopan komissio antoi 13.7.2023 ehdotuksen (COM(2023) 451 final) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta ja direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta.

Ehdotus on osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (COM(2019) 640 final) ja EU:n kiertotalouden toimintasuunnitelmaa (COM(2020) 98 final). Ehdotuksen taustalla on myös komission kriittisten raaka-aineiden saantia koskeva tiedonanto (COM(2023) 165 final). Myös Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat painottaneet tarvetta uudistaa ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä sekä romuajoneuvoja koskevaa lainsäädäntöä.

Ehdotus perustuu romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY (jäljempänä *romuajoneuvodirektiivi*) ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/64/EY (jäljempänä *kierrätettävyyssdirektiivi*) uudelleentarkasteluun. Romuajoneuvodirektiivissä säädetään romuajoneuvojen keräämisestä ja käsittelystä, rajoitetaan haitallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa ja asetetaan tavoitteet romuajoneuvojen uudelleenkäytölle, kierrätykselle ja hyödyntämiselle. Romuajoneuvodirektiiviin sisältyy myös ajoneuvojen valmistajien ja ammattimaisten maahantuojausten kustannusvastuu romuajoneuvojen vastaanotosta käsittelyyn. Kierrätettävyyssdirektiivi sisältää ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyss-, kierrätettävyyss- ja hyödynnettävyyssvaatimukset, jotka uusien ajoneuvotyyppien on täytettävä saadakseen tyyppihyväksynnän ennen kuin ne voidaan saattaa EU:n markkinoille.

Voimassa olevien säädösten uudelleentarkastelussa havaittiin, että kierrätettävyyssdirektiivi ei ole olennaisesti parantanut ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä eikä se enää sovellu uusiin ajoneuvoihin. Romuajoneuvodirektiivin osalta havaittiin, että merkittävä osa romuajoneuvoista jää asianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle ja että direktiivi ei enää varmista romuajoneuvojen korkealaatuista käsittelyä. Keskeiseksi syyksi ongelmiin tunnistettiin sääntelyn yleisluontoisuus. Ongelmana pidettiin myös sitä, että romuajoneuvodirektiivin soveltamisalan ulkopuolella ei ole ajoneuvojen suunnittelun ja valmistuksen sekä romuajoneuvojen jätehuollon käsittävää harmonisoitua EU-lainsäädäntöä. Ehdotuksella pyritään puuttumaan havaittuihin ongelmiin.

2 Ehdotuksen tavoite

Ehdotuksen tavoitteena on edistää kiertotaloutta autoalalla ja vähentää ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristövaikutuksia. Tavoitteena on myös uudistaa EU:n nykyistä

lainsäädäntöä ja parantaa sisämarkkinoiden toimintaa. Tarkoituksena on tuoda yhteen ja harmonisoida ajoneuvojen suunnittelua, valmistusta ja jätehuoltoa koskevat säännöt.

Tarkemmin ottaen ehdotuksen tavoitteena on ensinnäkin auttaa turvaamaan kriittisten raaka-aineiden saantia EU:ssa ja vähentää autoteollisuuden raaka-aineiden käytöstä aiheutuvia ympäristövaikutuksia edistämällä autoalan siirtymistä kiertotalouteen. Toiseksi tavoitteena on varmistaa romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely vahvistamalla laajennettua tuottajavastuuta ja tiukentamalla romuajoneuvojen jätehuoltovaatimuksia. Kolmanneksi tavoitteena on vähentää EU:n ulkopuolelle päätyvistä romuajoneuvoista aiheutuvia päästöjä ja romuajoneuvojen epäasianmukaisesta käsittelystä aiheutuvia ympäristöhaittoja estämällä romuajoneuvojen katoaminen asianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle.

3 Ehdotuksen sisältö

3.1 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotetussa asetuksessa säädettäisiin vaatimuksista ajoneuvojen kiertotalouden mukaiselle suunnittelulle ja valmistamiselle. Vaatimukset liittyisivät ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyteen, kierrätettävyyteen ja hyödynnettävyyteen sekä ajoneuvoissa käytettäviin kierrätettyihin raaka-aineisiin. Ehdotukseen sisältyy vaatimus kierrätetyn muovin osuudesta ajoneuvoissa. Ajoneuvojen valmistajille tulisi velvollisuus merkitä tietyt ajoneuvojen osat, komponentit ja materiaalit sekä antaa tietoa tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien irrottamisesta ja vaihtamisesta. Tiettyjen haitallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa rajoitettaisiin. Vaatimukset koskisivat ensimmäistä kertaa unionin alueella markkinoille saatettavia ajoneuvoja. Vaatimusten täyttyminen todennettaisiin ajoneuvojen tyyppihyväksynnän yhteydessä ja sitä valvottaisiin osana ajoneuvojen markkinavalvontaa.

Asetuksessa säädettäisiin nykyistä romuajoneuvodirektiiviä tarkemmin ja tiukemmin laajennetusta tuottajavastuusta. Asetuksen mukaan ajoneuvojen valmistajilla, maahantuojilla ja jakelijoilla tulisi olla vastuu romuajoneuvojen jätehuollon järjestämisestä ja kustannuksista sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden saavuttamisesta. Suomen nykyinen ajoneuvojen tuottajavastuujärjestelmä kattaa jo edellä mainitut vastuut. Asetus kuitenkin muun muassa tarkentaisi tuottajien kustannusvastuuta, muuttaisi tuottajien tuottajayhteisöille maksamien maksujen mukauttamista, lisäisi tuottajien raportointivaatimuksia ja tiukentaisi tuottajavastuun valvontaa. Asetukseen sisältyisi myös romuajoneuvojen keräämistä ja käsittelyä koskevia vaatimuksia ja tavoitteet romuajoneuvojen uudelleenkäytölle, kierrätykselle ja hyödyntämiselle sekä niiden sisältämän muovin kierrätykselle. Lisäksi asetukseen sisältyisi käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksiin ja vientiin liittyviä säännöksiä.

Asetus ei sisältäisi ajoneuvojen akkujen suunnittelua, valmistusta ja jätehuoltoa koskevaa sääntelyä, sillä niistä säädetään akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1542 (jäljempänä *akkuasetus*). Ehdotettu asetus sisältäisi kuitenkin säännöksiä, joilla pyritään varmistamaan, että akut ovat irrotettavissa ajoneuvoista ja uudelleenkäytettävissä tai kierrätettävissä akkuasetuksen mukaisesti.

Ehdotetulla asetuksella korvattaisiin nykyinen romuajoneuvodirektiivi ja nykyinen kierrätettävyydsdirektiivi. Lisäksi ehdotetulla asetuksella muutettaisiin 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

annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/858 (jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*) sekä markkinavalvonnasta ja tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta sekä direktiivin 2004/42/EY ja asetusten (EY) N:o 765/2008 ja (EU) N:o 305/2011 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1020 (jäljempänä *markkinavalvonta-asetus*).

Ehdotukseen sisältyy laaja toimivallan siirto komissiolle. Ehdotetun asetuksen nojalla komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä, joilla tarkennettaisiin asetuksen sisältöä, yhdenmukaistettaisiin sen täytäntöönpanoa ja soveltamista, mukautettaisiin asetusta tieteelliseen ja tekniseen kehitykseen sekä säädettäisiin esimerkiksi uusista vaatimuksista tiettyjen kierrätettyjen materiaalien osuudelle ajoneuvoissa. Ehdotettu asetus sisältäisi myös seuraamussäännöksiä. Jäsenvaltioiden tulisi vahvistaa tehokkaat, oikeasuhtaiset ja varoittavat seuraamukset tiettyjen asetuksen säännösten rikkomisesta.

3.2 Ehdotuksen yksityiskohtainen sisältö

Soveltamisala (2 artikla)

Ehdotettua asetusta sovellettaisiin heti sen voimaan tultua ajoneuvoluokkiin M₁ (henkilöauto) ja N₁ (pakettiauto). Viisi vuotta asetuksen voimaantulon jälkeen sitä sovellettaisiin myös ajoneuvoluokkiin M₂ ja M₃ (linja-auto), N₂ ja N₃ (kuorma-auto), O (perävaunu) sekä L_{3e} (kaksipyöräinen moottoripyörä), L_{4e} (sivuvaunullinen kaksipyöräinen moottoripyörä), L_{5e} (moottorikäyttöinen kolmipyörä), L_{6e} (kevyt nelipyörä) ja L_{7e} (raskas nelipyörä). Asetusta sovellettaisiin sekä ajoneuvoihin että romuajoneuvoihin, jotka kuuluvat mainittuihin ajoneuvoluokkiin. Ajoneuvoluokkiin M, N ja O kuuluvat ajoneuvot määritellään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa ja ajoneuvoluokkaan L kuuluvat ajoneuvot kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013.

Linja-autoihin, kuorma-autoihin, perävaunuihin ja ajoneuvoluokkiin L_{3e}-L_{7e} kuuluviin ajoneuvoihin ei kuitenkaan sovellettaisi kaikkia asetuksen säännöksiä. Niihin ehdotetaan sovellettavan ajoneuvojen valmistajan velvollisuutta antaa maksutta tietoa ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien irrottamisesta ja vaihtamisesta (11 artikla), romuajoneuvojen keräystä (23 artikla), toimittamista valtuutetuille käsittelylaitoksille (24 artikla) ja puhdistamista (29 artikla) koskevia vaatimuksia, osaa valtuutettujen käsittelylaitosten velvollisuuksista (27 artikla), romuajoneuvon omistajan velvollisuuksista (26 artikla) sekä romutustodistusta (25 artikla) ja käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon erottamista omistajanvaihdestilanteessa (37 artikla) koskevia säännöksiä.

Linja-autoihin, kuorma-autoihin ja perävaunuihin sekä ajoneuvoluokkiin L_{3e}-L_{7e} sovellettaisiin myös tuottajavastuuta koskevia vaatimuksia (16-20 artikla), mutta vain romuajoneuvojen keräyksen ja puhdistamisen osalta. Niihin ei kuitenkaan sovellettaisi tuottajien tuottajayhteisölle maksamien maksujen mukauttamista (21 artikla) eikä tuottajan kustannusvastuuta, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille (22 artikla). Linja-autoihin, kuorma-autoihin ja perävaunuihin sovellettaisiin lisäksi käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia säännöksiä (38-45 artikla). Tarkastuksia, jäsenvaltioiden kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä, seuraamuksia sekä raportointia komissiolle koskevia säännöksiä (46-49 artikla) sovellettaisiin linja-autoihin, kuorma-autoihin, perävaunuihin ja ajoneuvoluokkiin L_{3e}-L_{7e} kuuluviin ajoneuvoihin vain niihin sovellettavien muiden säännösten osalta.

Asetusta ei pääsääntöisesti sovellettaisi erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin. Niihin sovellettaisiin kuitenkin haitallisten aineiden käytön rajoituksia (5 artikla), laajennettua tuottajavastuuta (16 artikla), tuottajien taloudellista vastuuta (20 artikla), romuajoneuvojen keräystä (23 artikla), toimittamista valtuutetuille käsittelylaitoksille (24 artikla) ja puhdistamista (29 artikla) koskevia vaatimuksia, romuajoneuvon omistajan velvollisuuksia (26 artikla) sekä romutustodistusta (25 artikla) ja tiettyjen osien ja komponenttien irrottamista romuajoneuvosta uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten (30 artikla) koskevia säännöksiä.

Asetusta ei sovellettaisi lainkaan pakettiautojen, linja-autojen ja kuorma-autojen monivaiheisessa tyypinhyväksynnässä hyväksyttyihin muihin ajoneuvon osiin kuin perusajoneuvon, pieninä sarjoina valmistettuihin ajoneuvoihin eikä museoajoneuvoihin.

Määritelmät (3 artikla)

Asetus sisältäisi 35 määritelmää. Lisäksi sovellettaisiin eräitä muihin EU-säädöksiin sisältyviä määritelmiä. Ehdotuksessa määritellyt keskeiset käsitteet ovat romuajoneuvo, uudelleenkäytettävyys, uudelleenkäyttö, kierrätettävyys, hyödynnettävyys, valtuutettu käsittelylaitos, tuottaja, irrottaminen, uudelleenvalmistaminen, kunnostaminen, käytetty ajoneuvo ja vietäväksi tarkoitettu käytetty ajoneuvo. Romuajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, joka on jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/98/EY (jäljempänä *jätedirektiivi*) määriteltyä jätettä tai ajoneuvoa, joka on korjauskelvoton ehdotukseen sisältyvien romuajoneuvon määrittelykriteerien mukaisesti. Tuottajalla tarkoitettaisiin myyntitavasta riippumatta, etämyynti mukaan lukien, ajoneuvon valmistajaa, maahantuojaa tai jakelijaa, joka tarjoaa ajoneuvon ensimmäistä kertaa ammattimaisesti jakeluun tai käyttöön jäsenvaltion alueella.

Ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimukset (4–7 artikla)

Ehdotetussa asetuksessa säädettäisiin vaatimuksista ajoneuvojen kiertotalouden mukaiselle suunnittelulle ja valmistukselle. Kukin tiettyyn ajoneuvotyyppiin kuuluva ajoneuvo olisi rakennettava siten, että vähintään 85 prosenttia ajoneuvon massasta on uudelleenkäytettävissä tai kierrätettävissä, ja vähintään 95 prosenttia ajoneuvon massasta on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä. Ajoneuvojen valmistajat veloitettaisiin laskemaan ajoneuvojen uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet sekä keräämään, todentamaan ja tallentamaan laskentaan tarvittavat tiedot.

Ajoneuvojen valmistajien olisi myös merkittävä ajoneuvojen polymeereistä ja elastomeereistä valmistetut osat ja komponentit. Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi ajoneuvojen valmistajien olisi myös varmistettava, että tiettyjä ajoneuvojen osia ja komponentteja ei uudelleen käytetä uusien ajoneuvojen valmistuksessa. Tällaisia osia olisivat esimerkiksi turvatyyny, turvavyöt ja niiden osat, katalysaattorit ja hiukkassuodattimet.

Kunkin tyyppihyväksytyyn ajoneuvotyyppiin pitäisi sisältää vähintään 25 % kierrätettyä muovia, joka on peräisin markkinoille saatetuista tuotteista syntyneestä muovijätteestä. Vähintään 25 % prosenttia edellä mainitusta tavoitteesta olisi saavutettava käyttämällä ajoneuvoissa kierrätettyä muovia, joka on peräisin kyseisen ajoneuvotyyppiin romuajoneuvoista. Komissio arvioisi myöhemmin tavoitteiden asettamista muiden kierrätettyjen materiaalien, kuten teräksen, alumiinin, magnesiumin ja tiettyjen kriittisten raaka-aineiden osuudelle ajoneuvoissa.

Asetuksessa kiellettäisiin tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuudenarvoisen kromin käyttö ajoneuvoissa. Ajoneuvot olisi myös suunniteltava tavalla, joka ei vaikeuta tiettyjen osien ja komponenttien irrottamista ajoneuvosta, kun siitä on tullut jätettä.

Sähköautojen ajovoima-akut ja sähkömoottorit olisi voitava vaivattomasti ja hajottamatta irrottaa ja vaihtaa sekä ajoneuvon käyttövaiheen että jätehuoltovaiheen aikana.

Ajoneuvojen valmistajien velvollisuudet (8–13 artikla)

Ajoneuvojen valmistajien olisi tyyppihyväksyntää hakiessaan toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle asiakirjat, jotka osoittavat, että kyseistä ajoneuvotyyppiä koskevat kiertotalousvaatimukset täyttyvät. Valmistajien olisi myös laadittava kullekin tyyppihyväksyttävälle ajoneuvotyyppille kiertotalousstrategia, jossa kuvataan toimet kyseistä ajoneuvotyyppiä koskevien kiertotalousvaatimusten täyttämiseksi. Valmistajan olisi seurattava kiertotalousstrategian toimenpiteitä ja päivitettävä strategia joka viides vuosi. Valmistajan olisi toimitettava kiertotalousstrategia ja sen päivitetty versio tyyppihyväksyntäviranomaiselle ja komissiolle. Komissio julkaisisi kiertotalousstrategiat ja niiden päivitykset luottamuksellisia tietoja lukuun ottamatta ja laatisi niiden perusteella säännöllisin väliajoin kiertotaloutta autoalalla tarkastelevan raportin. Ajoneuvojen valmistajien olisi myös toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle selvitys kierrätettyjen materiaalien osuuksista ajoneuvotyypissä.

Ajoneuvojen valmistajat veloitettaisiin tarjoamaan maksutta ajoneuvojen ylläpito- ja korjaustoimijoille sekä jätehuoltotoimijoille tietoa tiettyjen ajoneuvojen osien ja materiaalien irrottamisesta ja vaihtamisesta. Tiedon tarjoamista ja toimijoiden välistä yhteistyötä varten valmistajien olisi perustettava viestintäalustoja. Seitsemän vuotta asetuksen voimaantulon jälkeen markkinoille saatettavilla ajoneuvoilla olisi myös oltava digitaalinen kiertotalouspassi, jonka avulla edellä mainittuja tietoja jaettaisiin. Valmistajan olisi varmistettava, että kiertotalouspassin sisältämät tiedot ovat virheettömät, kattavat ja ajantasaiset. Ajoneuvojen sähkömoottoreihin, jotka sisältävät kestopagneetteja, olisi merkittävä näkyvästi, selkeästi ja pysyvästi tietyt tiedot.

Tuottajavastuu (16–22 artikla)

Ehdotetun asetuksen mukaan tuottajilla olisi oltava velvollisuus varmistaa, että niiden ensimmäistä kertaa jäsenvaltion markkinoille saattamat ajoneuvot, joista on tullut romuajoneuvoja, kerätään ja käsitellään asetuksen mukaisesti. Tuottajilla olisi myös oltava velvollisuus varmistaa, että romuajoneuvojen käsittelijät saavuttavat romuajoneuvojen uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteet. Tuottajavastuun olisi täytettävä ehdotetussa asetuksessa sekä jätedirektiivin 8 ja 8 a artiklassa säädetty vaatimukset. Jätedirektiivin 8 artiklassa säädetään tuotteiden uudelleenkäytön, jätteen synnyn ehkäisyn sekä jätteen kierrättämisen ja muun hyödyntämisen edistämisestä jäsenvaltioissa laajennetun tuottajavastuun avulla. Jätedirektiivin 8 a artiklassa säädetään tuottajavastuujärjestelmien yleisistä vähimmäisvaatimuksista ja tuottajien vähimmäiskustannusvastuusta.

Toimivaltaisten viranomaisten olisi perustettava tuottajavastuun valvomista varten rekisteri, jossa on linkit muiden jäsenvaltioiden rekistereihin. Tuottajien olisi haettava merkitsemistä rekisteriin sähköisen järjestelmän kautta jokaisessa jäsenvaltiossa, jonka alueella ne saattavat ajoneuvon ensimmäistä kertaa markkinoille. Tuottaja voisi saattaa ajoneuvon markkinoille jäsenvaltion alueella vain, jos tuottaja tai sen nimetty edustaja on merkitty kyseisen jäsenvaltion rekisteriin. Tuottaja voisi hoitaa tuottajavastuovelvoitteensa myös tuottajayhteisön kautta, jolloin tuottajayhteisön olisi täytettävä rekisteröintiä koskevat vaatimukset, ellei jäsenvaltio, jossa ajoneuvo on saatettu ensimmäisen kerran markkinoille, toisin määrää. Tuottajan rekisteröintiä koskevat velvoitteet voisi tämän puolesta hoitaa myös nimetty edustaja.

Toimivaltaisen viranomaisen tulisi merkitä tuottaja rekisteriin määräajassa. Viranomainen voisi tietyin ehdoin myös olla hyväksymättä tuottajaa rekisteriin tai perua rekisteröinnin. Tuottajan olisi raportoitava viranomaiselle tuottajavastuuvuotteiden noudattamisesta sekä ilmoitettava toimintansa muutoksista. Tuottajayhteisön olisi julkaistava verkkosivuillaan vuosittain omien jäsentensä osalta tiedot kerätyistä romuajoneuvoista sekä edistymisestä uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteissa. Tuottajayhteisöjen pitäisi varmistaa, että niiden hallinnossa on tasavertaisesti edustettuna tuottajat ja jätehuollon toimijat.

Tuottajan tai tuottajayhteisön pitäisi hakea toimivaltaiselta viranomaiselta hyväksyntää tuottajavastuuvuotteiden täyttämiseksi. Viranomainen voisi myöntää hyväksynnän vain, jos jätedirektiivin 8 a artiklan 3 kohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen vaatimukset täyttyvät. Mainittujen kohtien mukaan tuottajan tai tuottajayhteisön järjestämän jätehuollon on oltava maantieteellisesti kattava, keräysjärjestelmiä on oltava asianmukaisesti saatavilla ja tuottajalla tai tuottajayhteisöllä on oltava riittävät taloudelliset tai taloudelliset ja organisatoriset keinot täyttää tuottajavastuuvuotteet sekä riittävät omavalvontamekanismit. Tuottajien ja tuottajayhteisöiden toteuttamien toimien pitäisi myös olla riittävät ehdotetussa asetuksessa säädettyjen romuajoneuvojen jätehuoltovaatimusten täyttämiseksi. Jäsenvaltio voisi päättää, että tuottajien rekisteröinti ja tuottajavastuuvuotteiden täyttämisen hyväksyminen muodostavat yhden menettelyn.

Tuottajavastuuvuotteiden hoitamista valvottaisiin jätedirektiiviin 8 a artiklan 3 kohdan d alakohdan mukaisen omavalvontamekanismin avulla. Omavalvontaa olisi tehtävä vähintään kolmen vuoden välein ja viranomaisen pyytessä. Tuottajan tai tuottajayhteisön olisi pyynnöstä toimitettava viranomaiselle omavalvontaraportti ja tarvittaessa toimintasuunnitelma toiminnan korjaamiseksi. Viranomaisen mahdollisten huomioiden perusteella tuottajan tai tuottajayhteisön olisi laadittava ja toteutettava toimintasuunnitelma toiminnan korjaamiseksi. Viranomainen voisi tietyin ehdoin peruuttaa tuottajavastuuvuotteiden täyttämisen hyväksynnän.

Tuottajan olisi katettava romuajoneuvojen keräyksestä ja käsittelystä aiheutuvat kustannukset edellyttäen, etteivät jätehuoltotoimijoiden tulot romuajoneuvojen, varaosien tai kierrätettyjen materiaalien myynnistä kata niitä. Tuottajan olisi myös katettava kustannukset romuajoneuvojen keräykseen liittyvistä tiedotuskampanjoista, sähköistä romutustodistusta varten perustettavan järjestelmän toteuttamisesta sekä tietojen keruusta ja raportoinnista. Viranomaisen pitäisi valvoa romuajoneuvojen jätehuollon kustannuksia, jätehuoltotoimijoiden tuloja sekä tuottajien tuottajayhteisölle maksamia maksuja, jotta kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti toimijoiden välillä. Tuottajien, jotka hoitavat tuottajavastuuvuotteet itse, olisi annettava markkinoille ensimmäistä kertaa saattamilleen ajoneuvoille vakuus siitä, että ne kattavat sen jätehuollosta syntyvät kustannukset. Vakuutena voisi toimia osallistuminen järjestelmiin, joilla rahoitetaan romuajoneuvojen jätehuoltoa, vakuutus tai pankkitalletus. Asetuksessa säädettäisiin myös tuottajien tuottajayhteisölle maksamien maksujen mukauttamiskriteereistä.

Kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille, tuottajan tai tuottajayhteisön olisi varmistettava, että romuajoneuvon jätehuollosta aiheutuvat kustannukset tulevat katetuiksi. Tätä varten tuottajan tai tuottajayhteisön olisi nimettävä edustaja jokaiseen jäsenvaltioon ja tehtävä jäsenvaltioiden rajat ylittävää yhteistyötä jätehuoltotoimijoiden kanssa. Tuottajaa tai tuottajayhteisöä valvoisi jäsenvaltio, jonka alueella ajoneuvosta tuli romuajoneuvo. Valvonta perustuisi tietoihin, jotka tuottajan tai tuottajayhteisön olisi toimitettava viranomaiselle.

Romuajoneuvojen keräys (23–26 artikla)

Tuottajien olisi järjestettävä keräys romuajoneuvoille, jotka kuuluvat tuottajan ensimmäistä kertaa jäsenvaltion markkinoille saattamiin ajoneuvoluokkiin. Keräyksen olisi katettava koko jäsenvaltion alue ja valtuutettuja käsittelylaitoksia olisi oltava saatavilla riittävästi. Keräystä ja käsittelyä ei saisi rajoittaa alueille, joissa niiden toteuttaminen on kannattavinta. Keräyksen olisi katettava kaiken merkiset romuajoneuvot niiden alkuperästä riippumatta. Keräys olisi järjestettävä myös ajoneuvojen osille, jotka ovat jätettä. Tuottajien pitäisi myös järjestää mahdollisuus toimittaa romuajoneuvot ilmaiseksi valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä toteutettava tiedotuskampanjoita romuajoneuvojen keräyksestä ja epäasianmukaisen keräyksen ja käsittelyn ympäristövaikutuksista. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimia, joilla varmistetaan, että tuottajat järjestävät keräyksen kaikille romuajoneuvoille.

Kaikki romuajoneuvot olisi toimitettava käsiteltäväksi valtuutettuun käsittelylaitokseen. Romuajoneuvon toimittamisen valtuutettuun käsittelylaitokseen tulisi olla ilmaista ajoneuvon viimeiselle omistajalle, ellei romuajoneuvosta puutu sähköauton ajovoima-akkaa lukuun ottamatta olennaisia osia tai komponentteja tai ellei romuajoneuvon ole lisätty jätettä. Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi annettava sähköinen romutustodistus romuajoneuvon omistajalle ja asiaankuuluville viranomaisille. Jos romutettu ajoneuvo on alun perin rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, romutusmaan rekisteröintiviranomaisen olisi ilmoitettava romutustodistuksen myöntämisestä alkuperäiselle rekisteröintiviranomaiselle. Asiaankuuluvan viranomaisen olisi peruutettava ajoneuvon rekisteröinti, kun se on saanut ajoneuvon romutustodistuksen. Yhdessä jäsenvaltiossa annettu romutustodistus pitäisi hyväksyä kaikissa jäsenvaltioissa. Romuajoneuvon omistajan olisi toimitettava se romuajoneuvojen keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen viipymättä sen jälkeen, kun on saanut tiedon, että ajoneuvo täyttää asetuksen liitteessä I säädetyt korjauskelvottomuutta koskevat kriteerit sekä esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaiselle.

Romuajoneuvojen käsittely (15 artikla, 27–36 artikla)

Asetuksessa säädettäisiin valtuutetusta käsittelylaitoksesta, jolla tarkoitettaisiin laitosta tai yritystä, jolle on myönnetty ehdotetun asetuksen ja jätedirektiivin mukaisesti lupa kerätä ja käsitellä romuajoneuvoja. Laitoksen tai yrityksen, joka aikoo käsitellä romuajoneuvoja, olisi haettava toimivaltaiselta viranomaiselta lupaa. Luvan saadakseen hakijalla olisi oltava tekniset, taloudelliset ja organisatoriset edellytykset täyttää asetuksen valtuutettua käsittelijää koskevat vaatimukset.

Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi varmistettava, että kaikki romuajoneuvot ja niiden osat, komponentit ja materiaalit sekä ajoneuvojen osat, jotka ovat jätettä, otetaan vastaan ja käsitellään ehdotetun asetuksen mukaisesti. Asetuksessa ja sen liitteissä säädettäisiin vaatimuksista, jotka koskisivat romuajoneuvojen sekä niiden osien, komponenttien ja materiaalien säilyttämistä ja käsittelyä, romuajoneuvojen puhdistamista sekä tiettyjen osien ja komponenttien irrottamista ennen romuajoneuvon murskaamista tai puristamista. Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi myös sähköisesti tallennettava ja säilytettävä tiedot romuajoneuvojen käsittelystä.

Murskattavaksi vastaanotettavista romuajoneuvoista olisi pyydetävä asiakirja, josta selviää ajoneuvon valmistenumero, sekä kopio romutustodistuksesta. Jos romuajoneuvosta ei olisi saatavilla kyseisiä asiakirjoja, siitä olisi ilmoitettava viranomaiselle sekä oltava murskaamatta romuajoneuvoa, ellei viranomainen anna siihen lupaa. Romuajoneuvoja tai niiden osia, komponentteja tai materiaaleja ei saisi sekoittaa murskauksessa pakkausjätteen eikä sähkö- ja elektroniikkaromun kanssa. Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi puhdistettava romuajoneuvot ennen niiden jatkokäsittelyä. Romuajoneuvojen sisältämät nesteet ja jäteöljyt olisi kerättävä ja säilytettävä erillään. Romuajoneuvosta olisi irrotettava haitallisia aineita sisältävät osat,

komponentit ja materiaalit sekä akut. Romuajoneuvojen akut olisi säilytettävä erillään ja käsiteltävä akkuasetuksen mukaisesti.

Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi varmistettava, että ennen murskaamista romuajoneuvoista irrotetaan uudelleenkäyttöä tai kierrätystä varten tietyt osat ja komponentit. Tästä voitaisiin poiketa tietyin ehdoin. Poikkeuksen mukaisesti käsitellyistä romuajoneuvoista olisi pidettävä kirjaa ja kirjanpitoliedot olisi toimitettava viranomaiselle. Romuajoneuvoista irrotetut osat ja komponentit olisi arvioitava sen määrittelemiseksi, sopivatko ne uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi, kunnostettavaksi tai muuhun käsittelyyn. Arvioinnin vahvistavat dokumentit olisi pyynnöstä annettava viranomaisille. Osia ja komponentteja, jotka sopivat uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä.

Uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi sopivat osat ja komponentit olisi merkittävä ja niille olisi annettava takuu. Myös käytetyillä, uudelleenvalmistetuilla tai kunnostetuilla osilla tai komponenteilla kauppaa käyvän olisi varmistettava, että ne on merkitty ja annettava niille takuu. Asetuksen liitteeseen VII sisältyisi lista osista ja komponenteista, joita ei saisi uudelleenkäyttää. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimia ajoneuvojen osien ja komponenttien uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen ja kunnostamisen edistämiseksi. Mahdollisiksi toimiksi ehdotetaan esimerkiksi taloudellisia kannustimia, joista mainitaan alennetun arvonlisäverokannan käyttöönotto.

Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että jätehuoltotoimijat täyttävät viimeistään kolme vuotta asetuksen voimaantulon jälkeen seuraavat tavoitteet:

- uudelleenkäyttö ja hyödyntäminen yhteenlaskettuna on vähintään 95 % ajoneuvon keskimääräisestä painosta (akut pois lukien) vuodessa
- uudelleenkäyttö ja kierrätys yhteenlaskettuna on vähintään 85 % ajoneuvon keskimääräisestä painosta (akut pois lukien) vuodessa.

Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että viimeistään viisi vuotta asetuksen voimaan tulon jälkeen jätehuoltotoimijat kierrättävät vähintään 30 % romuajoneuvojen sisältämästä muovista.

Asetuksessa säädettäisiin myös kiellosta vastaanottaa kaatopaikalle romuajoneuvojen murskauksessa syntyneitä jätelajeja, jotka sisältävät ei-pysyvää jätettä, ja joita ei ole käsitelty murskauksen jälkeen. Asetuksessa säädettäisiin myös, että romuajoneuvoja voisi toimittaa EU:n ulkopuolelle käsiteltäväksi edellyttäen, että jätteen siirrossa noudatetaan jätteen siirtoasetusta (EY) N:o 1013/2006. EU:n ulkopuolelle käsiteltäväksi toimitetut romuajoneuvot otettaisiin huomioon tavoitteiden laskennassa vain, jos romuajoneuvojen viejä tarjoaa kohdemaan viranomaisen hyväksymät kirjalliset todisteet siitä, että käsittely tapahtui olosuhteissa, jotka vastaavat ehdotetun asetuksen vaatimuksia sekä muuhun EU-lainsäädäntöön sisältyviä ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia.

Käytetyt ajoneuvot ja niiden vienti (37–45 artikla)

Ajoneuvon omistajanvaihdosta varten ajoneuvon omistajan olisi pystyttävä osoittamaan, että kyseessä ei ole romuajoneuvo. Sen arvioimiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo, käytettäisiin asetuksen liitteessä I säädettäviä kriteereitä. Asetukseen sisältyisi myös vietäväksi tarkoitettuja käytettyjä ajoneuvoja koskevia vaatimuksia ja valvontamenettelyitä. Vietäväksi tarkoitettulla käytetyllä ajoneuvolla tarkoitettaisiin käytettyä ajoneuvoa, joka on tarkoitus asettaa unionin tullikoodeksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 (jäljempänä *unionin tullikoodeksi*) 269 artiklan mukaiseen vientimenettelyyn. Kyseinen artikla

koskee unionin tullialueelta vietäviä unionitavaroita. Käytetty ajoneuvo voitaisiin viedä unionista vain, jos se ei edellä mainittujen kriteerien perusteella ole romuajoneuvo ja jos se on liikennekelpoinen jäsenvaltiossa, jossa se on viimeksi rekisteröity. Jokaisesta vietäväksi tarkoitettusta käytetystä ajoneuvosta olisi toimitettava tulliviranomaiselle valmistenumero ja todistus siitä, että käytetyn ajoneuvon vientiä koskevat vaatimukset täyttyvät.

Vietäväksi tarkoitettuihin käytettyihin ajoneuvoihin ei saisi soveltaa tiettyjä tulliyskinkertaisuuksia, joista säädetään unionin tullikodeksissa. Ennen käytetyn ajoneuvon luovuttamista vientiin tulliviranomaisen olisi tarkistettava, että ajoneuvo on liikennekelpoinen. Tarkoituksena on, että tulli voisi tarkistaa liikennekelpoisuuden sähköisistä järjestelmistä. Tulliviranomaisen ei tulisi luovuttaa ajoneuvoa vientiin, jos sille toimitetut tiedot eivät vastaa ajoneuvon viimeisen rekisteröintimaan rekistereissä olevia tietoja. Käytettyjen ajoneuvojen viennin valvomiseksi tulliviranomaisen olisi myös tehtävä unionin tullikodeksin mukaisia riskianalyyseihin perustuvia tullitarkastuksia. Tulliviranomaisen olisi myös tarkistettava, että vietäväksi tarkoitettu käytetty ajoneuvo täyttää ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyvät vaatimukset, joista komissio voisi antaa delegoidun säädöksen. Vaatimusten tulisi olla sellaisia, että niiden tähtyminen voidaan tarkistaa sähköisistä järjestelmistä. Tulliviranomaisen ei tulisi luovuttaa käytettyä ajoneuvoa vientiin, jos se epäilee, että viennin vaatimukset eivät täyty. Asetuksessa säädettäisiin myös menettelytavoista näissä tilanteissa.

Jäsenvaltioiden viranomaisten olisi tehtävä keskenään ja kolmansien maiden viranomaisten kanssa yhteistyötä ja vaihdettava tietoja käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien vaatimusten toimeenpanemiseksi. Viranomaisten väliseen yhteistyöhön ja tietojen vaihtoon sovellettaisiin unionin tullikodeksia. Viennin valvonnassa tarvittavien tietojen vaihtoon ja ilmoitusten toimittamiseen käytettäisiin EU:n MOVE-HUB-järjestelmää. Tätä varten jäsenvaltiot velvoitettaisiin liittämään ajoneuvojen rekisteröintiin ja liikennekelpoisuuteen liittyvät rekisterinsä MOVE-HUB-järjestelmään. Komission olisi liitettävä yhteen MOVE-HUB-järjestelmä ja unionin tullialan yhdenmety palveluympäristö (tullialan Single Window). Ennen kuin MOVE-HUB-järjestelmä toimisi valvonnan edellyttämällä tavalla, valvonta perustuisi jäsenvaltioiden viranomaisten väliseen yhteistyöhön ja tiedonvaihtoon.

Täytäntöönpano ja valvonta (14 artikla, 46–47 artikla)

Jäsenvaltioille säädettäisiin velvollisuus nimetä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, jonka tehtävänä olisi valvoa romuajoneuvojen jätehuoltoa, erityisesti tuottajavastuuvuotteiden noudattamista. Jäsenvaltioiden olisi säädettävä toimivaltaisten viranomaisten organisoitumisesta ja toiminnasta, tuottajavastuuta koskevista hallinnollisista säännöistä, menettelyistä ja valvonnasta sekä viranomaisten tiedonkeruusta ja tietojen julkaisemisesta.

Asetuksen toimeenpanemiseksi jäsenvaltioiden olisi tehtävä tarkastuksia valtuutettuihin käsittelylaitoksiin, ylläpito- ja korjausyrityksiin sekä muihin laitoksiin ja yrityksiin, jotka saattavat käsitellä romuajoneuvoja. Tarkastusten olisi katettava joka vuosi vähintään 10 % valtuutetuista käsittelylaitoksista ja muista toimijoista, jotka saattavat käsitellä romuajoneuvoja. Jäsenvaltioiden olisi myös tehtävä tarkastuksia, joilla varmistetaan käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevien vaatimusten tähtyminen.

Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön toimintatapoja, joilla viranomaiset voivat tehdä kansallista yhteistyötä ja koordinoita toimiaan asetuksen toimeenpanossa. Jäsenvaltioiden olisi myös tehtävä keskenään yhteistyötä romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ehkäisemiseksi ja havaitsemiseksi. Jäsenvaltioiden olisi vaihdettava ajoneuvojen rekisteröintiä koskevia tietoja sekä tietoja ajoneuvojen ylläpito- ja korjaustoimijoista ja toimijoista, joiden toiminta liittyy

romuajoneuvojen käsittelyyn. Jäsenvaltioiden olisi myös vaihdettava kokemuksia ja tietoa asetuksen toimeenpanosta.

Seuraamukset (48 artikla)

Ehdotetun asetuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi säätää seuraamuksista tiettyjen asetuksen säännösten vastaisesta toiminnasta. Säännöt, joiden rikkomisesta tulisi säätää seuraamus, liittyvät valtuutetun käsittelylaitoksen lupaan (15 artiklan 1 kohta), laajennettuun tuottajavastuuseen (16 artikla, 19 artiklan 1 kohta sekä 22 artiklan 1 ja 2 kohta), romuajoneuvojen keräykseen ja käsittelyyn (luku IV, jakso 3 ja 4) sekä käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksiin ja vientiin (37 ja 38 artikla). Ehdotuksessa ei sen sijaan edellytetä, että ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimusten ja valmistajien velvollisuuksien rikkomisesta tulisi säätää seuraamus. Ehdotuksen johdannon mukaan asetuksen vaatimusten mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntöihin sovellettaisiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen hallinnollisia säännöksiä, mukaan lukien seuraamuksia koskevia säännöksiä.

Raportointi komissiolle (49 artikla)

Asetuksessa säädettäisiin myös jäsenvaltioiden velvollisuudesta julkaista vuosittain yhteen laskettuna tietyt tiedot ajoneuvoista, romuajoneuvoista, uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteiden saavuttamisesta sekä tuottajayhteisöistä ja niiden jäsenistä. Tietojen olisi oltava koneellisesti luettavassa muodossa, järjestettävissä, haettavissa ja kolmansien osapuolten hyödynnettävissä. Jäsenvaltioiden olisi myös laadittava joka viides vuosi yhteenvetoraportti käyttöön ottamistaan kannusteista uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen ja kunnostamisen edistämiseksi, asetuksen rikkomisesta annetuista seuraamuksista, ilmoitetuista rikkomuksista ja niiden johdosta tehdyistä toimenpiteistä, tarkastusten tuloksista sekä romuajoneuvon ja käytetyn ajoneuvon määritelmien soveltamisesta. Jäsenvaltioiden olisi toimitettava yhteenvetoraportti komissiolle, joka tarkistaisi raportit ja laatisi tarvittaessa raportteja jäsenvaltioiden parhaista käytännöistä.

Toimivallan siirto komissiolle

Ehdotuksen 50 artiklan mukaan komissiolle siirrettäisiin viideksi vuodeksi asetuksen voimaantulosta alkaen valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (jäljempänä SEUT) 290 artiklan tarkoittamia delegoituja säädöksiä. Säädösvallan siirto jatkuisi viiden vuoden jaksoissa, ellei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta jatkumista vähintään kolme kuukautta ennen edellisen jakson loppua. Parlamentti tai neuvosto voisi myös peruuttaa toimivallansiirron. Komissio voisi hyväksyä delegoituja säädöksiä seuraavista aiheista:

- lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuudenarvoisen kromin enimmäispitoisuuksista tietyissä ajoneuvojen osissa, komponenteissa ja homogeenisissa materiaaleissa, tiettyjä ajoneuvojen osia, komponentteja ja homogeenisia materiaaleja koskevista poikkeuksista kieltoon käyttää edellä mainittuja aineita ajoneuvoissa sekä osista, komponenteista ja homogeenisista materiaaleista, jotka on irrotettava ennen jatkokäsittelyä, ja vaatimuksesta merkitä tai tehdä ne muuten tunnistettavaksi (5 artikla)
- terästä, alumiinia ja sen seoksia, magnesiumia ja sen seoksia sekä tiettyjä kriittisiä raaka-aineita koskevien tavoitteiden asettamisesta markkinoille saatetuista tuotteista peräisin olevien kierrätettyjen materiaalien osuudelle ajoneuvoissa (6 artikla)
- ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka olisi voitava vaivattomasti ja hajottamatta irrottaa ja vaihtaa ajoneuvon käyttövaiheen ja jätahuoltovaiheen aikana (7 artikla)

- ajoneuvotyypin kiertotalousstrategian ja sen päivityksen sisältövaatimuksista (9 artikla)
- ajoneuvojen osista, komponenteista ja materiaaleista, joiden irrottamisesta ja vaihtamisesta ajoneuvojen valmistajien olisi tarjottava tietoa, ja tiedoista, joita niistä olisi tarjottava (11 artikla)
- ajoneuvojen polymeereistä ja elastomeereistä valmistettujen osien ja komponenttien sekä kestopagneetteja sisältävien sähkömoottorien merkintävaatimuksista (12 artikla)
- tuottajien tuottajayhteisölle maksamien maksujen mukauttamista koskevien kriteerien soveltamisesta (21 artikla)
- yksityiskohtaisista säännöistä, jotka koskevat tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvoitteita, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille (22 artikla)
- romuajoneuvojen käsittelyvaatimuksista (27 artikla)
- kriteereistä sen määrittelemiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo (38 artikla)
- ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyvistä vaatimuksista, jotka ulkomaille vietäväksi tarkoitetun käytetyn ajoneuvon pitäisi täyttää (40 artikla).

Lisäksi komissio voisi hyväksyä SEUT 291 artiklan tarkoittamia täytäntöönpanosäädöksiä seuraavista aiheista:

- menetelmästä ajoneuvon uudelleenkäytettävyy-, kierrätettävyy-, ja hyödynnettävyyssasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi (4 artikla)
- menetelmästä, jolla laskettaisiin ja todennettaisiin ajoneuvotyypin sisältämän markkinoille saatetuista tuotteista peräisin olevan kierrätetyn muovin osuus ja romuajoneuvoista peräisin olevan kierrätetyn muovin osuus (6 artikla)
- menetelmistä, joilla laskettaisiin ja todennettaisiin eri kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä (6 artikla)
- vaatimuksista, joilla varmistettaisiin ajoneuvojen osien ja komponenttien irrottamista ja vaihtamista koskevien suunnitteluvaatimusten harmonisoitu täytäntöönpano (7 artikla)
- ajoneuvon kiertotalousspassin teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista sekä muiden kuin ajoneuvojen valmistajien mahdollisuudesta lisätä tietoja kiertotalousspassiin ja sekä muokata ja päivittää niitä (13 artikla)
- MOVE-HUB-järjestelmältä vaadittujen toimintojen toteuttamiseen tarvittavista järjestelyistä, mukaan lukien teknisistä näkökohdista kansallisten järjestelmien liittämiseksi MOVE-HUB järjestelmään, järjestelmien välistä yhteyttä koskevista vaatimuksista sekä kansallisista järjestelmistä MOVE-HUB-järjestelmään siirrettävistä tiedoista ja tiedonsiirron muodosta (45 artikla)

- menetelmistä ja säännöistä, joita soveltamalla laskettaisiin, todennettaisiin ja raportoitaisiin yhteenvedotiedot, jotka jäsenvaltiot ovat velvollisia julkaisemaan sekä julkaistavien tietojen laadunvarmistusraportin ja komissiolle toimitettavan yhteenvedoraportin muodosta (49 artikla).

Täytäntöönpanosäädökset hyväksyttäisiin yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan mukaisessa tarkastelumenettelyssä.

Muiden asetusten muuttaminen

Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetään ajoneuvojen ja niiden perävaunujen, järjestelmien, komponenttien ja teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä ja markkinavalvonnasta. Asetuksen liitteissä säädetään säädöksistä, joiden vaatimukset ajoneuvotyyppien pitää täyttää saadakseen tyyppihyväksynnän. Ehdotettu asetusta lisättäisiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen liitteeseen II, jolloin asetuksen vaatimukset olisi täytettävä, jotta ajoneuvotyyppille voidaan myöntää tyyppihyväksyntä.

EU:n markkinavalvonta-asetuksen liitteessä II on luettelo unionin yhdenmukaistamislainsäädännöstä, joka ei sisällä säännöksiä seuraamuksista. Markkinavalvonta-asetuksen 41 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä luetteloon sisältyvien säästöjen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Markkinavalvonta-asetuksen liitteestä II poistettaisiin viittaukset romuajoneuvodirektiiviin ja kierrätettävyyssdirektiiviin, sillä ehdotettava asetusta korvaisi kyseiset direktiivit ja sisältäisi säännöksiä seuraamuksista.

Voimaantulo ja soveltaminen

Asetus tulisi voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja sitä sovellettaisiin kahdentoista kuukauden kuluttua sen voimaantulosta. Asetuksen tiettyjä säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin myöhemmin. Esimerkiksi ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimuksia sovellettaisiin tyyppihyväksynnässä kuuden vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Siihen saakka sovellettaisiin kierrätettävyyssdirektiiviä. Ajoneuvojen valmistajien olisi kuitenkin laadittava kolmen vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta kiertotalousstrategia kullekin ajoneuvotyyppille, joka tyyppihyväksytään. Esimerkiksi laajennettua tuottajavastuuta, uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteita sekä jäsenvaltioiden velvollisuutta julkaista ja raportoida komissiolle tietyt tiedot sovellettaisiin kolmen vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Siihen saakka sovellettaisiin romuajoneuvodirektiivin säännöksiä.

4 Ehdotuksen säädösmuoto, oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen säädösmuoto

Komissio ehdottaa, että romuajoneuvodirektiivi ja kierrätettävyyssdirektiivi korvattaisiin asetuksella. Komissio perustelee ehdotustaan tarpeella harmonisoida ajoneuvojen suunnittelua, valmistusta ja jätahuoltoa koskevat säännöt. Harmonisoinnilla pyritään tarjoamaan toimijoille ja viranomaisille oikeusvarmuutta, yksinkertaistamaan sääntelyä, parantamaan sisämarkkinoiden yhtenäisyyttä sekä edistämään unionin kierrätysraaka-aineiden markkinoiden kehittymistä. Säädösmuodon valinnan tarkoituksena on myös vähentää direktiivien täytäntöönpanoon liittyviä kustannuksia jäsenvaltioissa ja saada vaatimukset nopeammin

voimaan. Säädosmuodon valinta on linjassa sen kanssa, että tyyppihyväksyntälainsäädäntöön sisältyviä säädöksiä on EU:ssa muutettu direktiiveistä asetuksiksi.

Valtioneuvosto pitää komission perusteluja pääosin asianmukaisina, mutta pitää tärkeänä, että romuajoneuvojen jätehuoltoa ja tuottajavastuuta koskeissa säännöksissä säilytetään riittävä kansallinen liikkumavara.

Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on SEUT 114 artikla, jonka tavoitteena on sisämarkkinoiden toteuttaminen ja niiden toiminnan varmistaminen. Sen mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto toteuttavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa koskevat toimenpiteet jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämiseksi.

Komissio perustelee valittua oikeusperustaa harmonisoinnin tarpeella. Komission mukaan ehdotuksella puututaan sisämarkkinoihin liittyviin ongelmiin, jollaisina se pitää esimerkiksi kierrätettävyydirektiivin ja romuajoneuvodirektiivin epäyhdenmukaista toimeenpanoa jäsenvaltioissa, alikehittyneitä EU:n kierrätysraaka-ainemarkkinoita ja kierrätysmarkkinoiden toiminnan esteitä, virallisen järjestelmän ulkopuolelle katoavia ajoneuvoja sekä haasteita erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista viennin yhteydessä. Komissio perustelee valittua oikeusperustaa myös sillä, että SEUT 114 artiklaan perustuen voidaan tuoda ympäristövaatimukset keskeiseksi ehdoksi ajoneuvojen tyyppihyväksynnälle ja EU-markkinoille saattamiselle sekä harmonisoida romuajoneuvojen käsittelyvaatimukset. Myös ajoneuvojen tyyppihyväksyntälainsäädäntö ja kierrätettävyydirektiivi perustuvat SEUT 114 artiklaan. Romuajoneuvodirektiivi sen sijaan perustuu ympäristöä koskevaan SEUT 192 artiklan 1 kohtaan.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että säädökselle on pyrittävä löytämään sen pääasiallisen tarkoituksen ja sisällön mukainen yksi oikeusperusta. Kahden tai useamman rinnakkaisen oikeusperustan käyttäminen on poikkeuksellinen ratkaisu. Se on EU-tuomioistuimen mukaan mahdollista silloin, kun on kyse toimesta, jolla on useampi samanaikainen tarkoitus tai sillä on useita osatekijöitä, joita ei voida erottaa toisistaan ja joista mikään ei ole toiseen nähden toisarvoinen ja välillinen. Lisäksi useamman oikeusperustan käyttäminen edellyttää sitä, että ne ovat keskenään päätöksentekomenettelyltä yhteensopivia.

Komission mukaan säädösehdotuksen pääasiallinen tarkoitus on yhdenmukaistaa ajoneuvojen markkinoille saattamista koskevia vaatimuksia, edistää ajoneuvojen kiertotaloutta sekä vähentää ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja. Valtioneuvoston alustavan arvion mukaan SEUT 114 artikla on asianmukainen oikeusperusta siltä osin kuin ehdotus koskee ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta koskevia vaatimuksia, jotka tarkastetaan tyyppihyväksynnän yhteydessä. Sen sijaan romuajoneuvojen jätehuollon eli ehdotuksen luvun IV osalta tulisi arvioida, olisiko asianmukaisempi oikeusperusta ympäristöä koskeva SEUT 192 artiklan 1 kohta. SEUT 192 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen unionin toimista SEUT 191 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden toteuttamiseksi. Jatkovalmistelussa tulisi tarkastella, pitäisikö säädöksellä olla kaksi oikeusperustaa, SEUT 114 ja luvun IV osalta SEUT 192 artiklan 1 kohta, vastaavasti kuin akkuasetuksessa, jossa paristojen ja akkujen jätehuollon osalta oikeusperustana on SEUT 192 artiklan 1 kohta. Oikeusperustan valinta on merkityksellinen muun muassa siitä syystä, että SEUT 193 artiklassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus pitää voimassa tai toteuttaa SEUT 192 artiklan nojalla annettuja EU-säädöksiä tiukempia ympäristönsuojelullisia

toimenpiteitä. Jos yhdenmukaistavaa EU-sääntelyä annetaan SEUT 114 artiklan nojalla, kansallista sääntelyä on mahdollista antaa, mutta se täytyy hyväksyttää komissiolla.

Toissijaisuus- ja suhteellisuuseriaatteet

Komission mukaan ehdotus on toissijaisuuseriaatteen mukainen, koska sen tavoitteita ei voida saavuttaa yksittäisten jäsenvaltioiden toimilla, vaan ne saavutetaan parhaiten EU:n toimilla. Komissio katsoo, että ilman EU:n laajuisia toimia sisämarkkinat saattavat pirstoutua ja kiertotalouteen siirtyminen jää yksittäisten jäsenvaltioiden ja yritysten vapaaehtoisten toimien varaan.

Valtioneuvosto pitää säädösehdotusta toissijaisuuseriaatteen mukaisena, koska ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin.

Komission mukaan suhteellisuuseriaate on otettu huomioon kaikissa ehdotukseen sisältyvissä toimenpiteissä. Valtioneuvosto katsoo, että säädösehdotus ei pääosin ylitä sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota suhteellisuuseriaatteen toteutumiseen erityisesti laajennetun tuottajavastuun osalta.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Jätelaki (646/2011) sisältää säännökset jätehuollon järjestämisestä ja valvonnasta, tuottajavastuun perusteista sekä tuottajien velvollisuudesta liittyä tuottajayhteisöön ja hakea hyväksymistä tuottajarekisteriin. Jätelailla on pantu täytäntöön EU:n jätealan säädökset. Jätelain nojalla on annettu valtioneuvoston asetuksia, joilla täydennetään tuottajavastuun alaisia tuotekohtaisia vaatimuksia. Jätehuoltoa koskevasta lupa- ja ilmoitusmenettelystä säädetään ympäristönsuojelulaissa (527/2014) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa ympäristönsuojelusta (713/2014). Voimassa oleva romuajoneuvodirektiivi on pantu Suomessa täytäntöön sekä jätelailla että romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa annetulla valtioneuvoston asetuksella (123/2015, jäljempänä *romuajoneuvoasetus*). Romuajoneuvoasetus sisältää säännökset muun muassa romuajoneuvojen ja käytöstä poistettujen osien vastaanotosta, romuajoneuvojen varastoinnista ja esikäsittelystä, uudelleenkäyttöä koskevista vaatimuksista ja romutustodistuksesta. Vaikka EU:n asetus on kansallisesti suoraan sovellettavaa oikeutta, tietyistä asetusehdotuksen säännöksistä olisi annettava kansallista lainsäädäntöä. Kansallisesti olisi säädettävä muun muassa toimivaltaisista viranomaisista ja seuraamuksista. Jätelain ja romuajoneuvoasetuksen säännöksiä olisi muutettava uuden asetuksen täytäntöönpanemiseksi.

Ajoneuvolaki (82/2021) on muutettu vastaamaan kierrätettävyyssdirektiivin hyväksymisen jälkeen muuttunutta EU-lainsäädäntöä ja erityisesti voimassa olevaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta. Puiteasetus viittaa kierrätettävyyssdirektiivin vaatimuksiin ja on suoraan kansallisesti sovellettavaa lainsäädäntöä. Ajoneuvolain nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella ajoneuvoista (162/2021) säädetään muun muassa tietyistä kansalliseen tyyppihyväksyntään liittyvistä yksityiskohdista, ajoneuvon rakenteeseen ja varusteisiin liittyvistä poikkeuksista ja tietyistä ajoneuvon rekisteri-ilmoituksen yksityiskohdista, kuten lopullisesta rekisteristä poistosta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut ajoneuvolain nojalla määräyksen (TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019) tarkemmista ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista. Edellä mainitussa määräyksessä viitataan kierrätettävyyssdirektiivin vaatimuksiin. Säännöksiä joudutaan mahdollisesti muuttamaan tai kumoamaan uuden asetuksen täytäntöönpanemiseksi.

5.2 Taloudelliset vaikutukset

5.2.1 Vaikutukset alan toimijoihin

Asetusehdotuksella olisi vaikutuksia ajoneuvojen ja perävaunujen valmistajiin, maahantuojaan ja jakelijoihin sekä romuajoneuvojen kerääjiin ja käsittelijöihin. Komission arvion mukaan ehdotettujen toimien kustannukset olisivat yhteensä 66 euroa per ajoneuvo. Ajoneuvojen valmistajille aiheutuisi komission arvion mukaan noin 39 euron kustannukset per ajoneuvo. Valmistajille aiheutuvat kustannukset liittyisivät komission mukaan pääasiassa kierrätetyn muovin käyttöön ajoneuvoissa ja tuottajavastuuseen. Suomessa on Teknologiateollisuus ry:n tietojen mukaan noin kolmekymmentä perävaunua valmistavaa yritystä, joista suurin osa on pk-yrityksiä. Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan Suomessa on yksi yritys, joka suunnittelee ja valmistaa kuorma-autoja ja yksi yritys, joka kokoonpanee sopimusvalmistajana muiden ajoneuvovalmistajien suunnittelemaa ja tilaamia ajoneuvoja. Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan Suomessa on myös monivaiheisesti tyypinhyväksytyjen ajoneuvojen valmistajia, jotka rakentavat toisen valmistajan perusajoneuvoista esimerkiksi erilaisia työkäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja sekä yrityksiä, jotka rakentavat valmiille kuorma-autoalustalle päällirakenteita. Päällirakennetut ajoneuvot yksittäishyväksytään niihin tehtyjen muutosten jälkeen.

Ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta koskevat vaatimukset kohdistuisivat pääasiassa perusajoneuvon valmistajiin. Suomessa tämä tarkoittaisi perävaunujen valmistajia sekä kuorma-autoja valmistavaa yritystä. Näille valmistajille tulisi velvollisuus antaa maksutta tietoa ajoneuvoja korjaaville toimijoille ja jätahuoltotoimijoille ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien irrottamisesta ja vaihtamisesta. Niiden olisi myös haettava merkitsemistä tuottajarekisteriin sekä järjestettävä markkinoille saattamistaan ajoneuvoista syntyvien romuajoneuvojen keräys ja puhdistaminen asetuksen mukaisesti ja vastattava siitä aiheutuvista kustannuksista. Valmistajat voisivat hoitaa tuottajavastuuta koskevat velvoitteet tuottajayhteisön kautta. Sopimusvalmistuksen osalta ehdotuksen vaatimukset kohdistuisivat kokoonpanotyön tilaajaan eli ensisijaiseen valmistajaan. Vastaavat tuottajavastuuvetoitteet tulisivat myös asetuksen soveltamisalaan mukaan otettaviin ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen maahantuojille ja jakelijoille, jotka ammattimaisesti saattavat kyseisiä ajoneuvoja ensimmäisen kerran markkinoille Suomessa.

Asetus toisi lisää romuajoneuvoja tuottajavastuun piiriin, mikä hyödyttäisi romuajoneuvojen kerääjiä ja käsittelijöitä. Suomessa romuajoneuvojen tuottajayhteisön Suomen Autokierrätyksen sopimusoperaattoreina toimii neljä romuajoneuvojen murskausyritystä, jotka ovat sopineet romuajoneuvojen keräyksestä ja käsittelystä 290 vastaanotto- ja käsittelypaikan kanssa. Suomen Autopurkamoliiton mukaan autopurkamoja on Suomessa runsaat sata. Romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja käsittelyä koskevat uudet vaatimukset saattaisivat edellyttää romuajoneuvojen käsittelijöiltä kehitystyötä ja investointeja uusiin käsittelymenetelmiin. Romuajoneuvojen käsittelijöille tulisi myös uusia kirjanpito- ja raportointivaatimuksia. Koska tuottajat olisivat velvollisia kattamaan romuajoneuvojen jätahuollosta aiheutuvat kustannukset, uudet käsittelyvaatimukset ja uudelleenkäytön lisääminen kasvattaisi tuottajien kustannuksia. Kustannukset voisivat siirtyä ajoneuvojen hintoihin. Asetuksen keräystä ja käsittelyä koskevat vaatimukset saattaisivat vaikuttaa myös romuajoneuvojen keräyksen laajuuteen ja keräyspisteinä toimivien pk-yritysten toimintaan. Romuajoneuvojen tuottajayhteisön työmäärä lisääntyisi uusien tuottajavastuumaksujen mukauttamiskriteerien, tiukempien omavalvontavaatimusten ja lisääntyvien raportointivaatimusten vuoksi.

5.2.2 Vaikutukset viranomaisiin

Tuottajavastuuta valvoo Suomessa jätelain mukaan Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Ehdotettu asetus lisäisi Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen työmäärää. Uusien ajoneuvoluokkien mukaan ottaminen ja aiempaa tiukempien käsittelyvaatimusten toimeenpano edellyttäisi valmistelutyötä, tuottajien neuvontaa ja viestintää. Valvontatyötä lisäisi erityisesti tuottajavastuun valvonta tilanteissa, joissa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille. Myös sitä tulisi valvoa, että tuottajat rekisteröityvät muiden jäsenvaltioiden rekistereihin. Tuottajien rekisteröintiin liittyvä työmäärä lisääntyisi, jos tuottajilla olisi nykyistä lainsäädäntöä laajempi oikeus hakea merkintää rekisteriin suoraan ilman tuottajayhteisöä. Asetus edellyttäisi myös tuottajarekisterin kehittämistä. Myös nykyistä tiukemmat raportointivaatimukset lisäisivät Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen työmäärää.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii Suomessa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuna tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisena. Suomessa ei ole myönnetty nykyisen kierrätettävyyssdirektiivin mukaisia tyyppihyväksyntöjä, ja on todennäköistä, ettei Suomesta haettaisi uudenkaan asetuksen mukaisia henkilö- ja pakettiautojen EU-tyyppihyväksyntöjä. Traficomissa on kuitenkin myönnetty tyyppihyväksyntöjä asetuksen soveltamisalan piiriin tulevissa ajoneuvoluokissa, joten asetus toisi hieman lisätyötä tyyppihyväksyntään. Suomessa myönnettyjä ehdotetun asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen tyyppihyväksyntöjä on tällä hetkellä voimassa 50 kappaletta. Nämä tyyppihyväksynnot jakautuvat 19 eri valmistajalle. Valtaosa näistä tyyppihyväksynnoista koskee perävaunuja, mutta Traficom on myöntänyt tyyppihyväksynnän myös linja-autolle ja moottoripyörälle. Markkinavalvonnan osalta osa ehdotuksen edellyttämistä valvontavastuista säädetään kansallisesti, jolloin asetuksen kokonaisvaikutuksia Traficomien markkinavalvontaan ei voida vielä täysin arvioida.

Nykyisen romuajoneuvodirektiivin sisältämiä rajoituksia haitallisten aineiden käytölle ajoneuvoissa, niiden materiaaleissa ja osissa sekä irrallisina myytävissä ajoneuvojen osissa valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes). Tukes valvoo myös muuhun EU-lainsäädäntöön ja kansalliseen lainsäädäntöön perustuvien haitallisten aineiden rajoitusten noudattamista, joita valvotaan myös osana ajoneuvojen haitallisten aineiden valvontaa. Lisäksi Tukes on mukana Euroopan kemikaaliviraston sosioekonomisesta analyysistä vastaavassa komiteassa, jolle ehdotuksessa esitetään uusia tehtäviä. Ehdotus voi näin ollen lisätä myös Tukesin työmäärää.

Ehdotuksen sisältämät käytettyjen ajoneuvojen vientiin ja omistajanvaihdoksiin liittyvät velvollisuudet ja menettelyt ovat epäselviä, joten niiden vaikutuksia on vaikeaa arvioida. Menettelyt perustuisivat osin ajoneuvojen rekisteritietoihin ja osin ajoneuvon fyysisen kunnon arviointiin. Ehdotukseen sisältyvät uudet menettelyt käytettyjen ajoneuvojen viennin valvomiseksi lisäisivät todennäköisesti Tullin sekä kansainvälisiä jätesiirtoja valvovan Suomen ympäristökeskuksen työmäärää. Ehdotetut menettelyt voisivat vaikuttaa myös ajoneuvojen rekisteröintiprosesseihin ja edellyttää rekisteröintiin liittyvien tietojärjestelmien kehittämistä. Rekisteröintiprosessien muutokset lisäisivät rekisteröintiviranomaisena toimivan Traficomien työmäärää.

Ehdotukseen sisältyvistä jäsenvaltioiden viranomaisten väliseen yhteistyöhön ja tiedonvaihtoon liittyvistä vaatimuksista aiheutuisi eri viranomaisille lisätyötä ja ne saattaisivat edellyttää uusien sähköisten tiedonvaihtoratkaisujen rakentamista. Jos käytettyjen ajoneuvojen viennin valvontaan liittyvässä viranomaisten välisessä tiedonvaihdossa päädytään käyttämään yksinomaan komission ylläpitämää MOVE-HUB-alustaa, Traficomille aiheutuisi lisätyötä järjestelmän käyttöönotosta.

5.3 Ympäristövaikutukset

Komission vaikutusarvion mukaan säädösehdoituksella olisi merkittäviä myönteisiä vaikutuksia ympäristöön. Ehdotuksella voitaisiin pienentää ajoneuvojen tuotantoon ja romutukseen liittyvää ympäristöjalanjälkeä. Toisaalta komissio on todennut, että ympäristöhyötyjä on etukäteen vaikea arvioida tarkkaan, koska ajoneuvojen kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä parantavien toimenpiteiden hyödyt konkretisoituvat vasta useiden vuosien jälkeen, kun ajoneuvoista tulee jätettä.

Komission mukaan ehdotus parantaisi ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Vaatimukset kierrätysmateriaalien käytölle lisäisivät niiden kysyntää autoteollisuudessa ja vähentäisivät tarvetta käyttää neitseellisiä luonnonvaroja. Ajoneuvojen valmistajien tiedonantovelvoitteiden myötä myös kuluttajien mahdollisuudet hankkia ympäristöystävällisiä ajoneuvoja paransivat. Komission arvion mukaan ehdotus vähentäisi autoteollisuuden hiilidioksidipäästöjä siten, että esimerkiksi vuonna 2035 vuotuiset päästöt vähenisivät 12,3 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Hiilidioksidipäästöjen väheneminen johtuisi ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien uudelleenkäytöstä ja kierrätyksestä sekä siitä, että EU:ssa kerättäisiin ja käsiteltäisiin jopa 3,8 miljoonaa romuajoneuvoa nykyistä enemmän. Myönteisiä ympäristövaikutuksia seuraisi komission mukaan myös siitä, että liikennekelvottomia vanhoja ajoneuvoja ei enää vietäisi EU:sta kolmansiin maihin, jolloin niistä aiheutuvat haitalliset ilmansaasteet vähenisivät. Myös ajoneuvojen epäasianmukainen purkaminen kolmansissa maissa vähentyisi.

Suomessa asetus voisi vähentää jätehuollon ulkopuolelle jäävien romuajoneuvojen määrää, mikä vähentäisi niistä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Asetus toisi myös laajennetun tuottajavastuun piiriin uusia ajoneuvoluokkia, mikä voisi tehostaa niiden jätehuoltoa. Näistä syistä myös romuajoneuvojen materiaalien kierrätys lisääntyisi. Suomi hyötyisi myös EU:n autoteollisuuden hiilidioksidipäästöjen vähenemisen ilmastomuutosta hillitsevästä vaikutuksesta. Suomessa hiilidioksidipäästöjen vähenemä olisi pienempi johtuen siitä, että Suomessa autoteollisuutta on vähän.

Ehdotetut tavoitteet kierrätetyn muovin osuudelle ajoneuvoissa ja romuajoneuvojen sisältämän muovin kierrätykselle saattaisivat lisätä pysyviä orgaanisia yhdisteitä (POP-yhdisteitä) sisältävien muovijätteiden päättymistä kierrätykseen. Pysyvistä orgaanisista yhdisteistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1021 (jäljempänä *POP-asetus*) kielletään tiettyjä POP-yhdisteitä vähintään asetuksessa säädetyn pitoisuusrajan mukaisina pitoisuuksina sisältävien jätteiden loppukäsittely- ja hyödyntämismenetelmät, jotka voivat johtaa kyseisten yhdisteiden hyödyntämiseen, kierrätykseen, talteenottoon tai uudelleenkäyttöön sellaisenaan.

5.4 Vaikutukset kansalaisiin

Ehdotetun asetuksen mukaan käytetyn ajoneuvon omistajanvaihdoksen yhteydessä ajoneuvon omistajan tulisi pystyä osoittamaan, ettei kyseessä ole romuajoneuvo. Epäselväksi jää, millä menettelyllä osoittaminen tehdään, minkä vuoksi vaikutuksia on vaikeaa arvioida. Menettely mahdollisesti lisää käytetyn ajoneuvon omistajanvaihdokseen liittyvää yksityisten henkilöiden hallinnollista taakkaa. Ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta sekä laajennettua tuottajavastuuta koskevat vaatimukset voisivat myös nostaa uusien ajoneuvojen hintaa. Komission arvion mukaan ajoneuvojen hinta nousisi noin 39 eurolla per ajoneuvo. Lisäksi romuajoneuvojen keräystä ja käsittelyä koskevat vaatimukset saattaisivat vaikuttaa vastaanottopisteiden saatavuuteen.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ympäristöperusoikeus

Perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Lisäksi mainitun pykälän 2 momentissa asetetaan julkiselle vallalle velvollisuus pyrkiä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Asetuksessa ehdotettujen uusien vaatimusten tarkoituksena on edistää luonnonvarojen kestäväää käyttöä, parantaa kierrätysmateriaalien laatua sekä lisätä ajoneuvojen päätymistä asianmukaiseen käsittelyyn. Lisäksi laajennetulla tuottajavastuulla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä ja parantamaan niiden käsittelyä. Ehdotuksen voidaan arvioida edistävän ympäristöperusoikeuden toteutumista.

Omistusoikeus ja elinkeinovapaus

Asetusehdotuksella on merkitystä myös perustuslain 15 §:ssä turvatun omistusoikeuden ja 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden kannalta. Perustuslain 15 §:n mukaiseen omaisuuden suojan piiriin kuuluu varallisuusarvoiset oikeudet ja edut, ja laajimpana siihen kuuluu esineisiin kohdistuva omistusoikeus. Omistusoikeuteen sisältyy omistajan valta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla ja valta määrätä siitä esimerkiksi myymällä se (ks. mm. PeVL 41/2006 vp, s. 2). Ehdotettu asetus rajoittaa esineisiin kohdistuvaa omistusoikeutta, sillä käytettyä ajoneuvoa ei voisi myydä tai viedä, jos se täyttää romuajoneuvon kriteerit. Myös velvoitteen toimittaa romuajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen voidaan arvioida puuttuvan omaisuudensuojaan.

Perustuslain 18 §:ssä turvataan jokaisen oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapaus on pääsääntö, mutta siitä poikkeaminen on kuitenkin mahdollista muiden perusoikeuksien tai tärkeiden yhteiskunnallisten etujen puoltaessa sitä. Elinkeinovapautta on mahdollista rajoittaa lailla (mm. PeVL 14/2004 vp, s. 2). Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan arvioinut erinäisten velvoitteiden ja tuoteturvallisuusvaatimusten asettamista elinkeinonharjoittajille elinkeinovapauden näkökulmasta (mm. PeVL 37/2021 vp, s. 7–8, PeVL 36/2016 vp, s. 2–3, PeVL 14/2013 vp, s. 4/I, PeVL 58/2002 vp, s. 2). Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä varmistaa erityisesti sääntelyn ongelmattomuus suhteellisuusvaatimuksen kannalta. Oikeasuhtaisuuteen sisältyy se, että rajoitukset eivät saa mennä pidemmälle kuin mitä on tarpeen perusoikeuden taustalla olevan intressin suojelemiseksi. Valiokunta on katsonut esimerkiksi, että tuoteturvallisuusvaatimukset eivät saa asettaa liiallisia markkinoilletulon esteitä taikka suhteetonta hallinnollista taakkaa toimijoille (PeVL 37/2021 vp, s. 7–8).

Asetusehdotus sisältää toimijoille useita uusia ilmoitus- ja merkintävaatimuksia sekä kirjanpito- ja raportointivaatimuksia, minkä lisäksi vaatimuksia asetetaan ajoneuvojen valmistamiselle, romuajoneuvojen käsittelylle ja keräykselle sekä käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksille ja viennille. Ehdotuksesta seuraisi myös tietyille toimijoille velvollisuus rekisteröityä tuottajarekisteriin. Ehdotukseen sisältyy myös vaatimus luvanvaraisuudesta. Laitosten ja yritysten, jotka aikovat käsitellä romuajoneuvoja, olisi haettava toiminnalleen lupaa. Uudet velvollisuudet merkitsevät rajoituksia elinkeinovapautteen. Suomessa romuajoneuvojen käsittely on kuitenkin jo nykyisin ympäristönsuojelulain mukaan luvanvaraista. Perustuslakivaliokunta on rinnastanut rekisteröitymisvelvollisuuden luvanvaraisuuteen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt luvanvaraisuutta mahdollisena, mutta luvanvaraisuudesta ja luvan täyttymisen edellytyksistä on sen mukaan säädettävä lailla (mm. PeVL 34/2018 vp). Lisäksi jos elinkeinovapautta tai omistusoikeutta rajoitetaan, rajoitusten tulee olla riittävän

täsmällisiä ja tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia ja niillä tulee olla hyväksyttävä tarkoitus. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (Ks. esim. PeVL 69/2014 vp). Perusoikeuksia rajoitettaessa myös riittävistä oikeusturvajärjestelyistä, kuten muutoksenhakuoikeudesta, on huolehdittava.

Perustuslakivaliokunta on viimeaikaisessa lausuntokäytännössään sallinut aiempaa voimakkaamman puuttumisen elinkeinovapauteen esimerkiksi ympäristöperusoikeuden toteuttamiseksi. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että elinkeinovapauden merkittävätkin rajoitukset on suhteuttava esityksellä tavoiteltaviin merkittävänä pidettäviin ilmastoon ja ympäristön suojeluun liittyviin ja siten perustuslain 20 §:ään kiinnittyviin tavoitteisiin. Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että yritykset ja muut elinkeinon harjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (ks. PeVL 55/2018 vp ja PeVL 32/2010 vp).

Ehdotetut uudet vaatimukset kohdistuvat ajoneuvojen valmistajiin ja markkinoille saattajiin sekä romuajoneuvojen kerääjiin ja käsittelijöihin. Koska uusilla vaatimuksilla pyritään parantamaan ympäristönsuojelun tasoa, niillä on lähtökohtaisesti hyväksyttävä tarkoitus. Vaatimukset on pääosin muotoiltu riittävän täsmällisesti ja tarkkarajaisesti eikä niiden ole tunnistettu olevan ylimitoitettuja. Tuottajarekisteriin hyväksymisen edellytyksistä samoin kuin hyväksymisen peruuttamisen ehdoista säädetään myös riittävän täsmällisesti. Lisäksi ajoneuvojen valmistusta koskeviin vaatimuksiin on ehdotettu usean vuoden mittaisia siirtymäaikoja, mikä edesauttaa toimijoiden mahdollisuuksia sopeuttaa toimintaansa tuleviin muutoksiin hyvissä ajoin.

Sen sijaan käytetyn ajoneuvon omistajanvaihdosta ja vientiä koskeviin säännöksiin liittyy epäselvyyksiä. Säännökset kohdistuvat toimijoihin, jotka myyvät tai vievät käytettyjä ajoneuvoja, mutta myös yksityisiin henkilöihin, minkä vuoksi sääntelyn selkeyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Omistajanvaihdokseen liittyvä säännös jättää epäselväksi, millä menettelyllä ajoneuvon omistajan olisi osoitettava, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja olisiko se osoitettava aina omistajanvaihdostilanteessa vai vain pyydettyäessä. Epäselvää menettelyssä on myös se, annettaisiinko ajoneuvon omistajalle valituskelpoinen päätös siitä, täytyvätkö romuajoneuvon kriteerit. Säännöksillä pyritään varmistamaan, ettei romuajoneuvoja myydä tai viedä EU:n ulkopuolelle, mikä voisi aiheuttaa ympäristöhaittoja, vaan vietäisiin asianmukaiseen käsittelyyn. Sääntelyllä on siten ympäristönsuojeluun liittyvä hyväksyttävä tarkoitus. Ehdotettu säännös ei kuitenkaan täytä perusoikeusrajoitukselta vaadittua täsmällisyysvaatimusta ja sitä tulisi jatkovalmistelussa tarkentaa. Myös sääntelyn tarkoituksenmukaisuuteen, oikeasuhtaisuuteen ja oikeusturvajärjestelyihin tulisi kiinnittää huomiota jatkovalmistelussa.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Asetuksen 48 artiklan mukaan jäsenvaltioiden tulisi säätää tiettyjen romuajoneuvojen jätehuoltoa ja tuottajavastuuta koskevien säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Ehdotus jättää kansallisen harkinnan varaan, millaisia seuraamuksia artiklassa mainittujen säännösten rikkomisesta tulisi säätää. Koska kyse on asetuksesta, siinä voidaan lähtökohtaisesti velvoittaa säätämään vain hallinnollisista seuraamuksista. Voimassa olevan romuajoneuvodirektiivin velvoitteet on pantu voimaan jätelailla ja romuajoneuvoasetuksella. Romuajoneuvodirektiivi ei sisällä sääntelyä seuraamuksista. Direktiivin täytäntöönpanevien säännösten rikkomisesta voidaan nykyisin määrätä jätelain nojalla eri tyyppisiä seuraamuksia, kuten antaa huomautuksia, kieltää saattamasta tuotetta markkinoille, määrätä laiminlyöntimaksu tai tuomita sakkoo.

Säännösten rikkomisesta voidaan tietyin edellytyksin rangaista myös rikoslain mukaisena ympäristön turmelemisena.

Asetuksen 48 artikla ei koskisi ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta, tietojen antamista eikä merkintää koskevia ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvia vaatimuksia. Asetusehdotuksen johdannon kohdan 6 mukaan asetuksen vaatimusten mukaisesti myönnettyihin tyyppihyväksyntöihin sovellettaisiin autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen seuraamuksia koskevia säännöksiä. Kyseisessä puiteasetuksessa on yleinen seuraamuksia koskeva säännös, minkä lisäksi siinä säädetään hallinnollisesta sakosta. Puiteasetuksen seuraamukset on pantu täytäntöön ajoneuvolailla. Puiteasetuksen vaatimusten rikkomisesta voidaan määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu ajoneuvolain nojalla.

Seuraamuksista säädettyä on otettava huomioon rikosoikeudellinen laillisuusperiaate, josta säädetään perustuslain 8 §:ssä. Se edellyttää muun muassa, että rangaistavat teot määritellään laissa ja että rangaistussäännökset ovat riittävän täsmällisiä ja yksiselitteisiä. Rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta ei sellaisenaan sovelleta hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on kuitenkin katsottu, että myös hallinnollisten seuraamusten sääntelyn tulee täyttää yleiset tarkkuuden, täsmällisyyden ja oikeasuhtaisuuden vaatimukset (PeVL 14/2013 vp, s. 2/II, PeVL 34/2012 vp, s. 3–4, PeVL 17/2012 vp, s. 6). Myös perusoikeudet ja niiden rajoittamisen yleiset edellytykset, kuten vaatimus sääntelyn hyväksyttävyydestä, on otettava huomioon seuraamuksia koskevassa sääntelyssä. Ehdotetuilla seuraamuksilla voi olla vaikutusta muun muassa omaisuuden suojaan ja elinkeinonvapauteen, ja seuraamusten suhteesta näihin perusoikeuksiin olisi kiinnitettävä huomiota. Vaikutuksia mainittuihin perusoikeuksiin lieventää kuitenkin se seikka, että asetus jättää kansalliseen harkintaan, millaisia seuraamuksia säännösten rikkomisesta säädetäisiin.

Ehdotetuista säännöksistä ei käy ilmi, minkä ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvien vaatimusten rikkomisesta tulisi säätää seuraamuksia. Ehdotetuista säännöksistä ei myöskään käy ilmi, että rikkomuksiin sovellettaisiin toista EU-asetusta, sillä asia mainitaan vain johdannossa. Sääntely ei tältä osin täytä seuraamussääntelyltä edellytettävää täsmällisyyden vaatimusta. Lisäksi ehdotuksen mukaan seuraamuksia tulisi säätää myös siitä, jos romuajoneuvoa ei toimiteta käsittelylaitokseen sekä omistajanvaihdokseen liittyvän säännöksen rikkomisesta. Näiden osalta jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota sääntelyn täsmällisyyden lisäksi myös sääntelyn hyväksyttävyyteen. Jätelaissa ei tällä hetkellä säädetä seuraamuksista ajoneuvon omistajalle, jos tämä ei toimita romuajoneuvoa keräykseen tai käsittelyyn. Kuitenkin ajoneuvon hylkäämisestä ympäristöön voi jätelain mukaan seurata sakkoa, jos hylkäämisestä aiheutuu epäsiisteyttä taikka vaaraa tai häitää.

Asetuksen 48 artiklan osalta on myös epäselvää, missä määrin se jättää harkintavaltaa jäsenvaltiolle säätää seuraamuksia myös muihin artikloihin sisältyvien aineellisten velvoitteiden osalta, mikäli sitä pidetään aiheellisenä. Asetusehdotuksen jatkokäsittelyssä olisi arvioitava, ovatko 48 artiklassa mainitut rikkomukset sellaisia, että niihin on perusteltua kytkeä seuraamusuhka, ja toisaalta, onko asetuksessa muita sellaisia aineellisia velvoitteita, joiden rikkomisesta tulisi myös voida määrätä kansallisesti seuraamus. Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotuksen seuraamussääntelyä olisi näiltä osin arvioitava ja täsmennettävä jatkovalmistelussa.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan mukaan luonnon- ja ympäristönsuojelua koskevat asiat kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Tämä käsittää myös romuajoneuvojen jätehuoltoa ja tuottajavastuuta koskevan sääntelyn.

Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 12 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta ulkomaankauppaa koskevissa asioissa, joihin lukeutuu myös tulleja ja tullilaitosta koskeva lainsäädäntö. Siten ehdotukseen sisältyvät tulliviranomaisen käytettyjen ajoneuvojen viennin valvontaan liittyvät säännökset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevissa asioissa.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Ehdotus esiteltiin neuvoston ympäristötyöryhmässä 3.10.2023. Ehdotuksen käsittelyaikataulusta neuvostossa ei ole vielä tietoa. Euroopan parlamentissa ehdotuksen käsittelystä vastaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI). Mietinnön esittelijänä on Jens Gieseke (Saksa, EPP).

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Ehdotus esiteltiin EU-asioiden komitean ympäristöjaoston kokouksessa 16.8.2023. Kirjelmäluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean ympäristöjaoston ja liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 24.-27.10.2023. Ahvenanmaan maakuntahallitus toimitti ympäristöministeriölle lausunnon ehdotuksesta 25.8.2023. Sidosryhmille järjestettiin erillinen keskustelutilaisuus 28.8.2023. Sidosryhmiltä pyydettiin ja saatiin myös kirjallisia kommentteja ehdotuksen julkaisun jälkeen.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää ehdotettua asetusta yleisesti ottaen kannatettavana, sillä se edistäisi kiertotaloutta autoalalla ja romuajoneuvojen asianmukaista käsittelyä ja vähentäisi siten ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja. Valtioneuvosto pitää tärkeänä myös ehdotuksen tavoitetta auttaa turvaamaan kriittisten raaka-aineiden saantia EU:ssa. Asetus edistäisi myös ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöön ja romuajoneuvojen kierrätykseen liittyvän liiketoiminnan kasvua. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksella joihinkin ehdotettuihin säännöksiin.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi huolehtia eri EU-säädösten yhdenmukaisuudesta ja johdonmukaisuudesta ja välttää päällekkäistä sääntelyä EU:ssa vastikään hyväksyttyjen ja valmisteilla olevien tuotevaatimuksia ja -suunnittelua sisältävien säädösten kanssa. Ehdotuksen yhdenmukaisuuteen ja johdonmukaisuuteen erityisesti muiden ajoneuvojen tyyppihyväksyntää, jätteitä sekä haitallisia aineita koskevien EU-säädösten kanssa tulisi kiinnittää huomiota. Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota määritelmien johdonmukaisuuteen, ymmärrettävyyteen ja selkeyteen.

Soveltamisala

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotukseen ottaa mukaan asetuksen soveltamisalaan kuorma-autot, linja-autot, perävaunut, erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, moottoripyörät sekä kolmi- ja nelipyörät. Ehdotus toisi merkittävän määrän lisää ajoneuvoja romuajoneuvojen jätehuoltoon koskevan sääntelyn piiriin, parantaisi kyseisiin ajoneuvoluokkiin kuuluvien romuajoneuvojen jätehuoltoon ja edistäisi niihin sisältyvien materiaalien kierrätystä. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, että soveltamisala on täsmällinen eri tavoilla hyväksyttävien, kuten pieninä sarjoina tai yksittäin hyväksyttävien, ajoneuvojen osalta. Valtioneuvosto näkee lähtökohtaisesti perusteltuna sen, että ajoneuvojen suunnittelua ja

valmistusta koskevia vaatimuksia sovellettaisiin monivaiheisesti tyyppihyväksyttävän ajoneuvon osalta vain perusajoneuvoon. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, että soveltamisalan rajausta on tarkoituksenmukainen monivaiheisesti tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen jätahuollon kannalta.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että kuorma-autoihin, linja-autoihin, perävaunuihin, erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, moottoripyöriin sekä kolmi- ja nelipyöriin ei sovellettaisi muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta lainkaan ajoneuvojen suunnittelun kiertotalousvaatimuksia ja ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia, eikä täysimääräisesti laajennettua tuottajavastuusta koskevia vaatimuksia. Valtioneuvosto katsoo, että soveltamisalan rajausten tarkoituksenmukaisuutta tulisi vielä arvioida ottaen huomioon, että edellä mainitut ajoneuvoluokat ovat hyvin heterogeeninen ryhmä ja niiden valmistussarjat ovat pieniä. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että haitallisten aineiden kieltojen pitäisi koskea nykyisen mukaisesti myös erikseen myytäviä ajoneuvojen osia ja komponentteja, ei pelkästään tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja.

Ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvat vaatimukset

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotettuihin ajoneuvojen valmistajiin kohdistuviin vaatimuksiin sekä niiden todentamiseen osana tyyppihyväksyntää, sillä vaatimusten avulla pyritään edistämään ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä ja ajoneuvojen sisältämien materiaalien kierrätystä. Tämä parantaa luonnonvarojen kestävästä käyttöä edistämällä kiertotalouden ratkaisuja. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huomioida ehdotuksen tavoitteiden ja valmistajiin kohdistuvien vaatimusten välinen tasapaino sekä ottaa huomioon vaatimusten vaikutus EU:n autoteollisuuden ja suomalaisten valmistajien kilpailukykyyn. Valtioneuvosto pitää lisäksi tärkeänä, että haitallisten aineiden kieltöihin voidaan säätää poikkeuksia, jos soveltuvia vaihtoehtoisia aineita tai teknologioita ei ole kohtuullisella hinnalla saatavilla.

Tuottajavastuu ja jätahuolto

Valtioneuvosto katsoo, että tuottajavastuuta ja jätahuoltoa koskevat säännökset tulisi muotoilla riittävän yleisiksi niin, että ne mahdollistavat jäsenvaltioiden erilaisten olosuhteiden ja kansallisten järjestelmien erityispiirteiden huomioon ottamisen. Jätahuoltotoimijoiden roolit ja vastuut tuottajavastuun täytäntöönpanossa tulisi määritellä selkeästi.

Valtioneuvosto katsoo, että tuottajavastuu tulisi määritellä selkeästi siten, että jokaisella ajoneuvolla olisi vain yksi tuottajavastuullinen, kuten ajoneuvon valmistaja tai kyseiseen jäsenvaltioon maahantuova yritys. Valtioneuvosto pitää erittäin tärkeänä, että tuottajavastuullinen taho määrittää nykyisen lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltiotasolla ja suhtautuu varauksella EU-tasoiseen tuottajavastuullisen määrittelyyn. Näin ollen valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotukseen, joka koskee tuottajan velvollisuutta kattaa jätahuoltokustannukset, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille. Valtioneuvosto katsoo, että edellä kuvatussa tilanteessa tuottajavastuullisen tulisi olla maahantuoja, joka on tuonut ajoneuvon jäsenvaltioon, jossa siitä on tullut romuajoneuvo. Valtioneuvosto kuitenkin kannattaa toimenpiteitä, joilla saataisiin ajoneuvojen etämyynnin ja kuluttajien omatoimisen maahantuonnin tapauksessa toisessa valtiossa sijaitseva tuottaja vastaamaan tuottajavastuuvaihtoehtojaan siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvo myydään tai johon kuluttaja sen tuo.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotettuun vaatimukseen, että tuottajayhteisössä pitäisi olla tasavertaisesti edustettuna tuottajat ja jätehuoltotoimijat ja katsoo, että on tärkeää taata tuottajien vaikutusvalta tuottajavastuuvelvoitteiden toimeenpanossa.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että asetuksessa säädettäisiin tuottajamaksujen mukauttamiskriteereistä. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että kriteerien toteutettavuutta ja velvoittavuutta tulisi tarkastella uudelleen. Kriteerien tulisi olla selkeät ja toteuttamiskelpoiset.

Valtioneuvosto kannattaa ehdotusta, jonka mukaan ajoneuvojen osia ja komponentteja, jotka sopivat uudelleenkäytettäväksi, uudelleenvalmistettavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä. Ehdotus vähentäisi nykyiseen sääntelyyn liittyvää tulkinnanvaraisuutta sekä edistäisi uudelleenkäyttöä ja siten jätedirektiivissä määritellyn jätehierarkian toteutumista. Jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin huolehtia, ettei linjaus johda jätteensiirtoasetuksen kiertämiseen tai siihen, että käytettyjen, uudelleenvalmistettujen tai kunnostettujen osien materiaaleja hyödynnetään tuottajavastuujärjestelmän tai valtuutettujen käsittelylaitosten ulkopuolella. Lisäksi tulisi täsmentää, miten ehdotus suhtautuu jätedirektiivin uudelleenkäyttöön valmistelun määritelmään.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että asetuksessa säädettäisiin vaatimuksesta irrottaa romuajoneuvosta uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten tietyt osat ja komponentit ennen sen murskaamista sekä vaatimukseen liittyvästä poikkeusmahdollisuudesta. Vaatimusta tulisi kuitenkin tarkastella uudelleen tarkoituksenmukaisuuden ja teknisen toteutettavuuden näkökulmasta. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että ehdotettua vaatimusta, jonka mukaan romuajoneuvoja tai niiden osia, komponentteja tai materiaaleja ei saisi sekoittaa murskauksessa pakkausjätteen eikä sähkö- ja elektroniikkaromun kanssa tulisi vielä harkita uudelleen toteutettavuuden ja tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta.

Uudelleenkäyttö-, kierrätys- ja hyödyntämistavoitteet

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevien tavoitteiden asettamiseen. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että tavoitteet ovat selkeitä sekä teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa. Tavoitteissa tulisi myös ottaa huomioon romuajoneuvoihin sisältyvät haitalliset aineet ja niitä koskeva EU:n lainsäädäntö, erityisesti POP-asetus, ja pyrkiä varmistamaan, ettei POP-yhdisteitä sisältäviä romuajoneuvojen muoveja päädy kierrätykseen. Valtioneuvosto katsoo, että ajoneuvojen sisältämälle kierrätetylle muoville ehdotettua tavoitetta tulisi arvioida uudelleen toteutettavuuden ja tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Lisäksi romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä koskevista tavoitteista tulisi ottaa huomioon niiden tiukentuminen verrattuna nykyisiin romuajoneuvodirektiivin tavoitteisiin, kun akut ehdotetaan rajattavan tavoitteen ulkopuolelle.

Alennettu arvonlisäverokanta käytetyille, uudelleenvalmistetuille ja kunnostetuille osille

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotukseen, jonka mukaan jäsenvaltiot voisivat edistää ajoneuvojen varaosien ja -komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista alennetun arvonlisäverokannan avulla. Alennetut verokannat monimutkaistavat verojärjestelmää ja aiheuttavat siten hallinnollisia kustannuksia yrityksille ja Verohallinnolle. Alennetut verokannat eivät myöskään yleensä ole tehokkaita välineitä niille asetettujen yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisessa. Lisäksi olisi otettava huomioon EU:n arvonlisäverolainsäädännön ja EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön vaatimukset siitä, ettei kilpailuviin tavaroihin tai palveluihin saa soveltaa eri verokantoja.

Käytettyjen ajoneuvojen vienti ja omistajanvaihdot

Valtioneuvosto pitää hyvänä tavoitetta estää romuajoneuvojen katoaminen laillisen keräyksen ja käsittelyn ulkopuolelle. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että käytettyjä ajoneuvoja ja niiden vientiä koskevia ehdotuksia tulisi täsmentää ja tarkastella uudelleen tarkoituksenmukaisuuden näkökulmasta. Valtioneuvosto katsoo myös, että asetuksella tulisi pyrkiä puuttumaan laittomaan romuajoneuvojen vientiin sekä EU-alueen ulkopuolelle että EU-maasta toiseen. Lisäksi valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että esityksessä ei käsitellä menettelyitä jo kadonneiksi luokiteltavien ajoneuvojen poistamiseksi rekisteristä ja katsoo, että ne olisi tarkoituksenmukaista jättää päätettäväksi kansallisesti.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetuksessa säädettäisiin kriteereistä sen määrittelemiseksi, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Ehdotettuja kriteereitä tulisi kuitenkin tarkentaa ja selkeyttää, sillä ehdotetussa muodossa ne ovat tulkinnanvaraiset. Valtioneuvosto katsoo, että kriteerien soveltamisen tarkoituksenmukaisuutta käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa tulisi vielä harkita. Valtioneuvosto suhtautuu myös varauksella ajoneuvojen omistajanvaihdostilanteisiin ehdotettuun menettelyyn. Jatkovalmistelussa tulisi tarkastella, olisiko omistajanvaihdostilanteissa mahdollista hyödyntää ehdotetun menettelyn ja romuajoneuvon määrittelykriteerien sijaan digitaalisia ratkaisuja. Jatkovalmistelussa tulisi myös huolehtia, ettei kansalaisille ja yrityksille aiheudu kohtuutonta taakkaa omistajanvaihdostilanteissa.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksessa ehdotettua velvollisuutta käyttää jäsenvaltioiden väliseen tiedonvaihtoon yksinomaan MOVE-HUB-järjestelmää tulisi vielä harkita uudelleen. Valtioneuvosto katsoo, että viranomaisten välinen kansainvälinen tiedonvaihto tulisi toteuttaa teknologianeutraalisti niin, että jäsenvaltiot, joilla on parempi valmius käyttää tiedonvaihtoon EUCARIS-järjestelmää, voisivat näin toimia. Tämä menettely säästäisi kustannuksia ja nopeuttaisi asetuksen toimeenpanoa.

Valvonta ja viranomaisyhteistyö

Valtioneuvosto pitää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa tärkeänä, mutta suhtautuu varauksella ehdotuksiin, joista aiheutuisi jäsenvaltioiden viranomaisille merkittäviä uusia tehtäviä tai tarve ottaa käyttöön uusia tietojärjestelmiä. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa koskevien ehdotusten tarkoituksenmukaisuutta tulisi tarkastella uudelleen ottaen huomioon edellä mainitut näkökohdat. Valtioneuvosto suhtautuu myös varauksella valvontaa koskeviin yksityiskohtaisiin ehdotuksiin ja katsoo, että jäsenvaltioille olisi jätettävä riittävästi liikkumavaraa valvonnan järjestämisessä. Valtioneuvosto katsoo myös, että ehdotukseen sisältyvät kirjanpito- ja raportointivelvollisuudet olisi pyrittävä rajaamaan seurannan ja valvonnan kannalta tarpeellisiin tietoihin. Kirjanpito- ja raportointivaatimuksista ei tulisi aiheutua kohtuutonta työmäärää toiminnanharjoittajille eikä viranomaisille.

Seuraamukset

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetusehdotuksen seuraamuksia koskeva artikla jättää kansallista liikkumavaraa sen suhteen, millaisia seuraamuksia asetuksen rikkomisesta tulisi säätää. Seuraamuksia koskevaan sääntelyyn liittyy kuitenkin epäselvyyksiä ja sitä tulisi tarkentaa. Ehdotuksen johdanto sisältää sääntelyä, joka tulisi siirtää seuraamuksia koskevaan säännökseen. Lisäksi tulisi arvioida, ovatko säännökset, joiden rikkomisesta tulisi asetuksen mukaan olla seuraamuksia, asianmukaisia ja riittäviä.

Oikeusperusta ja säädösvallan siirto komissiolle

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotettu sisämarkkinaoikeusperusta (SEUT 114 artikla) ei ole välttämättä yksistään riittävä oikeusperusta ehdotetulle säädökselle ja jatkovalmistelussa tulisi arvioida, pitäisikö säädöksellä olla myös ympäristöoikeusperusta (SEUT 192 artiklan 1 kohta) siten, että ympäristöoikeusperusta koskisi romuajoneuvojen jätehuoltoa ja tuottajavastuuta koskevaa sääntelyä.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetun säädösvallan siirron asianmukaisuutta olisi tarkasteltava jatkokäsittelyssä. Valtioneuvosto suhtautuu varauksella erityisesti siihen, että komissiolle siirrettäisiin valta antaa delegoituja säädöksiä ajoneuvojen valmistajiin kohdistuvista vaatimuksista kierrätettyjen materiaalien osuudelle ajoneuvoissa (6 artiklan 3 ja 4 kohta), jäsenvaltioiden, tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille (22 artiklan 4 kohta) ja romuajoneuvon määrittelykriteereistä, joita sovellettaisiin muun muassa yksityishenkilöiden omistamien käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa (38 artikla). Valtioneuvosto katsoo, että ehdotettujen valtuutusten laajuutta ja tarkkarajaisuutta sekä delegoitujen että täytäntöönpanosäädösten osalta tulisi jatkovalmistelussa tarkastella huolellisesti. Myös ehdotettujen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten voimaantulon ajankohtia suhteessa kansallisen täytäntöönpanon määräaikaan on jatkokäsittelyssä tarkasteltava huolellisesti.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota asetuksen ehdotettuun voimaantuloon ja siirtymäaikoihin (artiklat 56 ja 57). Ehdotuksen mukaan nykyisen romuajoneuvodirektiivin tiettyjä säännöksiä sovellettaisiin edelleen kolmen, viiden tai kuuden vuoden ajan ja kierrätettävyydirektiiviä kuuden vuoden ajan säädösten kumoamisen jälkeen. Lisäksi asetusehdotuksen lukujen II ja III säännöksissä on artiklakohtaisia kolmen, kuuden ja seitsemän vuoden pituisia siirtymäaikoja. Toisaalta uuden asetuksen kansalliselle täytäntöönpanolle varattaisiin vain 12 kuukautta. Useat eri pituiset siirtymäajat eri säännöksille voivat olla oikeusvarmuuden kannalta hankalia niin toimijoille kuin valvoville viranomaisillekin, kun samaan aikaan olisivat voimassa eri säädösten joltain osin toisistaan poikkeavat soveltamisalat, määritelmät ja säädöksiin liittyvät seuraamukset. Valtioneuvosto katsoo, että jatkovalmistelussa siirtymäaikojen asianmukaisuutta tulisi arvioida ja varmistaa riittävän pitkä aika kansallisen lainsäädännön täytäntöönpanolle.