

U-jatkokirje: Euroopan komission 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

Eduskuntatunnus
U 72/2023 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio antoi 13.7.2023 ehdotuksen 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 (jäljempänä ajoneuvojen kiertotalousasetus tai asetusehdotus). Asetusehdotusta on käsitelty neuvoston ympäristötyöryhmässä Espanjan, Belgian, Unkarin ja Puolan puheenjohtajuuskausilla.

Puola tavoittelee neuvoston yleisnäkemyksen hyväksymistä ympäristöneuvostossa 17.6.2025. Euroopan parlamentin on tarkoitus äänestää kannastaan asetusehdotukseen täysistunnossaan syyskuussa 2025. Siten kolmikantaneuvottelut neuvoston, parlamentin ja komission välillä alkaisivat aikaisintaan syksyllä 2025.

Asetusehdotuksesta annettiin valtioneuvoston U-kirjelmä (U 72/2023 vp) eduskunnalle 16.11.2023. Tämän U-jatkokirjeen tarkoituksena on antaa eduskunnalle tietoa neuvottelujen etenemisestä sekä täydentää Suomen kantoja jatkoneuvotteluja varten.

Suomen kanta

Valtioneuvosto on muodostanut näkemyksiä asiakokonaisuuteen aiemmin U-kirjelmässä (U 72/2023 vp). Valtioneuvosto täydentää U-kirjelmässä esitettyjä kantoja seuraavasti:

Asetusehdotus on edennyt monin osin Suomen kannalta hyvään suuntaan. Valtioneuvosto pitää asetusta kokonaisuutena kannatettavana, sillä se edistäisi kiertotaloutta autoalalla ja romuajoneuvojen asianmukaista käsittelyä ja vähentäisi siten ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja sekä auttaisi turvaamaan kriittisten raaka-aineiden saatavuutta EU:ssa.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksen jatkovalmistelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, ettei ajoneuvojen omistajille, viranomaisille ja muille toimijoille aiheutuisi tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

Soveltamisala

Valtioneuvosto voi lähtökohtaisesti tukea asetuksen soveltamisalan laajentamista. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että mahdollisissa soveltamisalan laajennuksissa otetaan huomioon vaatimusten kohtuullisuus ja soveltamisalan selkeys. Valtioneuvosto tukee sitä, että monivaiheisesti hyväksytyjen ajoneuvojen tapauksessa laajennettu tuottajavastuu olisi perusajoneuvon valmistajalla ja perusajoneuvon valmistaja voisi periä osan tuottajamaksusta ajoneuvon muilta valmistajilta.

Romuajoneuvon määritelmä ja vanhoihin ajoneuvoihin liittyvä harrastus-, kilpailu- ja liiketoiminta

Valtioneuvosto tukee romuajoneuvojen määrittelykriteerien täsmentämistä koskien kulttuurisesti tai historiallisesti arvokkaita ajoneuvoja sekä ajoneuvon korjaamista. Valtioneuvosto voi myös tukea ehdotuksia, jotka koskevat sen arviointia, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Valtioneuvosto pitää tärkeänä sitä, että säännöksissä olisi kansallista liikku-
mavaraa.

Valtioneuvosto voi tukea ajoneuvon omistajan tai omistajan nimissä toimivan velvollisuutta toimittaa romuajoneuvo jätehuoltoon ja suhtautuu myönteisesti viranomaisen mahdollisuuteen pyytää epäselvissä tilanteissa todistus siitä, ettei ajoneuvo ole romuajoneuvo.

Valtioneuvosto voi lähtökohtaisesti tukea sitä, että käytetyn ajoneuvon omistajanvaihdosta varten ajoneuvon omistajan olisi esitettävä ajoneuvon hankinnasta kiinnostuneelle voimassa oleva katsastustodistus tai liitteen I mukainen arviointi osoitukseksi siitä, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että omistajanvaihdoksiin liittyviä velvollisuuksia ei sovellettaisi luonnollisten henkilöiden välisiin liikennekelpoisten ajoneuvojen omistajanvaihdoksiin. Valtioneuvosto voi tukea sitä, että taloudellisesti korjauskelvottoman ajoneuvon omistajanvaihdosta varten ajoneuvon omistajan olisi myös esitettävä kopio ajoneuvon vauriohistoriasta vakuutusyhtiön tekemän arvion perusteella sekä kustannusarvio ajoneuvon korjaamisesta liikennekelpoiseksi. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että omistajanvaihdoksia koskevia säännöksiä sovellettaisiin omistajanvaihdoksissa EU:n sisällä ja EU:sta kolmansiin maihin. Valtioneuvosto voi tukea myös viranomaisen mahdollisuutta tarkistaa omistajanvaihdoksia koskevien vaatimusten täyttyminen epäillessään, että romuajoneuvoja ollaan viemässä maasta käytettyinä ajoneuvoina.

Valtioneuvosto voi lähtökohtaisesti tukea käytettyjen ajoneuvojen vientiä EU:sta kolmansiin maihin koskevia täsmennyksiä. Valtioneuvosto tukee sitä, että kulttuurisesti kiinnostavan ajoneuvon voisi viedä EU:n ulkopuolelle, vaikka se ei ole liikennekelpoinen. Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, että käytettyjen ajoneuvojen vientiä valvottaisiin pääsääntöisesti sähköisissä järjestelmissä.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti hyvänä vakuutusyhtiöille asetettavaa velvollisuutta arvioida, onko vaurioitunut ajoneuvo romuajoneuvo. Samoin valtioneuvosto pitää

läpinäkyvyyden nimissä hyvänä sitä, että vakuutusyhtiöiden tulisi säännöllisesti antaa viranomaiselle tietoa taloudellisesti ja teknisesti korjauskelvottomista ajoneuvoista.

Kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimukset

Valtioneuvosto pitää hyvänä sitä, että kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäisiin myös kolmansista maista peräisin oleva kierrätysmateriaali. Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti myös säännöksiin, joilla varmistettaisiin, että EU:sta ja kolmansista maista peräisin olevaan kierrätysmateriaaliin sovellettaisiin vastaavia ihmisten terveyttä, ilmastoa ja ympäristöä koskevia vaatimuksia. Sääntelyratkaisun tulisi olla linjassa Maailman kauppajärjestön sääntöjen kanssa. Valtioneuvosto voi myös tukea EU:sta ja kolmansista maista peräisin olevaa kierrätysmateriaalia koskevien vastaavien vaatimusten myöhempää uudelleentarkastelua, jotta voitaisiin arvioida sääntelyn vaikutuksia ja kuulla kolmansien maiden näkemyksiä. Uudelleentarkastelu tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen kuin kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimuksia aletaan soveltaa.

Biopohjaisen muovin käyttö ajoneuvoissa

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että biopohjaisen muovin käyttöä ajoneuvoissa tarkasteltaisiin myöhemmin uudelleen komission kertomuksen pohjalta. Komissiolle asetetun uudelleentarkastelun määräajan lyhentämistä tulisi harkita. Valtioneuvosto voi myös tukea tavoitteiden asettamista biopohjaisen muovin käytölle ja ratkaisua, jossa kierrätysmuovin vähimmäissisältövaatimuksen voisi osin täyttää biopohjaisella muovilla. Sääntelyratkaisun tulisi olla yhteensopiva Maailman kauppajärjestön sääntöjen kanssa ja siinä tulisi huomioida biopohjaisen muovin käytön kestävyys ympäristön kannalta.

Haitallisten aineiden rajoitukset

Valtioneuvosto tukee sitä, että akkujen osalta haitallisten aineiden rajoitukset ja niitä koskevat poikkeukset siirrettäisiin akuista ja paristoista ja jäteakuista ja –paristoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2023/1542 (jäljempänä akkuasetus).

Laajennettu tuottajavastuu

Valtioneuvosto tukee ensisijaisesti sitä, että jäsenvaltioilla olisi kansallista liikkumavaraa laajennetun tuottajavastuun täytäntöönpanossa. Valtioneuvosto voi kuitenkin viimekädessä hyväksyä myös sääntelyratkaisun, jossa tuottaja tai tuottajayhteisö voisi tehdä valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa sopimuksia, joiden tulisi olla oikeudenmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä.

Valtioneuvosto pitää oikeansuuntaisina ehdotettuja muutoksia tuottajan velvollisuuteen kattaa jätehuoltokustannukset, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että säännösten toteuttamiskelpoisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta tulisi vielä arvioida.

Romuajoneuvoista irrotetut akut ja paristot

Valtioneuvosto tukee ehdotettua muutosta, ettei romuajoneuvoista irrotettuihin akkuihin sovellettaisi asetusehdotuksen linjausta, jonka mukaan romuajoneuvoista irrotettuja uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen ja kunnostukseen sopivia osia ei pidettäisi jätteenä. Valtioneuvosto pitää perusteltuna, että romuajoneuvoista irrotettuihin akkuihin sovellettaisiin akkuasetusta.

Seuraamukset

Valtioneuvosto katsoo, että seuraamuksia koskevan artiklan sisältämät velvollisuudet, joiden rikkomisesta tulisi määrätä seuraamus, ovat pääosin asianmukaisia. Seuraamuksia koskevien artikloiden osalta on tarpeen kiinnittää huomiota niiden yhteensopivuuteen kansallisen oikeusjärjestelmän kanssa. Jatkovalmistelussa tulisi lisäksi huolehtia, että sääntely olisi riittävän täsmällistä, jotta seuraamukset voidaan panna kansallisesti täytäntöön.

Säädösvallan siirto komissiolle

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetuille delegoiduille säädöksille on niihin tehtyjen täsmennysten myötä pääosin hyväksyttävät ja asianmukaiset perusteet. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että komissiolle ehdotettua toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä haittaavien aineiden rajoituksista sekä jäsenvaltioiden, tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa, tulisi vielä pyrkiä täsmentämään.

Pääasiallinen sisältö

Komission asetusehdotus

Ehdotetulla asetuksella korvattaisiin nykyinen romuajoneuvodirektiivi 2000/53/EY ja nykyinen kierrätettävyyssdirektiivi 2005/64/EY. Asetuksessa säädettäisiin vaatimuksista ajoneuvojen kiertotalouden mukaiselle suunnittelulle ja valmistukselle sekä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksista. Asetuksessa säädettäisiin myös laajennetusta tuottajavastuusta, romuajoneuvojen keräyksestä ja käsittelystä, käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon määrittelystä sekä käytettyjen ajoneuvojen viennistä EU:sta kolmansiin maihin. Komission ehdotuksen sisältöä on kuvattu tarkemmin U-kirjelmässä (72/2023 vp).

Keskeiset neuvostossa ehdotetut muutokset

Soveltamisala

Asetuksen soveltamisalaan on ehdotettu lisättävän kaksipyöräiset mopot ja moottorilla varustetut polkupyörät (ajoneuvoluokka L1e) sekä kolmipyöräiset mopot (L2e). Näihin ajoneuvoluokkiin ei kuitenkaan sovellettaisi kaikkia asetuksen vaatimuksia ja soveltaminen alkaisi viiden vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Ajoneuvoluokkaan L kuuluvat ajoneuvot määritellään kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013.

Asetusta on myös ehdotettu sovellettavan monivaiheisesti hyväksytyjen ajoneuvojen tapauksessa koko ajoneuvon. Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevia vaatimuksia sovellettaisiin 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 mukaan monivaiheisesti EU-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin. Laajennettua tuottajavastuuta ja jätehuoltoa koskevia säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin monivaiheisesti hyväksytyihin ajoneuvoihin riippumatta siitä, onko kyseessä EU-tyyppihyväksyntä vai yksittäishyväksyntä. Pieninä sarjoina hyväksytyt ajoneuvot olisi suljettu kokonaan ajoneuvojen kiertotalousasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Laajennetun tuottajavastuun osalta on ehdotettu, että monivaiheisesti tyyppihyväksytyjen ajoneuvojen tapauksessa perusajoneuvon valmistaja olisi velvollinen

maksamaan tuottajamaksun. Perusajoneuvon valmistaja voisi kuitenkin periä ajoneuvon lisättyjen monivaiheisen tyyppihyväksynnän myöhemmissä vaiheissa hyväksyttyjen osien valmistajilta osan tuottajamaksusta.

Lisäksi erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin sovellettavia säännöksiä on ehdotettu laajennettavan. Niihin ei kuitenkaan sovellettaisi kaikkia setuksen säännöksiä. Asetusta sovellettaisiin ajoneuvoluokkiin M1 ja N1 kuuluviin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin kolmen ja ajoneuvoluokkiin M2, M3, N2, N3 ja O kuuluviin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin viiden vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta.

Romuajoneuvon määritelmä ja vanhoihin ajoneuvoihin liittyvä harrastus-, kilpailu- ja liiketoiminta

Asetuksen säännökset romuajoneuvon määrittelykriteereistä, käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksista ja viennistä sekä ajoneuvon omistajan velvollisuudesta toimittaa romuajoneuvo jätehuoltoon ovat edenneet parempaan suuntaan vanhoihin ajoneuvoihin liittyvän harrastus-, kilpailu- ja liiketoiminnan kannalta. Romuajoneuvon määrittelykriteerien yhteyteen (liitteeseen I) on ehdotettu lisättävän säännöksiä sen arvioinnista, onko ajoneuvo romuajoneuvo. Arvioinnin tekisi riippumaton ajoneuvoasiantuntija. Jäsenvaltiot voisivat laatia listan ajoneuvoasiantuntijoista. Komission toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä romuajoneuvon määrittelykriteerien muuttamisesta on täsmennetty siten, että komissio voisi teknologisen kehityksen perusteella rajoittaa tapauksia, joissa ajoneuvo katsottaisiin romuajoneuvoksi.

Romuajoneuvojen määrittelykriteereihin on ehdotettu kahta poikkeusta. Ajoneuvoa ei pidettäisi romuajoneuvona, jos jommankumman poikkeuksen edellytykset täyttyisivät. Ensimmäisen poikkeuksen mukaan jäsenvaltion viranomainen tai sen nimeämä taho voisi hyväksyä ajoneuvon kulttuurisesti kiinnostavaksi ajoneuvoksi. Edellytyksenä olisi, että ajoneuvon omistaja tai viranomainen on dokumentoinut ajoneuvon ainutlaatuisen historiallisen tai kulttuurisen arvon tai ajoneuvo on yksittäin rakennettu tai muokattu ajoneuvo, joka on yksittäishyväksytty. Asetuksen johdanto-osan perustelukappaleessa on selvennetty, että kulttuurisesti kiinnostavaksi ajoneuvoksi voitaisiin katsoa esimerkiksi keräilijöiden tai museoiden hallussa olevat ajoneuvot tai kilpa-ajoneuvot. Ajoneuvon ja sen osien ja omistajan tulisi olla tunnistettavissa ja omistajan tulisi suojata ajoneuvo vaurioilta ja säilyttää sitä ympäristön kannalta asianmukaisesti. Edellytysten täyttyminen tulisi tarkistaa viiden vuoden välein ja ajoneuvon omistajanvaihdosten yhteydessä.

Toinen poikkeus voitaisiin myöntää, jos ajoneuvo on korjattavissa liikennekelpoiseksi viiden vuoden kuluessa. Poikkeuksen myöntämistä varten ajoneuvon omistajan olisi toimitettava viranomaiselle suunnitelma ajoneuvon korjaamisesta. Riippumattoman ajoneuvoasiantuntijan tulisi hyväksyä korjaussuunnitelma. Jos ajoneuvon omistaja ei toimita viranomaiselle katsastustodistusta viiden vuoden kuluessa korjaussuunnitelman lähettämisestä, ajoneuvo katsottaisiin romuajoneuvoksi ja viranomaisen tulisi kehottaa ajoneuvon omistajaa toimittamaan se jätehuoltoon. Viranomainen voisi pidentää korjausaikaa viidellä vuodella päivitetyn korjaussuunnitelman perusteella. Myös tämä poikkeus edellyttäisi, että ajoneuvon omistaja suojaa ajoneuvon vaurioilta ja säilyttää sitä ympäristön kannalta asianmukaisesti.

Ajoneuvon omistajalla tai omistajan nimissä toimivalla talouden toimijalla olisi velvollisuus toimittaa ajoneuvo, josta tulee romuajoneuvo, ilman aiheutonta viivytystä jätehuoltoon. Epäillessään, että käytetty ajoneuvo saattaa olla romuajoneuvo, viranomainen voisi vaatia ajoneuvon omistajaa esittämään voimassa olevan katsastustodistuksen tai liitteen I mukaisen arvioinnin, jonka mukaan ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Myös käytetyn ajoneuvon omistajanvaihdosta varten ajoneuvon omistajan olisi esitettävä ajoneuvon hankinnasta kiinnostuneelle voimassa oleva katsastustodistus tai liitteen I mukainen arviointi osoitukseksi siitä, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. Velvollisuutta ei kuitenkaan

sovellettaisi liikennekelpoisten ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa, jossa osapuolina ovat luonnolliset henkilöt, jotka eivät ole talouden toimijoita paitsi, jos ajoneuvon kauppa tapahtuu etäsopimuksella tai verkkoalustan kautta. Taloudellisesti korjauskelvottoman ajoneuvon omistajanvaihdosta varten ajoneuvon omistajan olisi katsastustodistuksen tai liitteen I mukaisen arvioinnin lisäksi esitettävä kopio ajoneuvon vauriohistoriasta vakuutusyhtiön tekemän arvion perusteella sekä kustannusarvio ajoneuvon korjaamisesta liikennekelloseksi. Käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdoksia koskevia säännöksiä olisi tarkoitus noudattaa omistajanvaihdoksissa EU:n sisällä ja EU:sta kolmansiin maihin. Viranomaisen voisi tarkistaa omistajanvaihdoksia koskevien vaatimusten täyttymisen epäillessään, että romuajoneuvoja ollaan viemässä maasta käytettyinä ajoneuvoina.

Käytetyn ajoneuvon voisi viedä EU:sta kolmanteen maahan vain, jos ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja se on liikennekelpoinen vienti-ilmoituksen tekopäivänä. Asetuksen liitteen I mukaisesti kulttuurisesti kiinnostavaksi ajoneuvoksi hyväksytyn ajoneuvon voisi kuitenkin viedä EU:n ulkopuolelle, vaikka se ei olisi liikennekelpoinen. Käytettyjen ajoneuvojen vientiä valvottaisiin sähköisissä järjestelmissä. Tulliviranomaisen ei tulisi luovuttaa ajoneuvoa vientiin, jos se epäilee, että viennin vaatimukset eivät täyty. Tällöin jäsenvaltion nimeämä toimivaltainen viranomaisen ratkaisisi, täyttääkö ajoneuvo viennin vaatimukset.

Vakuutusyhtiöille on ehdotettu velvollisuutta arvioida, onko vaurioitunut ajoneuvo romuajoneuvon määrittelykriteerien mukaan romuajoneuvo. Vakuutusyhtiöiden olisi myös toimitettava vähintään vuosittain viranomaiselle lista taloudellisesti ja teknisesti korjauskelvottomiksi katsomiensa ajoneuvojen valmistenumeroista ja tieto siitä, mitkä taloudellisesti korjauskelvottomista ajoneuvoista on katsottu romuajoneuvoiksi.

Kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimukset

Komission ehdotukseen sisältyy vaatimus kierrätysmuovin vähimmäissisällölle ajoneuvoissa. Komissio voisi myös antaa delegoituja säädöksiä muiden kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimuksista. Neuvotteluissa komissiolle on myös ehdotettu siirrettävän toimivaltaa antaa delegoitu säädös poikkeuksesta kierrätysmuovin vähimmäissisältövaatimukseen, jos kierrätysmuovin hinta tai saatavuus markkinoilla tekee vaatimuksen saavuttamisesta kohtuuttoman vaikeaa.

Komission ehdotuksen mukaan kierrätysmateriaalin tulisi olla peräisin kulutusjätteestä eli jätteestä, joka on syntynyt EU:ssa markkinoille saatetuista tuotteista. Kulutusjätteen määritelmää on ehdotettu muutettavan siten, että kierrätysmateriaalien vähimmäissisältövaatimuksen täyttämiseksi voitaisiin hyväksyä myös kolmansista maista peräisin oleva kierrätysmateriaali. Asetukseen on ehdotettu lisättävän myös auditointi- ja sertifiointivelvollisuus EU:n ja kolmansien maiden toimijoille, joka keräävät, lajittelevat tai käsittelevät muovijätettä kierrätysmuovin vähimmäissisältövaatimuksen täyttämistä varten. Auditoinnin ja sertifiointin tulisi olla eurooppalaisen akkreditointielimen hyväksymän vaatimusten mukaisuuden arviointilaitoksen tekemä. Asetuksessa säädettäisiin myös auditointia ja sertifiointia sekä vaatimusten mukaisuuslaitoksia koskevista tarkemmista vaatimuksista. Auditointi- ja sertifiointivaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että kolmansista maista peräisin olevaan kierrätysmuoviin sovellettaisiin EU:n lainsäädäntöä vastaavia ihmisten terveyteen, ilmastoon ja ympäristöön liittyviä vaatimuksia. Ajoneuvojen valmistajien ja maahantuojien olisi osoitettava, että niiden valmistamat tai maahantuomat ajoneuvot täyttävät asetuksen vaatimukset.

Biopohjaisen muovin käyttö ajoneuvoissa

Neuvotteluissa on ehdotettu komissiolle velvoitetta laatia kertomus ja arvioida biopohjaisen muovin käyttöä ajoneuvoissa viimeistään sen vuoden lopussa, jolloin on kulunut 95 kuukautta asetuksen voimaantulosta. Tarvittaessa komission olisi annettava

lainsäädäntöehdotus tavoitteista biopohjaisen muovin käytölle ajoneuvoissa, biopohjaisen muovin raaka-aineiden kestävyyskriteereistä sekä biopohjaisen muovin määritelmän muuttamisesta. Komission olisi myös arvioitava biopohjaisen muovin käyttöä koskevien tavoitteiden yhdistämistä kierrätysmuovin vähimmäissisältövaatimuksen kanssa.

Haitallisten aineiden rajoitukset

Asetukseen on ehdotettu lisättävän komissiolle velvollisuus laatia raportti huolta aiheuttavista aineista ajoneuvoissa viimeistään kahden vuoden kuluttua asetuksen hyväksymisestä. Raportin tarkoituksena olisi selvittää huolta aiheuttavien aineiden vaikutuksia uudelleenkäyttöön ja kierrätykseen sekä kemikaaliturvallisuuteen. Raportin perusteella komission olisi harkittava uusia aineiden rajoituksia ja uutta tiedonantovelvollisuutta ajoneuvojen valmistajille uudelleenkäyttöä ja kierrätystä haittaavista aineista. Komissiolle ehdotetaan siirrettävän toimivalta antaa delegoituja säädöksiä uudelleenkäyttöä ja kierrätystä haittaavien aineiden rajoituksista. Muiden aineiden rajoitusten antamiseksi komission tulisi käynnistää rajoitusmenettely, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta. Jäsenvaltiot voisivat toimittaa komissiolle tietoja aineista, joiden ne katsovat haittaavan ajoneuvojen materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä komissiolle ja Euroopan kemikaalivirastolle aineista, jotka vaikuttavat kemikaaliturvallisuuteen.

Neuvotteluissa on ehdotettu myös, että ehdotetun asetuksen haitallisten aineiden rajoituksia ei sovellettaisi akkuasetuksen soveltamisalaan kuuluviin akkuihin. Akkujen osalta nykyisen romuajoneuvodirektiivin haitallisten aineiden rajoitukset ja niitä koskevat poikkeukset siirrettäisiin akkuasetuksen liitteeseen I. Lyijyn käyttöä käynnistys-, valaistus- ja sytytysakuissa koskevia poikkeuksia tarkasteltaisiin uudelleen vuonna 2030. Akkuasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi antaa delegoidun säädöksen akkuasetuksen liitteessä I vahvistettujen rajoitusten muuttamiseksi, jos tietty aine aiheuttaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle riskin, jota ei voida hyväksyä, jota ei hallita riittävällä tavalla ja johon on puututtava unionin laajuisesti. Delegoitu säädös on hyväksyttävä akkuasetuksen aineita koskevan rajoitusmenettelyn mukaisesti. Menettelyyn osallistuu Euroopan kemikaalivirasto ja sen komiteat ja siihen sisältyy rajoitusten sosioekonomisten vaikutusten ja vaihtoehtoisten aineiden arviointi sekä sidosryhmien kuuleminen.

Laajennettu tuottajavastuu

Asetusehdotukseen ei sisälly Suomen tuottajavastuujärjestelmää vastaavaa tuottajan ensisijaista oikeutta järjestää jätehuolto. Suomi on ehdottanut, että asetukseen lisättäisiin jäsenvaltioille mahdollisuus säätää, että valtuutetut käsittelylaitokset voisivat ottaa vastaan romuajoneuvoja vain yhteistyössä tuottajan tai tuottajayhteisön kanssa tai vaihtoehtoisesti vain, jos valtuutetulla käsittelylaitoksella on sopimus tuottajan tai tuottajayhteisön kanssa. Suomen ehdotukset eivät ole saaneet riittävästi kannatusta neuvoston työryhmässä. Asetukseen on kuitenkin lisätty säännös, jonka mukaan tuottaja tai tuottajayhteisö voisi tehdä sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa tuottajavastuunvelvoitteiden hoitamiseksi. Sopimusten tulisi olla oikeudenmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen mukaan sopimusten tulisi olla kilpailulainsäädännön mukaisia eikä niissä saisi kieltää valtuutettuja käsittelylaitoksia myymästä romuajoneuvojen käsittelystä peräisin olevia osia, komponentteja tai materiaaleja muille kuin tuottajalle tai tuottajayhteisölle. Komissiolle ehdotetaan siirrettävän toimivalta antaa täytäntöönpanosäädös sopimuksia koskevista tarkemmista vaatimuksista.

Komission ehdotukseen sisältyy tuottajan tai tuottajayhteisön velvollisuus kattaa jätehuoltokustannukset, kun ajoneuvosta tulee romuajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltio, jossa ajoneuvo saatettiin ensimmäisen kerran markkinoille. Tätä varten tuottajan tai tuottajayhteisön olisi nimettävä valtuutettu edustaja jokaiseen jäsenvaltioon ja tehtävä jäsenvaltioiden rajat ylittävää yhteistyötä jätehuoltotoimijoiden kanssa. Tuottajaa tai tuottajayhteisöä valvoisi jäsenvaltio, jonka alueella ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Säännöstä on ehdotettu muutettavan siten, että se koskisi vain tilanteita, joissa ajoneuvolle ei ole tunnistettavissa tuottajaa jäsenvaltiossa, jossa siitä on tullut romuajoneuvo. Suomessa tällainen tilanne syntyy esimerkiksi silloin, kun yksityishenkilö tuo ajoneuvon maahan toisesta jäsenvaltiosta. Näissä tilanteissa ajoneuvon ensimmäisenä markkinoille EU:ssa saattaneen tuottajan tulisi kattaa jätehuoltokustannukset siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo.

Romuajoneuvoista irrotetut akut ja paristot

Komission ehdotuksen mukaan romuajoneuvoista irrotettuja uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen ja kunnostukseen sopivia osia ja komponentteja ei pidettäisi jätteenä. Neuvottelujen aikana on ehdotettu, että säännöstä ei sovellettaisi romuajoneuvoista irrotettuihin akkuihin, joihin sovelletaan akkuasetusta. Tarkoituksena on varmistaa, ettei ehdotettu asetus olisi ristiriidassa akkuasetuksen kanssa ja että romuajoneuvoista irrotettuihin akkuihin sovellettaisiin akkuasetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 107 mukaisesti akkuasetusta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artikla (sisämarkkinat), jonka tavoitteena on sisämarkkinoiden toteuttaminen ja niiden toiminnan varmistaminen. Asetus hyväksyttäisiin tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen ja neuvosto päättäisi asiasta määräenemmistöllä. Neuvoston ympäristötyöryhmässä on ehdotettu asetuksen toiseksi oikeusperustaksi ympäristönsuojelua koskevaa SEUT 192 artiklan 1 kohtaa. SEUT 192 artiklan 1 kohta olisi oikeusperustana romuajoneuvojen jätehuoltoa, käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon määrittelyä, käytettyjen ajoneuvojen vientiä, tarkastuksia ja seuraamuksia koskevien säännösten osalta. Muilta osin oikeusperustana olisi SEUT 114 artikla. Valtioneuvosto katsoo, että kahden oikeusperustan käyttö ehdotetulla tavalla on asianmukaista.

Ehdotuksen oikeusperustaa on selvitetty tarkemmin U-kirjelmässä (U 72/2023 vp).

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI) ja sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta (IMCO) ovat ehdotuksesta yhteisvastuussa.

Esittelijöiksi on nimetty Jens Gieseke (EPP, DE) ja Paulius Saudargas (EPP, LT). Komission ehdotuksesta käytiin parlamentissa keskustelu 16.1.2025 ja valiokuntien yhteinen mietintöluonnos julkaistiin 29.1.2025. Parlamentin on tämänhetkisen tiedon mukaan tarkoitus äänestää kannastaan täysistunnossa syyskuussa 2025.

Kansallinen valmistelu

Komission ehdotus esiteltiin ympäristöjaoston (EU23) kokouksessa 16.8.2023.

U-kirjelmäluonnos käsiteltiin ympäristöjaoston (EU23) ja liikennejaoston (EU22) kirjallisessa menettelyssä 24.-27.10.2023.

EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely 11.-13.12.2024 ja (EU23) ympäristöjaosto 4.12.2024 (ympäristöneuvoston 17.12.2024 asiat).

U-jatkokirjeluonnos käsiteltiin ympäristöjaoston (EU23) ja liikennejaoston (EU22) kirjallisessa menettelyssä 15.-16.5.2025.

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 13.12.2024 (ympäristöneuvoston 17.12.2024 asiat)

U-kirjelmä U 72/2023 vp

SuVEK 14/2024 vp 23.2.2024, jossa valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

YmVL 22/2023 vp 8.12.2023

LiVL 1/2024 vp 22.2.2024

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetusehdotuksen vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön ja Ahvenanmaan asemaan on käsitelty U-kirjelmässä U 72/2023 vp.

Asetusehdotus toteuttaa osaltaan perustuslain (731/1999) 20 §:ssä tarkoitettua ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön asettaessaan ajoneuvojen kiertotalouden mukaista suunnittelua ja valmistusta, romuajoneuvojen jätehuoltoa sekä käytettyjen ajoneuvojen vientiä koskevia vaatimuksia ja tarkentaessaan käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon eroa.

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 tulleva 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.

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotuksen taloudellisia vaikutuksia on selvitetty U-kirjelmässä U 72/2023 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

COM(2023) 451 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Eini Lemmelä, YM, eini.lemmela@gov.fi, p. 050 522 6868

VAHVA-tunnus

EU/1005/2023