



2026/1738

24.7.2026

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2026/1738,

8. juuli 2026,

mis käsitleb sõidukite ringdisaininõudeid ja romusõidukite käitlemist, millega muudetakse määrusi (EL) nr 168/2013, (EL) 2018/858, (EL) 2019/1020 ja (EL) 2023/1542 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 114 ja artikli 192 lõiget 1 seoses käesoleva määruse artiklitega 14–36,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ on esitatud Euroopa majanduskasvustrateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus kasvuhoonegaaside netoheide hiljemalt 2050. aastaks kaotatakse ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Et liidu tootepoliitika aitaks üleilmsele süsinikuheite vähendamisele kaasa, tuleb tagada, et liidus turustatavate ja müüdavate toodete hankimine, valmistamine ja olelusringi lõpus töötlemine toimiks kestlikult.

⁽¹⁾ ELT C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 18. juuni 2026. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 29. juuni 2026. aasta otsus.

- (2) Energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises ning seega kasvuhoonegaaside tekkes on liidus suur osa autotööstusel. Ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes, mis avaldab omakorda negatiivset keskkonnamõju liidule, on oma osa ka liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides. 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamise üks eeltingimusi on see, et sõidukite tankimiseks ei kasutata enam fossiilkütuseid, vaid minnakse üle heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketi „Eesmärk 55“. Selle tulemusel väheneb see osa autotööstuse kasvuhoonegaaside heitest, mis tekib sõidukite kasutusetapis. Liidu turule lastavate uute sõidukite valmistamise tõttu on autotööstus üks suurimaid esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. Sellel võib olla suur keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälj võib sõidukite elektrifitseerimise, sõidukite suuruse ja massi pideva kasvamise ning tulevastes mudelites elektroonika laialdasema kasutamise ja elektroonika keerukuse tõttu suurendada, sest kõige selle jaoks on vaja väga suurt hulka kriitilisi ja strateegilisi toormeid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muutuste tulemusena võib tootmisetapis tekkiv keskkonnajalajälj olla suurem kui jälj, mis tekib sõidukite kasutusetapis, ning Euroopa tööstus võib muutuda kriitiliste toormete impordist üha enam sõltuvaks ja jääda tarnehäirete vastu üha kaitsetumaks, mille tagajärjel Euroopa tööstuse konkurentsivõime väheneb. Peale selle ei ole romusõidukitest saadavate ressursside taaskasutamine jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tõttu optimaalne ning nii kasutusetapis olevatest sõidukitest kui ka romusõidukitest saadavate parandamiskõlblike, korduskasutatavate, taastoodetavate, taastatavate, ümberehitatavate või ringlusse võetavate osade, komponentide ja materjalide kogust on võimalik väga palju suurendada ja nende kvaliteeti parandada. Et kõnealust keskkonnamõju leevendada ja aidata selles sektoris süsinikuheidet vähendada ning autotööstuse säilenõtkuse suurendamise abil konkurentsivõimet toetada, tuleb parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, milles kutsuti üles kehtivad normid läbi vaatama, et propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes norme teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõetumäära. See on kooskõlas ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2024/1252⁽³⁾. Nõukogu ja Euroopa Parlament on ühtlasi rõhutanud, et nende küsimuste reguleerimiseks on vaja uusi liidu norme, millega asendada sõidukite tüübikinnituse kohta kehtivad normid, mis on seotud korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, ning romusõidukite kohta kehtivad normid.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ⁽⁴⁾ on kehtestatud ühtsed romusõidukite töötlemise nõuded ning sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu ning korduskasutamise ja taaskasutamise eesmärgid. Nimetatud direktiiviga on kehtestatud romusõidukite kogumist puudutavad kohustused ja ettevõtjate kohustused, mille kohaselt tuleb eelkõige piirata raskemetallide kasutamist sõidukites. Samuti on sellega kehtestatud laiendatud tootjavastutuse põhinõuded, mille kohaselt peavad sõidukitootjad katma osa romusõidukite kogumise kuludest.
- (4) Komisjoni poolt direktiivi 2000/53/EÜ kohta koostatud hinnangus rõhutati, et saavutatud on mitu direktiivi eesmärki, eelkõige kaadmiumi, plii, elavhõbeda ja kuuevalentse kroomi sõidukites kasutamise vältimine, romusõidukite kogumiskohtade arvu suurendamine ning taaskasutus- ja ringlussevõtueesmärkide täitmine. Hinnangus jõuti aga ka järeldusele, et direktiivis ei ole romusõidukite kogumisega seotud olulisi küsimusi piisavalt põhjalikult käsitletud ning et direktiiv ei taga enam kõnealuste sõidukite kvaliteetset töötlemist.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1252, millega sätestatakse kriitiliste toormete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) nr 168/2013, (EL) 2018/858, (EL) 2018/1724 ja (EL) 2019/1020 (ELT L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/64/EÜ⁽⁵⁾ reguleeritakse sõidukite tüübikinnitust seoses sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning selle eesmärk on, et sõidukid vastaksid olelusringi lõpu etapis direktiiviga 2000/53/EÜ seatud eesmärkidele. Direktiiv 2005/64/EÜ ei ole aga eriti aidanud parandada uute sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ega taaskasutatavust ning selles ei võeta arvesse uute sõidukite omadusi, mis on pärast direktiivi 2005/64/EÜ jõustumist märkimisväärselt muutunud.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858⁽⁶⁾ kehtestati mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, komponentide ja eraldi seadmetike terviklik tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteem, mille eesmärk on tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine ja keskkonnatoime kõrge tase. Nimetatud määruse II lisas kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse kohaldamiseks on vaja eraldi õigusakti. Seetõttu tuleb kehtestada ringkasutust käsitlevad sätted ja nõuded selliste sõidukite jaoks, mille kohta on käimas ELi tüübikinnitusmenetlus. Et sõidukid kõnealustele nõuetele vastaksid, tuleb tagada, et neid ELi tüübikinnitusmenetluse käigus kontrollitaks. Käesoleva määruse nõuete kohaselt väljastatud tüübikinnituste suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2018/858 haldussätteid, sealhulgas turujärelevalvet, parandusmeetmeid, kaitseklausleid ja karistusi käsitlevaid sätteid.
- (7) Tuleb teha vahet olemasolevatel ja uutel tüübikinnitustel. Seepärast tuleb selgitada, milliseid määruse (EL) 2018/858 sätteid uute sõidukitüüpide suhtes kohaldatakse. Sellest tulenevalt tuleks omakorda selgitada, et tüübikinnituse muudatused ei tähenda tingimata, et tüübikinnitust tuleks kõnealuse määruse kohaselt laiendada.
- (8) Et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas kõrgetasemelise keskkonnakaitse, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, sõidukite tootmisetapi, sõiduki seisundi hindamise ja kasutatud sõidukite ekspordiga. Et aidata saavutada eesmarke, mis seisnevad keskkonna säilitamises, kaitsmises ja kvaliteedi parandamises, inimeste tervise kaitsmises ning loodusvarade kaalutletud ja mõistlikus kasutamises, tuleb kehtestada romusõidukite käitlemise normid, võttes arvesse sõiduki disaini, ning meetmed, mille eesmärk on vältida ebaseaduslikku demonteerimist, näiteks tagada kasutatud sõidukite omandiõiguse ülemineku korral parema jälgitavuse. Et aidata autotööstusel ringmajandusele üle minna, on kõige parem kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite disaini, valmistamist, liidus turule laskmist ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka selleks, et liidus saaks arendada turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turgu, ning selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite disaini, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise lepingu) artiklil 114 ja artikli 192 lõikel 1.
- (9) ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud äärepoolseimates piirkondades peaks liikmesriikidel olema õigus tootjate kohustusi kohandada, et tagada romusõidukite käitlemise teenuse osutamine ja katta selle kulud, arvestades nende piirkondade eripära.

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (ELT L 310, 25.11.2005, lk 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad kõigist liidus registreeritud sõidukitest ligikaudu 85 %. Ülejäänud sõidukite, see on kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite, neljarattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja olulusringi lõpu etapis toimuvat käitlemist. Et tagada terviklik, see tähendab kõigi liidus registreeritud sõidukite kohta kehtiv ringkasutusraamistik, mis hõlmab ka sõidukite keskkonnahoidlikku töötlemist, ning et vältida ühtse turu killustumist, tuleks käesolevat määrust kohaldada peale M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite osaliselt ka teatavate L-kategooria sõidukite, raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ja O) suhtes. Kuna puudub üksikasjalik teave selle kohta, kuidas viimati nimetatud sõidukeid olulusringi lõpus liidus töödeldakse, ei ole nende suhtes võimalik kohaldada käesoleva määruse jõustudes sama korda, mida kohaldatakse M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ja O) suhtes tuleks aga kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, töötlemiseks kohustuslikku üleandmist tegevusloaga lammutuskojale ja keskkonnoahutuks muutmist, enne purustamist teatavate osade ja komponentide kohustuslikku eemaldamist korduskasutamiseks ja ringlussevõtuks ning purustamisel tekkivate mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise tingimusi. Et kõnealuseid romusõidukeid oleks hõlpsam töödelda, tuleks nende valmistajatelt nõuda, et nad esitaksid teavet sellistest sõidukitest osade, komponentide ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis hõlmavad nende olulusringi lõpus kogumise ja keskkonnoahutuks muutmise kulusid.
- (11) Kuna kõik liikmesriigid L1_c-, L2_c- või L6_c-kategooria sõidukite registreerimist ei nõua, tuleb liikmesriikidele anda võimalus need sõidukikategooriad registreerimisega seotud nõuetest vabastada.
- (12) Kasutatud sõidukite ekspordiga seotud probleemid puudutavad nii sõiduautosid (M_1) ja väikesi tarbesõidukeid (N_1) kui ka suuremaid sõidukeid, nagu näitavad uuringud. Seepärast tuleks neid sätteid kohaldada ka raskeveokite ja nende haagiste (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ja O) suhtes.
- (13) Käesoleva määruse kohaldamisalast tuleks välja jätta sõidukid, mis on disainitud ja ehitatud või kohandatud üksnes relvajõududes kasutamiseks, samuti sõidukid, mis on disainitud ja ehitatud kasutamiseks relvajõududes, korrakaitsejõududes või kiirabiteenistustes või tsiviilkaitse- või tuletõrjeotstarbel. Need sõidukid on mõeldud spetsiaalsete operatiivülesannete täitmiseks, neile kehtivad tehnilised erinõuded ning need erinevad disaini, ehituse ja kasutusotstarbe poolest tavalisest maanteeveoks mõeldud sõidukitest väga palju. Seepärast ei oleks sõidukite üldiste ringdisaininõuete ja romusõidukite käitlemise nõuete kohaldamine selliste sõidukite suhtes asjakohane ning nende väljajätmine käesoleva määruse kohaldamisalast on nende eriotstarbega kooskõlas.
- (14) Euroopa kultuuripärandi säilitamiseks tuleks ajaloolise väärtusega sõidukid käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta ning nende suhtes ei tohiks kohaldada omandiõiguse ülemineku ega ekspordiga seotud kohustusi ega olulusringi lõpuga seotud nõudeid. Samuti tuleks käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta sõidukid, mida liikmesriik tunnustab erilise kultuurilise väärtusega sõidukitena. See võib hõlmata näiteks kollektsionääride või muuseumide valduses olevaid sõidukeid, eripärase konstruktsiooniga sõidukeid või võidusõiduks ettenähtud sõidukeid, tingimusel et pädevad asutused tunnustavad asjaomast erilist kultuurilist väärtust. Kuni selliseid sõidukeid ajaloolise väärtusega sõidukiteks või erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks ei peeta, tuleks nende suhtes kohaldada käesoleva määruse nõudeid, näiteks ringdisaininõudeid. Kui aga liikmesriigid neid sõidukeid ajaloolise väärtusega või erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks enam ei pea, kuuluvad need sõidukid uuesti käesoleva määruse kohaldamisalasse ning nende suhtes tuleks kohaldada selliseid nõudeid nagu omandiõiguse ülemineku, ekspordi või olulusringi lõpuga seotud kohustused.
- (15) Et vältida liigset halduskoormust ja tagada, et käesoleva määruse kohaldamisala katab siseturu vajadused, peaksid muude sõidukitüüpide sõidukid, näiteks väikeseriana toodetud L-kategooria sõidukid ja teatavad L1_c-A- ja L1_c-B-kategooria pedaalidega jalgrattad, jääma käesoleva määruse kohaldamisalast välja.

- (16) Eriotstarbelised sõidukid on mõeldud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult valmistaja kontrolli all. See raskendab korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamist. M_1 - ja N_1 -kategooria eriotstarbeliste sõidukite puhul peaksid laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames katma kogumise, keskkonnaohutuks muutmise, osade ja komponentide kohustusliku eemaldamise ning töötlemise kulud tootjad. M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ainult teatavaid norme. M_1 - ja N_1 -kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada sõidukites sisalduvaid probleemseid aineid käsitlevaid sätteid, nagu see on direktiivi 2000/53/EÜ puhul. Eriotstarbelise sõiduki muud osad, mis on saanud tüübikinnituse mitmeastmelise tüübikinnituse raames, peaksid olema hõlmatud samal määral kui asjaomase sõiduki kategooria. Käesolev määrus ei peaks hõlmama ühegi kategooria (välja arvatud M_1 - ja N_1 -kategooria) eriotstarbelisi sõidukeid, mille on tootnud väiketootja.
- (17) Autoelamud ja haagissuvilad erinevad tavapärastest sõidukitest ja haagistest, sest nende peamine funktsioon on majutus, mitte transport. Autoelamud ja haagissuvilad on ehitatud muudest kui autotööstuses kasutatavatest komponentidest, nagu puit, mööbel, veesüsteemid ja kodumajapidamises kasutatavad elektrisüsteemid, millega sõidukite ringlussevõtu rajatised ei tegele. Paljud haagissuvilad on püsivalt paigas puhkemajadena, neid kasutatakse hooajaliseks majutuseks ja need on kasutuses aastakümneid. Arvestades haagissuvilate eriotstarvet, erinevat materjalikoostist ja jätkuvat kasutamist, tuleks need käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta. Autoelamuid, mis on sageli registreerimata, ei tohiks romusõidukiteks liigitada, kuni neid kasutatakse eluruumidena. Autoelamute baassõidukitele, mis sisaldavad osi ja komponente, mida kasutatakse ka teistes sõidukites, tuleks seetõttu kohaldada samu kohustusi, kui autoelamuid majutusotstarbel enam ei kasutata.
- (18) Üks suurimaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõidukist on saanud romusõiduk või mitte, eelkõige piiriüleste sõidukisaadetiste puhul. Kuigi selle kohta on avaldatud suunised, on seda endiselt keeruline hinnata. Seepärast tuleb kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mille alusel on võimalik kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad asjaomased pädevad asutused, ettevõtjad ja sõidukiomanikud. Ette tuleb aga näha ka erandid, et jätta liikmesriikidele võimalus määrata kindlaks olukorrad, kus üksiksõidukid ei peaks seni, kuni need on tunnistatud erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks, käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluma. Peale selle peaksid liikmesriigi pädevad asutused saama sõidukiomaniku taotlusel vabastada sõiduki romusõiduki staatusest, kui asjaomane sõiduk remonditakse.
- (19) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel jõuti järeldusele, et sõidukite disaini käsitlevad kõnealuse direktiivi sätteid, mille eesmärk on hõlbustada sõidukite demonteerimist ja ringlussevõetud materjalide kasutuselevõttu, on avaldanud uute sõidukite disainimisele ja valmistamisele väga piiratud mõju, sest sätteid ei ole piisavalt üksikasjalikud, konkreetsed ega mõõdetavad.

- (20) Kõigi liidu turule lastud sõidukite disaini ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks tuleb kehtestada ühtsed ringkasutusnõuded, mille täitmist kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukid tuleb disainida ja valmistada nii, et nende osi ja komponente saab korduskasutada ning nendes sisalduvaid materjale ringlusse võtta, vältimaks seda, et neid osi, komponente ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral igati taaskasutada. Seepärast peaksid valmistajad ja nende tarnijad integreerima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid disainistrateegiaid. Seetõttu tuleks uute sõidukitüüpide sõidukite ehitamist jätkata nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamiseks ning kontrollimiseks kehtestada uus metoodika. Metoodika abil peaks olema võimalik paremini kajastada seda, milline potentsiaal uuel sõidukil olelusringi lõpus ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks on, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda sellise metoodika kehtestamiseks rakendamisvolitused, võttes arvesse rahvusvahelist standardit ISO 22628:2002. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad endiselt arvutada vastavalt rahvusvahelisele standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ. Komisjon peaks püüdma tagada, et asjakohast ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni metoodikat ajakohastatakse vastavalt, et vältida vastuolusid liidu metoodikaga ja vähendada valmistajate koormust.
- (21) Autotööstuse tarneahelasse kuulub palju tarnijaid, sealhulgas palju väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid (VKEd), kes tegutsevad eri piirkondades ja kellel on erinevad organisatsioonistruktuurid. Kuigi valmistajad peaksid sõidukites kasutatavate materjalide kohta teavet koguma kogu tarneahelas ning määrama kindlaks sellise teabe korrektsuse kontrollimise korra ja seda rakendama, peaksid nad võtma arvesse VKEde suutlikkust. VKEde haldusressursid on sageli piiratud, neil on vähem tehnilisi vahendeid ja mõnel juhul puuduvad neil üksikasjalike keskkonna- või materjalikoostise andmete koostamiseks või kontrollimiseks kindlad süsteemid. Need takistused võivad mõjutada sellise teabe kättesaadavust ja täielikkust, mida VKEd suudavad esitada. Kui hinnatakse korda, mida valmistajad tarnijaid käsitleva teabe kogumiseks ja kontrollimiseks kasutavad, tuleks seetõttu igati arvesse võtta tarneahelasse kuuluvate VKEde konkreetset olukorda.
- (22) Tõeliselt kestliku ja ringsuspõhise autotööstuse alussammas on sõidukite parandatavuse tagamine kogu nende kasutusea jooksul. Sõidukeid ei tohiks enneaegselt liigitada romusõidukiteks, kui neid saab veel parandada, sest see põhjustaks tarbetuid jäätmeid, majanduslikku ebatõhusust ja tekitaks sõidukiomanikele põhjendamatu koormuse.
- (23) Sõidukid tuleks disainida ja valmistada nii, et probleemsete ainete sisaldus oleks piiratud. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“, et probleemsete ainete kasutamist tuleb minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks probleemsete ainete sisaldust sõidukites ning sõidukite osades või komponentides kasutatavates materjalides võimalikult palju vähendada, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks kogu oma olelusringi jooksul keskkonnale ega inimeste tervisele kahjulikult.

- (24) Direktiiviga 2000/53/EÜ juba piiratakse sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist ning nähakse ette erandid, mille korral lubatakse neid aineid teatavates rakendustes ja seadmetes kasutada. Käesolevasse määrusesse tuleks need normid üle võtta. Kemikaale käsitlevate õigusaktide sidususe tagamiseks tuleks piiranguid, mis on seotud muude ainete turule laskmise ja kasutamisega sõidukites, käsitleda aga Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 kohaselt ⁽⁷⁾. Samuti tuleks kinni pidada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1021 ⁽⁸⁾ reguleeritud ainete kasutamise piirangutest, mis põhinevad kõnealuse määruse sätetel.
- (25) Et hõlbustada käesoleva määruse järgimist ning anda suuniseid sõidukites ning nende osades ja komponentides sisalduvate probleemsete ainete kohta, sealhulgas selliste ainete kohta, mis takistavad materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu või millel on tervisele või keskkonnale kahjulik mõju, on asjakohane, et komisjon hindab selliseid aineid ja teeb need kindlaks. Selleks peaks komisjon, keda abistab määruse (EÜ) nr 1907/2006 alusel asutatud Euroopa Kemikaaliamet (edaspidi „kemikaaliamet“), koostama aruande probleemsete ainete esinemise kohta sõidukites. Aruandes tuleks kindlaks teha, mil määral takistavad sellised ained korduskasutamist ja ringlussevõttu või avaldavad tervisele või keskkonnale kahjulikku mõju, dubleerimata hindamisi, mida muude liidu õigusaktide alusel juba nõutakse. Komisjon peaks oma järelduste põhjal kaaluma ja võtma asjakohaseid järelemeetmeid, sealhulgas võtma asjakohasel juhul vastu delegeeritud õigusaktid, et kehtestada selliste probleemsete ainetega seotud teabenõuded ja piirangud, mis mõjutavad materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu negatiivselt põhjustel, mis ei ole seotud peamiselt kemikaaliohutusega.
- (26) Direktiivis 2000/53/EÜ on sätestatud erandid, mida sõidukiakudes plii ja kaadmiumi kasutamisele seatud piirangutest võib teha, ning need erandid võetakse käesoleva määrusega üle. Ainete kasutamist akudes reguleeritakse põhjalikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/1542 ⁽⁹⁾. Seepärast tuleks selliseid aineid nimetatud määruses käsitleda ning nende kasutamise võimalikud piirangud ja piirangutest tehtavad erandid tuleks käesolevas määruses esitatud muutmissettega asjakohastel juhtudel kõnealusesse määrusesse üle kanda.
- (27) Teaduse ja tehnika arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil ka edaspidi olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et käesoleva määruse alusel sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangutest tehtud erandeid muuta. Erandite muutmisele ja väljajätmisele peaks eelnema muudatuse sotsiaal-majandusliku mõju hindamine, mida direktiivis 2000/53/EÜ ei ole sätestatud, sealhulgas alternatiivsete ainete kättesaadavuse ning keskkonnale ja inimeste tervisele avalduva mõju hindamine kogu sõidukite olelusringi kestel. Enne sellise delegeeritud õigusakti vastuvõtmist peaks komisjon sotsiaal-majandusliku mõju ning keskkonnale ja inimeste tervisele avalduva mõju arvesse võtmiseks konsulteerima asjaomaste ekspertide ja sidusrühmadega. Et tagada käesoleva määruse muutmise tehniliste, teaduslike ja haldusaspektide puhul tulemuslik otsustamine, koordineerimine ja haldamine seoses ainete kasutamise piirangutega sõidukites, peaks kemikaaliamet komisjoni sellises hindamises abistama.

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta (ELT L 169, 25.6.2019, lk 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2023. aasta määrus (EL) 2023/1542, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid, millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L 191, 28.7.2023, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Autotööstuses ringkasutuse suurendamiseks tuleks sõidukeid üha enam disainida ja valmistada nii, et esmaste toormete asemel kasutataks ringlussevõetud materjale, säilitades seejuures sõidukite ohutuse. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab kasutada materjale ressursitõhusamalt ning vähendab tootmises süsinikuheidet ja esmaste toormete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Liidu turule lastavate kolmandates riikides valmistatud sõidukite suurem ringkasutus aitab kogu maailmas, sealhulgas liidus, vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet. Samuti tugevdab see liidu strateegilist autonoomiat ja konkurentsivõimet, sest vähendab esmaste toormete tarnimisega seotud sõltuvust toormest ja energiast, eelkõige aidates kaasa väärtuslike kriitiliste toormete hoidmisele liidus ning tugevdades samal ajal teiste toormete turgu. Kuigi ringlussevõetud materjalide kasutamise kohta üleilmsel tasandil nõudeid kehtestatud ei ole, on paljud valmistajad juba hakanud oma sõidukite ehitamisel ringlussevõetud materjale kasutama. Sihtmäärade ja ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta ühtsete sätete kehtestamine tagab õiguskindluse ja aitab luua valmistajate vahel ausat konkurentsi. Nõudeid tuleks kohaldada kõigi selliste valmistajate suhtes, kes olenemata oma asukohast kavatsevad sõidukeid muu hulgas internetipõhiste kauplemiskohtade kaudu liidu turule lasta. Kuna autotööstuses on üleilmsed väärtusahelad väga olulisused, peaks käesoleva määruse kohaselt olema võimalik hankida teiseid toormeid ka väljastpoolt liitu.
- (29) Kuna plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtumäär on madal ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldine mõju on negatiivne, on asjakohane kasutada sõidukites senisest suuremas koguses ringlussevõetud plasti. Selleks tuleks uute sõidukite ehitamisel kasutada teatava kohustusliku sihtmäära ulatuses tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti. See tähendab, et iga sõidukitüübi sõidukid peaksid tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti sisaldama järk-järgult tõusva protsendimäära jagu. Sõidukitüübi sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti sihtmäärast tuleks 20 % saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti kasutamise abil. Sihtmäärade saavutamisel arvesse võetavate plastide valik põhineb ringlussevõetava plasti liikidel, mis on kindlaks määratud Teadusuuringute Ühiskeskuse spetsiaalses uuringus „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive“ (Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite jaoks ringlussevõetud plasti sisaldust puudutavate sihtmäärade kehtestamine – tehnilised ettepanekud ja mõjuanalüüs romusõidukite direktiivi läbivaatamise kontekstis) ja käesoleva määruse mõjuhinnangus. Nendes dokumentides ei ole sihtmäärade arvutamisel arvesse võetud muid reaktoplaste kui istmetes kasutatavat poliüuretaanvahtu ja elastomeere, sest reaktoplaste on eriti keeruline ringlusse võtta. Paljud tavalised elastomeerid, reaktoplastid ja ristseotud materjalid vastavad määruses (EÜ) nr 1907/2006 sätestatud plastide määratluses osutatud polümeeri määratlusele. Elastomeerid, sealhulgas termoplastsed elastomeerid, mida saab töödelda termoplastiks, kuuluvad käesolevas määruses sätestatud ringlussevõetud plasti sisalduse sihtmäärade saavutamisel arvesse võetava plasti hulka. Sihtmäärade kehtestamist ringlussevõetud elastomeeride sisalduse kohta rehvides alles kaalutakse, sest rehvid on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2024/1781⁽¹⁰⁾ kohaselt prioriteetsed tooted ja käesoleva määruse kohaldamisalasse seetõttu ei kuulu. Et tagada kõnealuse kohustuse täitmiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti ja romusõidukitest pärit tarbimisjärgsete jäätmete osakaalu arvutada ja kontrollida. Et ringlussevõtuks oleks võimalik rakendada ka muid meetodeid kui mehaaniline ringlussevõtt, sealhulgas keemilist ringlussevõttu, ja aidata ringlussevõetud materjali sisalduse sihtmäärade saavutamisele kaasa, tuleb ka ringlussevõetud plasti sisalduse arvutamiseks, kontrollimiseks ja sisaldust puudutavaks aruandluseks kehtestada normid. Selleks tuleb kasutusele võtta nn massibilansiarvestus, mis on kooskõlas plasti ringlussevõtu suhtes kohaldatavate massibilansiarvestuse meetoditega, võttes arvesse plasti ringlussevõtu eritehnoloogia omadusi, näiteks heterogeensete purustatud autotööstusjäätmete puhul. Kui miinimumprotsendimäär on konkreetse ringlussevõetud plasti kättesaadavuse või liiga kõrge hinna tõttu ülemäärane keeruline saavutada, peaks komisjonil olema õigus käesolevat määrust täiendada, kehtestades ringlussevõetud plasti sisalduse sihtmäärade ajutised erandid.

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1781, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik, muudetakse direktiivi (EL) 2020/1828 ja määrust (EL) 2023/1542 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ (ELT L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Ringlussevõetud plasti sõidukites kasutamise edendamine põhineb eeldusel, et kasutatav ringlussevõetud materjal ise on toodetud keskkonnakestlikul viisil, millega vähendatakse CO₂ jalajälge ja soodustatakse ringmajandust. Seetõttu tuleb kehtestada teatavad kaitsemeetmed selle tagamiseks, et see, kuidas materjali ringlusse võetakse, ei nulliks keskkonnakasu, mida selle ringlussevõetud materjali kasutamisest sõidukites saadakse. Seepärast tuleb asjaomaseid keskkonnaküsimusi nii liidus toodetud kui ka imporditud ringlussevõetud plasti puhul käsitleda mittediskrimineerival viisil. Et ringlussevõetud plasti saaks käesolevas määruses sätestatud ringlussevõetud materjali sisalduse sihtmäärade saavutamisel arvesse võtta, tuleks selle suhtes kohaldada inimeste tervise, kliima ja keskkonna kaitse nõuete, sealhulgas heite ja jäätme käitluse osas samaväärseid tingimusi, olenemata sellest, kas ringlussevõtt toimub liidus või väljaspool seda.
- (31) Kolmandates riikides ringlussevõetud materjali suhtes kohaldatavaid tingimusi, sealhulgas auditeerimisnõudeid, tuleks hakata kohaldama alles 14. augustist 2030 ning komisjon peaks turuolukorra muutumist ja kaubandussuhete arengut silmas pidades nende tingimuste eeldatavat mõju põhjalikumalt hindama ning esitama oma hinnangu hiljemalt 14. augustiks 2028 Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (32) Et saavutada käesoleva määruse kohased ringlussevõetud materjali sisalduse sihtmäärad, peaks komisjon avaldama hiljemalt 14. augustiks 2032 ülevaate biopõhise plasti ja sõidukirehvide ümbertöötlemisel saadud elastomeeride tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoime kohta ning esitama asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku koos kestlikkusnõuete ja -eesmärkidega.
- (33) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid, kuid ringlussevõetud terast kasutatakse uutes sõidukites endiselt vähe. Et aidata uute sõidukite tootmisega kaasnevat CO₂ jalajälge vähendada ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks kehtestada uutele sõidukitele tarbimisjärgsetest terasejäätmest ja asjakohasel juhul terase tootmisjääkidest ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu nõue. Komisjonil peaks seetõttu olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada tarbimisjärgsetest terasejäätmest ja asjakohasel juhul terase tootmisjääkidest, sealhulgas süsinikterasest lameda profiiliga ja pika sordimetalli ning võimaluse korral roostevaba terase tooteperekondadest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal, mis peab sõidukitüübi sõidukites sisalduma ja mida peab olema sõidukite ehitamisel kasutatud. Enne sellise sihtmäära kehtestamist peaks komisjon tegema spetsiaalse uuringu, mis hõlmab kõiki selle sihtmäära saavutatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid, sealhulgas mõju muudele terast kasutavatele sektoritele ja üleilmsele kasvuhuonegaaside heitele. Oluline on sõidukis kasutatava terase tooteperekondi eristada, sest neisse kuuluvat terast toodetakse eri tehnoloogia abil, mille puhul kehtivad terase tootmisjääkide kasutamisele erinevad piirangud, mis sõltuvad sellest, kui suur on lubatav vasesisaldus ja muude juhuelementide sisaldus. Et täiendada käesoleva määruse teatavaid mitteolemuslikke osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada metoodika, mille alusel arvutada ja kontrollida asjaomase sõidukitüübi sõidukites sisalduva ja nende ehitamisel kasutatud, tarbimisjärgsetest terasejäätmest ja asjakohasel juhul terase tootmisjääkidest taaskasutusse võetud terase osakaalu.
- (34) Autotööstus on ka üks suurimaid alumiiniumikasutajaid, sest selle arvele langeb üle 40 % liidu kogunõudlusest, kusjuures selle materjali kasutamine suureneb. Ringlussevõetud alumiiniumi kasutatakse uutes sõidukites praegu vähe. Et aidata vähendada uute sõidukite tootmisega seotud CO₂ jalajälge ja toetada autotööstuse liikumist kliimaneutraalsuse suunas, vähendada energiatarbimist ja -kulusid ning suurendada vastupanuvõimet, vähendades sõltuvust esmase toorme tarnetest, tuleb ringlussevõetud alumiiniumi kasutamist sõidukites suurendada. Selleks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada tarbimisjärgsetest jätmetest ringlussevõetud alumiiniumi ja selle sulamite minimaalne osakaal sõidukitüübi sõidukites, ning kohaldataval juhul tarbimiseelsetest jätmetest ringlussevõetud sellise alumiiniumi ja selliste alumiiniumisulamite minimaalne osakaal, mis peab sõidukitüübi sõidukites sisalduma ja mida on sõidukitüübi sõidukite ehitamisel kasutatud. Sellise eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle sihtmäära saavutatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Et täiendada käesoleva määruse teatavaid mitteolemuslikke osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada metoodika, mille alusel arvutada ja kontrollida asjaomase sõidukitüübi sõidukites sisalduvate ja nende ehitamisel kasutatud, tarbimisjärgsetest jätmetest ja kohaldataval juhul tarbimiseelsetest jätmetest taaskasutusse võetud alumiiniumi ja alumiiniumisulamite osakaalu.

- (35) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid pidevalt täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teiste toormete turg, esmaste toormete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on ringlussevõetud materjali sisalduse kohta sihtmäärade kehtestamine neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti, püsimagnetites kasutatava boori ning magneesiumi ja selle sulamite puhul.
- (36) Teiste toormete vähearenenud turu hoogustamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüübi sõidukites sisalduva ja nende ehitamisel kasutatava, tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, nikli, koobalti või boori minimaalne osakaal. Et täiendada käesoleva määruse teatavaid mitteolemuslikke osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada metoodika, mille alusel arvutada ja kontrollida sõidukitüübi sõidukites sisalduvate tarbimisjärgsetest jäätmetest ja asjakohasel juhul tarbimiseelsetest jäätmetest ringlusse võetud nimetatud materjalide osakaalu. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkmaterjalide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks tarbimisjärgsete jäätmete fraktsioonide puhul. Et edendada süsinikuheite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu soodustamiseks vaja selgeid määratlusi, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO₂ jalajälg kui esmasel toormel.
- (37) Kooskõlas määruse (EL) 2024/1252 nõuetega ja võttes arvesse, et käesolevas määruses tuleb kehtestada sätteid, mis käsitlevad sõidukites ringlussevõetud materjali sisaldust ning sõidukitesse paigaldatud, püsimagnetmaterjale sisaldavate osade ja komponentide eemaldamist puudutavat teavet, tuleks neid sätteid kohaldada määruse (EL) 2024/1252 sätete sektoripõhise rakendamisenä. See tagab, et käesoleva määruse kohased eri kohustused, mis puudutavad selliste osade ja komponentide eemaldamist käsitlevat teavet, ühtlustatakse ja integreeritakse muid osi ja komponente puudutavate kohustustega. Kohaldatakse määruse (EL) 2024/1252 artiklis 28 sätestatud märgistamisega seotud kohustusi.
- (38) Et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/1542 nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, tuleb kehtestada uute sõidukitüüpide sõidukite jaoks disaininõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad ning remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja akupakke ning elektrilisi veomootoreid sõiduki olelusringi mis tahes etapis hõlpsasti eemaldada. Komisjon peaks ka soodustama selliste disaini- ja koostameetodite standardite väljatöötamist, mis hõlbustavad akude ning akupakkide hooldust, parandamist ja kasutusotstarbe muutmist. Sõidukite osade ja komponentide asendamise, korduskasutamise, ringlussevõtu, taastootmise või taastamise võimaluste maksimeerimiseks ning jäätmete minimeerimiseks tuleks sõidukid disainida nii, et võimalikult palju osi ja komponente oleks võimalik eemaldada. Tehnilise teostatavuse mõistet tuleks tõlgendada viisil, mis toetab neid eesmärgi ja aitab neid saavutada, tunnistades samas, et teatavatel juhtudel võivad osa ohutus- või funktsionaalsed nõuded õigustada alternatiivseid lahendusi, mis osa või komponendi eemaldatavust piiravad. Sellistel juhtudel peaksid valmistajad tõendama, et sellise lahenduse kasuks otsustamine on vajalik. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi nende osade ja komponentide loetelu, mis on disainitud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse disaininõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused.

- (39) Määruses (EL) 2018/858 kehtestatud tüübikinnitussüsteemi kohaselt peavad valmistajad ehitama oma sõidukid, süsteemid, komponendid ja eraldi seadmestikud vastavalt tüübikinnituse saanud sõidukitüübile. Tagamaks, et valmistajad täidavad nende suhtes tüübikinnituse etapis kohaldatavaid ja käesolevas määruses sätestatud ringkasutusnõudeid ning et tüübikinnitusasutused saavad vastavust kontrollida, peavad valmistajad kandma tüübikinnitusmenetluse jaoks nõutava teabe teatmikusse. Läbipaistvuse suurendamiseks ja selle tagamiseks, et nõutav tüübikinnitusteave esitatakse viisil, mis on kooskõlas sõidukite tüübikinnitussõudeid reguleerivate muude õigusaktide nõuetega, peaks komisjon muutma komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/683⁽¹¹⁾ kehtestatud norme, millega standarditakse teatmikusse kantavad dokumendid ja teave ning täpsustatakse seega tüübikinnituse haldusnõudeid.
- (40) Et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite valmistajad võtaksid meetmeid, millega nad tagavad oma tegevuse vastavuse käesoleva määruse kohastele ringkasutusnõuetele, ning motiveerimaks neid sõidukite ringkasutust parandama, peaksid need tootjad koostama tervikliku ringkasutusstrateegia. Ringkasutusstrateegia tuleks koostada valmistaja tasandil ja seda tuleks iga viie aasta järel ajakohastada. Tüübikinnitusasutustele ja komisjonile tuleks esitada strateegia koopia. Kuigi ringkasutusstrateegia esitatakse tüübikinnitusasutustele, ei tohiks seda tüübikinnitusprotsessiga siduda. Laiema seire ja kontrolli tagamiseks peaks komisjon tegema valmistajate ringkasutusstrateegiad ja nende ajakohastatud versioonid üldsusele kättesaadavaks, võttes igati arvesse konfidentsiaalse teabe kaitset. Komisjon peaks vähemalt iga kuue aasta järel koostama ja avaldama autotööstuse ringkasutuse kohta aruande, tuginedes muu teabe hulgas ka valmistajate esitatud ringkasutusstrateegiatele.
- (41) Et suurendada läbipaistvust, mis on seotud ringlussevõetud materjalide kasutamisega autotööstuses, ja pakkuda ringlussevõetud materjalide sisalduse suurendamiseks stiimuleid, tuleks valmistajalt nõuda sellise tehnilise dokumentatsiooni esitamist, milles näidatakse tüübikinnituse saamiseks esitatud uute sõidukitüüpide sõidukites sisalduvate ringlussevõetud materjalide osakaalu. Seda nõuet tuleks kohaldada sellistest materjalidest koosneva valimi suhtes, mille puhul oleks ringlussevõetud materjali sisalduse suurenemine keskkonnaaspektist eriti kasulik. Koos muude tüübikinnitustaotluse juurde kuuluvate dokumentidega tuleks tüübikinnitusasutusele esitada kohustuslik deklaratsioon.
- (42) Kogu autotööstuse väärtusahelas tuleb tagada ajakohasele teabele juurdepääs ning valmistajate ja jäätmeäitajate vahel õigeaegne teabevahetus, et sõidukiosade ja -komponentide korduskasutamist, taastootmist ja taastamist maksimeerida ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid valmistajad tagama jäätmeäitajatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele muu hulgas autotööstuses kasutatavate olemasolevate vahendite kaudu piiramatut, standardset ja mittediskrimineerivat juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate osade, komponentide ja materjalide ohutut eemaldamist. Valmistajad ei peaks olema kohustatud sellist teavet remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, kui see teave on muude liidu õigusaktide kohaselt juba kättesaadavaks tehtud. Teabes peaksid sisalduma jäätmeäitajatele, tehnilise teabe kirjastajatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele mõeldud suunised sammude kohta, mis on vajalikud elektrisõidukiakudele ja nende akupakkidele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks, sealhulgas nende ohutut tühjakslaadimist võimaldavate tööriistade ja tehnoloogia ning elektriliste veomootorite kohta. Teave peaks ühtlasi sisaldama selgeid juhiseid selle kohta, kuidas juurdepääsuks ja eemaldamiseks vajalikke tööriistu ja tehnoloogiat kasutada. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada osasid, komponente ja materjale, mis tuleks enne purustamist sõidukist eemaldada ja keskkonnohutuks muuta, ning osasid ja komponente, mis sisaldavad määruses (EL) 2024/1252 osutatud püsimaagnetites kasutatavaid kriitilisi toormeid. Peale selle peaksid valmistajad tegema pääste- ja hädaolukordadele reageerimise juhendi teabe kättesaadavaks hädaabiteenistustele. On oluline, et intellektuaalomandi õigusi austataks igati, tagades, et juurdepääs tehnilisele teabele ei kahjusta patenditud tehnoloogiat ega ärisaladusi. Seda tuleks teha valmistajate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks kättesaadavaks teha tasuta, välja arvatud põhjendatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, kas valmistajad on nõutud teabe esitanud. Kuna sõidukite ümberehitamist tuleb toetada, ei vähendada heidet, pikendada sõidukite kasutusiga ja edendada kestlikkust, peaksid valmistajad tagama ka igakülge koostöö ümberehitusettevõtjatega.

⁽¹¹⁾ Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Järelturu ettevõtjatele tuleks tagada juurdepääs romusõidukite osade ja komponentide eemaldamist käsitlevale teabele, sealhulgas selleks, et nende osad ja komponendid edaspidi asendada, et kaitsta tarbijate valikuvõimalusi ja tagada tõhus ressursikasutus. Seepärast tuleb tagada, et jäätmekäitlejatele ja tehnilise teabe kirjastajatele esitataks teave, mida on vaja selliste osade ja komponentide ohutuks ja tõhusaks eemaldamiseks romusõidukitest. Selline teave tuleks esitada ka sellistele sõidukite remondi ja hooldusega tegelevatele ettevõtjatele, kes jäätmekäitlejateks ei kvalifitseeru, kuid üksnes juhul, kui selle teabe esitamine ei ole muude liidu õigusaktidega juba ette nähtud.
- (44) Mitmesuguste sõidukiosade ja -komponentide juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist, kuid direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib teatavate osade ja komponentide korduskasutamist, taastootmist ja taastamist takistada. Seepärast tuleb valmistajatelt nõuda sellise teabe esitamist, mille abil oleks professionaalsetel jäätmekäitlejatel ning remondi- ja hooldusettevõtjatel võimalik lahendada probleeme, mida sellised digitaalselt kodeeritud sõidukiosad ja -komponendid põhjustavad, kui selline kodeerimine takistab teises sõidukis remondi-, hooldus- või asendustoiminguid.
- (45) Valmistajad ja nende tarnijad peaksid plastist ja elastomeerist valmistatud sõidukiosade, -komponentide ja -materjalide märgistamiseks ja identifitseerimiseks kasutama algselt komisjoni otsusega 2003/138/EÜ⁽¹²⁾ osade ja komponentide kohta kehtestatud kodeerimisstandardeid. Nad peaksid tagama, et kõik sõidukiosad ja -komponendid on märgistatud kooskõlas liidu muude kohaldatavate õigusaktidega, eelkõige seoses nende poolt turule lastavates sõidukites sisalduvate akude ja püsिमagnetite märgistamisega. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte lisa muutmiseks, täpsustades sõidukiosade ja -komponentide märgistamise nõudeid.
- (46) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid valmistajad esitama digivahendite kaudu sõidukiosade ja -komponentide ohutu eemaldamise ning asendamise kohta õige, täieliku ja ajakohase teabe. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja sõiduki digitaalne ringsuspass ja teha see kättesaadavaks viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruste (EL) 2023/1542 ja (EL) 2024/1781 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2024/1257⁽¹³⁾ asjaomaste sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada digitaalse ringsuspassi jaoks tehnilise projekti ja kasutamise nõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab sõidukis digitaalsele ringsuspassile juurde pääseda. Sõiduki digitaalset ringsuspassi käsitlevaid norme kehtestades peaks komisjon võtma arvesse vajadust kõrgetasemelise turvalisuse ja eraelu puutumatuse järele, sealhulgas sõiduki kasutusandmete puhul, et vältida küberohte.

⁽¹²⁾ Komisjoni 27. veebruari 2003. aasta otsus 2003/138/EÜ, millega kehtestatakse sõidukite osade ja materjalide kodeerimisstandardid vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevale Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/53/EÜ (EÜT L 53, 28.2.2003, lk 58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Et tootjate ja teiste ettevõtjate suhtes kohaldataks kõigis liikmesriikides samu nõudeid, tuleb romusõidukite jäätmete käitlemise kohta kehtestada ühtsed normid. See peaks tagama kogu liidus keskkonna ja inimeste tervise kõrgetasemelise kaitse. Samuti tooks see kaasa ettevõtjate osutatavate jäätmekäitlusteenuste kvaliteedi täiendava ühtlustamise ja hõlbustaks teiste toormete turu toimimist.
- (48) Romusõidukite ohutu ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on igal asutusel ja ettevõtjal, kes kavatseb nende sõidukite jäätmete töötlemisega tegeleda, vaja pädeva asutuse luba. Luba tuleks anda üksnes juhul, kui asutusel või ettevõtjal on suutlikkus, mida on vaja sõidukite olulusringi lõpus toimuvaks selliseks töötlemiseks, mis on kooskõlas kohaldatava liidu ja riigisisese õigusega, sealhulgas käesoleva määrusega kehtestatud konkreetsete töötlemisnõuetega. Pädevus anda välja käesoleva määruse kohaseid lammutustõendeid peaks olema üksnes tegevusloaga lammutuskodadel.
- (49) Kui tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid sõlmivad tootjavastutuse kohustuste täitmiseks lepingud tegevusloaga lammutuskodadega, peaksid need lepingud olema kooskõlas konkurentsioiguse põhimõtetega ega tohiks sisaldada sätteid, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi piiramine või moonutamine, eelkõige ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 tähenduses. Need lepingud peaksid olema õiglased ja läbipaistvad ega tohiks sisaldada diskrimineerivaid tingimusi. Nende nõuete täitmise hõlbustamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalik koostada näidisleping.
- (50) Direktiiviga 2000/53/EÜ on sõidukitootjatele kehtestatud põhikohustus katta osa romusõidukite kogumise kuludest. Kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ⁽¹⁴⁾ sätestatud laiendatud tootjavastutuse süsteemide üldiste miinimumnõuetega on nimetatud kohustuse põhjal asjakohane kehtestada liidu tasandil nõuded, mis käsitlevad valmistajate vastutust romusõidukite käitlemisel. Tootjatel peaks olema laiendatud tootjavastutus sõidukite eest, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks ja mis on jõudnud olulusringi lõpu etappi. Laiendatud tootjavastutus peaks hõlmama kohustusi, millega tagatakse, et tootjate poolt liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud sõidukeid kogutakse ja töödeldakse kooskõlas käesoleva määrusega ning et selliseid sõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu sihtmäärad.
- (51) Et oleks hõlpsam jälgida seda, kuidas tootjad laiendatud tootjavastutuse kohustusi täidavad, peaksid liikmesriigid looma tootjate registri või kasutama olemasolevat registrit. Registreerimise hõlbustamiseks tuleks registreerimisnõuded kogu liidus ühtlustada, eelkõige juhul, kui tootjad teevad sõidukid kättesaadavaks eri liikmesriikides. Registrit tuleks kasutada ka selleks, et anda pädevatele asutustele laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmisest aru. Registriga seotud funktsioonid ja menetluslikud aspektid peaksid ühtlasi olema kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542, et sõidukitootjad ja akutootjad saaksid kasutada sama registrit. Et kõigis liikmesriikides oleks tootjaid hõlpsam registreerida, peaks komisjon looma veebisaidi, millel on kõigi riigisiseste registrite juurde juhatavad lingid.

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2022/2065⁽¹⁵⁾ artikli 30 kohaselt peavad selliste digiplatvormide pakkujad, mis võimaldavad tarbijatel sõlmida kauplajatega lepinguid sidevahendi abil, tagama, et kauplajad saavad kasutada neid digiplatvorme liidus asuvatele tarbijatele sõnumite edastamiseks või toodete või teenuste pakkumiseks üksnes juhul, kui enne nende platvormide kasutamist nimetatud eesmärkidel on nende platvormide pakkujad saanud teatava teabe, kui see on kaupleja suhtes kohaldatav. Selles kontekstis on sõidukid tooted. Käesoleva määruse alusel loodud tootjate register võib olla määruse (EL) 2022/2065 artikli 30 lõike 1 punkti d järgimise eesmärgil kasutatav avalik register. Kaupleja kinnitus selle kohta, et ta võtab kohustuse pakkuda ainult selliseid tooteid või teenuseid, mis vastavad määruse (EL) 2022/2065 artikli 30 lõike 1 punkti e kohaselt kohaldatavatele liidu õigusnormidele, võib hõlmata ka käesolevas määruses sätestatud laiendatud tootjavastutuse nõudeid. Määruse (EL) 2022/2065 artikli 30 lõike 2 kohaldamisel peaksid liikmesriigid juhul, kui tootjate registris olev teave ei ole avalikult kättesaadav, tagama, et digiplatvormide pakkuja teabele antakse sellele teabele tasuta juurdepääs, et teha kõik endast olenev, et hinnata teabe usaldusväärsust ja täielikkust.
- (53) Kui tootja teeb sõidukid esimest korda turul kättesaadavaks sellise liikmesriigi territooriumil, mis ei ole tootja asukoha liikmesriik, peaks ta määrama volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks. Volitatud esindaja, kes esindab liikmesriigis rohkem kui üht tootjat, peaks esitama iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed eraldi.
- (54) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, see tähendab tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. Liikmesriikidel peaks olema õigus nõuda, et tootjat esindaks tootjavastutusorganisatsioon. Sellisel juhul ei tohiks liikmesriik aga nõuda, et tootjaid esindaks kindel tootjavastutusorganisatsioon, sest selles, kui palju tootjavastutusorganisatsioone võib liikmesriigis olla, peaks olema paindlikkust. See peaks kehtima ka liikmesriikides, kus on riigi hallatavad tootjavastutusorganisatsioonid, mille suhtes saab riigisisese õiguse alusel kohaldada spetsiifilisemat korda. Kuigi liikmesriikide õigusraamistikud võimaldavad eri juhtimisstruktuure, peaksid tootjavastutusorganisatsioonid üldjuhul tagama, et tootjatelt kogutud tasusid kasutatakse üksnes selleks, et täita romusõidukite kogumise ja töötlemisega seotud kohustusi jäätmeäitluskohustuste korraldamiseks ja rahastamiseks. Kõik tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Et tagada laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtavate otsuste puhul kõigi ettevõtjate huvide igakülgne arvessevõtmine ja vältida jäätmeäitlajate ebasoodsasse olukorda seadmist, võiksid tootjavastutusorganisatsioonid näiteks vähemalt kord aastas korraldada huvitatud sidusrühmadega struktureeritud konsultatsiooni ja avaldada oma veebisaidil selle konsultatsiooni kohta kokkuvõtva aruande, milles esitatakse peamised saadud märkused koos selgitusega selle kohta, kuidas neid märkusi on arvesse võetud. Jäätmeäitlajatele tuleks anda tootjavastutusorganisatsioonide juhtorganites, see tähendab nende juhatuses, vaatleja staatus, et parandada süsteemi üldist juhtimist ja tõhusust, võttes samal ajal arvesse vajadust vältida huvide konflikti. Peale selle peaksid tootjavastutusorganisatsioonid valima jäätmeäitlajad mittediskrimineeriva menetluse teel, mis põhineb läbipaistvatel hindamiskriteeriumidel.

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. oktoobri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2065, mis käsitleb digiteenuste ühtset turgu ja millega muudetakse direktiivi 2000/31/EÜ (digiteenuste määrus) (ELT L 277, 27.10.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) Tootjad peaksid katma osa romusõidukite kogumise ja töötlemise kuludest, mis on vajalikud, et täita käesolevas määruses sätestatud nõudeid, eelkõige kohustusi, mille eesmärk on tagada sõidukitest saadud teisest toormete parem kvaliteet. Tootjate kaetavate selliste tegevustega seotud kulude täpne määr tuleks kindlaks määrata, võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade ja teiste jäätmekäitlejate tulusid, mis on saadud kasutatud varuosade või -komponentide ning romusõidukitest pärit teisest toormete müügist. Selleks peaksid pädevad asutused koostööd tootjate ja jäätmekäitlejatega jälgima kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmisi kulusid ning tootjate tehtavate maksete määra, et tagada kõigi huvitatud ettevõtjate vahel kulude õiglane jaotamine.
- (56) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud üldsuse teavitamiseks ja romusõidukite kogumise suurendamiseks mõeldud teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmist ja üleandmist puudutava teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kuna käesoleva määrusega tehakse muudatusi seoses finantsvastutusega, mis lasub tootjatel direktiiviga 2000/53/EÜ hõlmatud romusõidukite kogumise eest, tuleks ühtlasi kehtestada asjakohased sätted, et võtta arvesse üleminekut direktiivilt 2000/53/EÜ käesolevale määrusele.
- (57) Tootjad, kes otsustavad täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt, peaksid ühtlasi andma tagatise, mida kasutatakse romusõidukite käitlemise kulude katmiseks. Selliseid tagatise tuleks kasutada eelkõige juhul, kui asjaomased tootjad muutuvad maksejõuetuks või lõpetavad oma tegevuse alaliselt.
- (58) Kui tootja täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt, see tähendab tootjavastutusorganisatsiooni raames, tuleks tootja tehtavaid makseid ühtlustatud kriteeriumide alusel kohandada. Sellised kriteeriumid peaksid looma valmistajatele majanduslikke stiimuleid uute sõidukite disainimisel ja tootmisel ringkasutuse suurendamiseks, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab osi, komponente ja materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduskasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume tuleks kohaldada.
- (59) Teatavad liikmesriigid on direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel juba loonud laiendatud tootjavastutuse struktuurid ja jäätmekäitlussüsteemid, mis on asjakohaste riiklike lubade ja lepingupõhiste kokkulepete aluseks. Nendel liikmesriikidel peaks olema õigus jätkata nende struktuuride ja süsteemide kasutamist, tingimusel et need on käesoleva määrusega kooskõlas.
- (60) Sõidukid muutuvad sageli romusõidukiteks muus liikmesriigis kui see, kus need turule lasti. Kui liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks, on võimalik tuvastada tootja käesoleva määruse tähenduses, peaks kogumise ja töötlemisega seotud kulud katma see tootja. Kuna aga alati ei ole võimalik liikmesriigis, kus sõiduk muutub pärast piiri ületamist romusõidukiks, tootjat tuvastada, on vaja kehtestada ka kulude piiriülese jaotamise mehhanismi käsitlevad normid, mida tuleks kohaldada üksnes selles konkreetses olukorras ning ainult M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes. Need normid peaksid tagama, et jäätmekäitlejatele tekkinud kogumis- ja töötlemiskulud kaetakse selles liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks. Kulude piiriülese jaotamise mehhanismist tulenevaid kohustusi, sealhulgas volitatud esindajate määramist igas liikmesriigis, ei tohiks kohaldada importijate või turustajate suhtes, et vältida sellistele ettevõtjatele halduskoormuse tekitamist. Iga M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite valmistaja peaks olema kohustatud määrama igas liikmesriigis piiriülese mehhanismi volitatud esindaja, teavitama sellest pädevaid asutusi ja looma mehhanismid piiriüleseks koostööks asjaomaste jäätmekäitlejatega. Valmistajatel peaks olema võimalik volitada tootjavastutusorganisatsiooni tegutsema piiriülese mehhanismi volitatud esindajana. Valmistajatel, kelle asukoht on liidust väljaspool, peaks olema võimalik määrata üks määruse (EL) 2018/858 artikli 13 lõikes 4 osutatud liidus registreeritud esindaja, kes täidab piiriülese mehhanismiga seotud ülesandeid, ja luua piiriülese koostöö mehhanismid. Sellise piiriülese mehhanismi kasutuselevõtt aitab luua tegevusloaga lammutuskodadele kogu liidus võrdsed tingimused.

- (61) Nende kohustuste täitmise tagamiseks ja ühtse turu moonutuste vältimiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte täiendavate üksikasjalike normide kehtestamiseks tootjate, liikmesriikide ja jäätmeäitajate kohustuste ning piiriüleste mehhanismide omaduste kohta.
- (62) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad peaksid tagama, et kõik romusõidukid, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud, kogutakse kokku. Selleks peaksid tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid looma kogumissüsteemid või osalema nende loomises ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et kogumissüsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärgi. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel anda sõiduki tegevusloaga lammutuskohale või kogumiskohale üle ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi ning tagama, et tegevusloaga lammutuskodasid või kogumiskohti on piisavalt. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki romusõidukeid ja sõidukiosi, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.
- (63) Kuna romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Sellegipoolest nähakse kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukite kogumiskohtade piisava kättesaadavuse tagamiseks käesoleva määrusega ette kogumiskohtade asutamise võimalus. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega sobivates tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad annaksid kõik kogutud romusõidukid üle tegevusloaga lammutuskodadele.
- (64) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et ebaseadusliku demonteerimise piiramiseks võivad nad põhimõtteliselt tasuta anda romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta üle kogumiskohale või tegevusloaga lammutuskohale, välja arvatud juhul, kui selle põhiosad, nagu elektriline veomootor, mootor või mitu suurt keredetaili on puudu. Elektrisõidukiaku puudumise korral peaks sõidukiomanik tõendama, et akut on käidelnud professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542. Selleks et vältida romusõidukite väärtuslike osade ja komponentide ebaseaduslikku demonteerimist ja soodustada romusõidukite kompleksena kogumist, võiks romusõidukite tasuta üleandmise siduda rahaliste stiimulitega. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks kajastama ka romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.
- (65) Tegevusloaga lammutuskoda peaks sõiduki viimasele omanikule andma romusõiduki üleandmisel lammutustõendi. See on vajalik romusõidukite käitlemise põhjaliku järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendite miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ⁽¹⁶⁾ ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Tõendid tuleks väljastada elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ning tegevusloaga lammutuskoda peaks edastama selle elektroonilise teatamise korra kohaselt liikmesriigi asjaomastele asutustele, et sõiduk registrist kustutada. Elektroonilise teatamise süsteem peaks võimaldama edastada lammutustõendi ning väljastada elektroonilise teate koopia viimasele sõidukiomanikule ja selle omaniku nimel tegutsevatele ettevõtjatele.

⁽¹⁶⁾ Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Vaatamata direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud kohustusele viia kõik romusõidukid töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta, on väga suur hulk sõidukeid, mille asukoht on teadmata ja mida võib olla romusõidukitena ebaseaduslikult töödeldud või eksporditud või mille seisukorrast ei ole liikmesriikide registreerimisasutustele nõuetekohaselt teatatud. Selliseid sõidukeid nimetatakse kadunud sõidukiteks. Liikmesriigid peaksid tugevdama koostööd kadunud sõidukite arvu vähendamiseks. Teises liikmesriigis välja antud lammutustõendite tunnustamine ja kohustus teatada nende liikmesriikide ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et on välja antud lammutustõend, peaks võimaldama romusõidukite asukohta paremini jälgida.
- (67) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olusringi lõpu etappi, peaks omanik andma oma sõiduki üle kogumiskohale või tegevusloaga lammutuskotale. Kui sõiduk on saanud kahjustada ja selle tehnilisest või majanduslikust aspektist täielikult hävinuks tunnistamisele on kaasatud kindlustusselts, peaks see kindlustusselts või tema nimel tegutsev muu sõidukiekspert hindama ka seda, kas sõiduk on käesoleva määruse kohaselt romusõiduk või mitte. Mahajäetud sõidukite puhul peaksid asjaomased ametiasutused kehtestama normid sõiduki romusõidukiks tunnistamiseks ja tegutsema kooskõlas käesoleva määrusega. Mahajäetud sõidukite hulka võivad kuuluda näiteks järelevalveta või ebaseaduslikult riigimaale jäetud sõidukid, ilma eramaa omaniku nõusolekuta eramaale pargitud sõidukid või sõidukid, millele ei ole pärast seda, kui pädevad asutused on sõidukiomanikku teavitanud, järele tulnud.
- (68) Romusõidukite ühetaolise ja keskkonnanahoidliku töötlemise saavutamiseks liidus on oluline tagada, et tegevusloaga lammutuskodad võtavad vastu ja töötlevad kõiki romusõidukeid, osi, komponente ja materjale, sealhulgas sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud sõidukiosi, vastavalt nende lubades ette nähtud tingimustele ning käesolevas määruses sätestatud nõuete, parima võimaliku tehnika ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL⁽¹⁷⁾ kohaselt. Eemaldamis- ja kvaliteedinõuete täitmiseks ning materjalide taaskasutusse võtmise sihtmäärade saavutamiseks võib romusõidukit töödelda algusest lõpuni üks jäätmekäitleja või see võib toimuda ühes käitis, kuid see ei ole tingimata nõutav.
- (69) Võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade kesket rolli romusõidukite käitlemises viisil, mis ei kahjusta keskkonda ega inimeste tervist ning aitab kaasa liidu ringmajanduse eesmärkide saavutamisele, on vaja kehtestada sellistele rajatistele kohustused, mis hõlmavad kogu nende tegevust romusõiduki vastuvõtmisest ja ladustamisest selle töötlemiseni olusringi lõpus.
- (70) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks, sealhulgas jääkmaterjalide või muude asjakohaste sisendmaterjalide kvaliteedi osas, peaksid tegevusloaga lammutuskodad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama neid käsitlevaid andmeid elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.
- (71) Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm keskkonna-, inimeste tervise- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on tingimata vaja, et 30 päeva jooksul pärast romusõiduki üleandmist tegevusloaga lammutuskotale ja enne sõiduki edasist töötlemist tehtaks vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud. Selles etapis tuleks koguda kokku vanaõli ja ladustada see muudest voolistest ja vedelikest eraldi, misjärel tuleks seda edasi töödelda kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ. Külmaaineid tuleks töödelda kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2024/573⁽¹⁸⁾. Peale selle tuleks romusõidukilt eemaldada pliidi, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad osad, komponendid ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju inimestele või keskkonnale.

⁽¹⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiiv 2010/75/EL tööstus- ja loomakasvatuse koostöö kohta (saastuse kompleksne vältimine ja kontroll) (ELT L 334, 17.12.2010, lk 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. veebruari 2024. aasta määrus (EL) 2024/573, milles käsitletakse fluoritud kasvuhoonegaase ning millega muudetakse direktiivi (EL) 2019/1937 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 517/2014 (ELT L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Määruse (EL) 2023/1542 täieliku rakendamise tagamiseks tuleb romusõidukilt kõik sellesse paigaldatud akud eraldi eemaldada ja ladustada selleks määratud alal edasiseks töötlemiseks.
- (73) Osade ja komponentide korduskasutamise, taastootmise ja taastamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad osad ja komponendid enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Need osad ja komponendid tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või automaatse demonteerimise käigus nii, et need ei puruneks. Osade ja komponentide kohustusliku mittepurustava eemaldamise nõude täitmisest peaks olema võimalik teha erand, kui tegevusloaga lammutuskoda tõendab, et mittepurustav käsitsi, poolautomaatne või automaatne demonteerimine tooks kaasa ebaproportsionaalsed majanduslikud kulud, mida ei saa kompenseerida nende osade ja komponentide korduskasutamisest, taastootmisest või taastamisest eeldatavalt saadava tuluga. Sel juhul peaks olema võimalik need osad ja komponendid enne romusõiduki purustamist vajalike materjalide eraldamiseks eemaldada nende purunemist vältimata. Osad ja komponendid võib kohustusliku eemaldamise nõude täitmisest täielikult vabastada, kui need on käesolevas määruses selliste osade ja komponentide hulka arvatud, juhul kui tegevusloaga lammutuskoda tõendab, et purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil eraldatakse materjalid asjaomastest osadest ja komponentidest sama tõhusalt kui käsitsi, poolautomaatse või automaatse demonteerimise käigus ning et käesolevas määruses esitatud kriteeriumid on täidetud ja piirväärtusi on järgitud. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte asjaomase lisa muutmiseks.
- (74) Kui tegevusloaga lammutuskogad on romusõiduki osad ja komponendid eemaldanud, peaksid nad hoolikalt hindama ja kindlaks tegema, kas need osad ja komponendid sobivad korduskasutamiseks, taastootmiseks või taastamiseks, tuginedes osade ja komponentide tehniliste omadustega seotud objektiivsetele kriteeriumidele ja sõiduki ohutusnõuetele.
- (75) Määruses (EL) 2023/1542 on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhiosade ja -komponentide loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta, tingimusel et viimane omanik esitab dokumendid, mis tõendavad, et akut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542.
- (76) Tunnistades taastootmise ja taastamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt või remondi- ja hooldustööde käigus eemaldatud osi ja komponente, mis sobivad kohe korduskasutamiseks või edasiseks taastootmiseks või taastamiseks professionaalsete ettevõtjate poolt. Selleks et järgida jäätmehierarhiat ja soodustada varuosade ringkasutust, ei tohiks nende osade ja komponentide, välja arvatud akud, üleandmist ettevõtjate vahel piirata. Tegevusloaga lammutuskoda peaks romusõidukitelt eemaldatud osi ja komponente põhjalikult kontrollima, puhastama ja vajaduse korral testima, et neid saaks ilma muu eeltööluseta kohe korduskasutada või et muul juhul oleksid need sobivad edasiseks taastootmiseks või taastamiseks. Osi ja komponente, mis ei sobi korduskasutamiseks, taastootmiseks ega taastamiseks, tuleks käsitada jäätmetena ning nende ekspordi suhtes tuleks kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2024/1157⁽¹⁹⁾. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda osa või komponendi eemaldanud tegevusloaga lammutuskogalt dokumente, milles lammutuskoda kinnitab eriotstarbelise hindamise abil konkreetsete osade ja komponentide tehnilist sobivust taastootmiseks, taastamiseks või korduskasutamiseks.

⁽¹⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1157, mis käsitleb jäätmesaadetisi ning millega muudetakse määrusi (EL) nr 1257/2013 ja (EL) 2020/1056 ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1013/2006 (ELT L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et üldsusele pakuvad kasutatud varuosi ja komponente tuvastamata teenuseosutajad ning need on sageli saadud ebaseadusliku tegevuse tulemusel. Seetõttu tuleks kasutatud, taastoodetud või taastatud osade ja komponentidega kauplemise kohta kehtestada uued nõuded. Sellised osad ja komponendid tuleks eelkõige tähistada märgisega, millele on märgitud osa või komponendi nimetus ja osa või komponendi eemaldanud tegevusloaga lammutuskoja kontaktandmed, ning need osad ja komponendid peaksid olema nende veo ning peale- ja mahalaadimise ajal tekkida võivate kahjustuste eest asjakohaselt kaitstud. Osa või komponendi eemaldanud tegevusloaga lammutuskojal peaks olema nende osade üleandmisega seotud arve või lepingu koopia, juhuks kui pädev asutus selliseid dokumente nõuab.
- (78) Kui lõppkasutaja on tarbija, on kasutatud, taastoodetud või taastatud osade ja komponentide müük ettevõtjalt tarbijale hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/771⁽²⁰⁾. Selles direktiivis nõutakse, et müüdud kaup vastaks müügilepingule, ning sätestatakse kauba lepingutingimustele mittevastavuse korral kehtiv müüja vastutus ja tarbijatele võimaldatavad heastamismeetmed, näiteks kauba tasuta parandamine või asendamine. Kuna korduskasutamiseks sobivad eemaldatud osad ja komponendid ning taastatud osad ja komponendid kujutavad endast kasutatud kaupa direktiivi (EL) 2019/771 tähenduses, võivad müüja ja tarbija kokku leppida lühemas vastutusperioodis või aegumistähtjas, mis ei ole lühem kui üks aasta, kui asjaomane liikmesriik on sellise võimaluse ette näinud. Ettevõtjaid ergutatakse andma tarbijatele ja oma ettevõtjatevahelistes tehingutes osalevatele klientidele korduskasutatud, taastoodetud ja taastatud osade ja komponentide suhtes müügigarantiisid.
- (79) Liiklusohutuse ja keskkonnakaitse huvides ei tohiks teatavaid romusõidukitelt eemaldatud osi ega komponente korduskasutada, taastoota ega taastada. Selliseid osi ega komponente ei tohiks kasutada uute sõidukite ehitamiseks ega juba turule lastud sõidukites, välja arvatud juhul, kui tehniline hindamine näitab nende vastavust sõidukile kohaldatavatele nõuetele. Need osad peaks paigaldama üksnes kvalifitseeritud remondi- ja hooldusettevõtja.
- (80) Korduskasutatavate, taastatud ja taastoodetud osade ja komponentide turu arengu ning tõhusa toimimise ja sõidukite ümberehitamise soodustamiseks liidus tuleks liikmesriike julgustada edendama riiklikul tasandil osade ja komponentide korduskasutamist, taastamist ja taastootmist, olenemata sellest, kas need osad ja komponendid eemaldatakse sõiduki kasutusetapis või olelusringi lõpu etapis, ning sõidukite ümberehitamiseks. Need stiimulid peaksid kajastuma jäätmetekke vältimise programmides, mille liikmesriigid peavad kehtestama vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklile 29. Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide teabevahetust, jagades parimaid tavasid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust.
- (81) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel leidis komisjon, et kõnealuses direktiivis esitatud ringlussevõtu määratlus on liiga lai ega ole kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ, sest selles käsitatakse tagasitäidet ringlussevõtutoiminguna. Seepärast tuleks käesoleva määrusega viia ringlussevõtu mõiste direktiiviga 2008/98/EÜ kooskõlla, jättes tagasitäite selle kohaldamisalast välja.
- (82) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetava materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu sihtmäär, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See sihtmäär täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning korduskasutamise ja taaskasutamise (95 %) sihtmäärasid romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et jäätmekäitlejatel oleks lihtsam neid nõudeid täita, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning korduskasutamise ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid sihtmäärasid, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel. Plasti konkreetse ringlussevõtu sihtmäära puhul ei tohiks ringlussevõetud plasti mass ega plasti kogumass hõlmata elastomeere, muid reaktoplaste kui polstri valmistamiseks kasutatavaid poliüuretaanvahetusid ega plastid, mis sisaldavad mõnda määruse (EL) 2019/1021 artiklis 7 osutatud ainet või on nendega saastunud, kui kõnealuse määruse IV lisas sätestatud piirnorme on ületatud.

⁽²⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/771 kaupade müügilepingute teatavate aspektide kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi 2009/22/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/44/EÜ (ELT L 136, 22.5.2019, lk 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Oluline on suurendada kvaliteetsete teisete toormete taaskasutamist, täiustades romusõidukite purustamist. Seetõttu peaks olema lubatud töödelda romusõidukeid, nende osi, komponente ja materjale purustajas koos muude jäätmete, sealhulgas pakendijäätmete ning elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega, ainult siis, kui täidetud on teatavad kriteeriumid ja väljundfraktsioone käsitlevad kvaliteedinõuded.
- (84) Romusõidukite töötlemise kvaliteedi edasiseks parandamiseks peaks olema võimalik prügilasse ladestada ainult selliseid purustatud romusõidukitest tekkivaid jäätme fraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid ja mille puhul ei ületata käesolevas määruses sätestatud piirväärtusi.
- (85) Romusõidukid liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja neid ei tohi eksportida OECD-välistesse riikidesse. Väljaspool liitu peaks siiski olema võimalik töödelda keskkonnohutuks muudetud romusõidukeid, tingimusel et neid veetakse kooskõlas määrusega (EL) 2024/1157.
- (86) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on üldjoontes samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud keskkonna- ja inimeste tervise kaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) 2024/1157.
- (87) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu kasutusea jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatses kasutatud sõiduki omandiõiguse liidu sees üle anda, peaks olema teatavatel asjaoludel kohustatud esitama dokumendid, mis kinnitavad, et sõiduk ei ole romusõiduk. Need dokumendid peaksid tõendama sõiduki vastavust tehnonõuetele või sisaldama käesoleva määruse kohast hinnangut koos kriteeriumidega, mille alusel tehakse kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk. Selline hindamine tuleks teha astmeliselt, alustades siduvatest kriteeriumidest ja jätkates soovituslike kriteeriumidega. Kohe kui üks siduv kriteerium on täidetud, tuleks asjaomane sõiduk tunnistada romusõidukiks. Kui ükski siduv kriteerium ei ole täidetud, tuleks kontrollida soovituslike kriteeriume. Kui üks neist soovituslikest kriteeriumidest on täidetud, oleks vaja teha täiendav tehniline hindamine, et määrata kindlaks, milliseid parandusteid on vaja tehnoloogilise kontrollkaardi saamiseks. Selle tehnilise hindamise põhjal peaks sõidukiomanikul olema võimalus otsustada, kas sõiduk tuleks kasutuselt kõrvaldada. Kui viie aasta jooksul pärast seda tehnilist hindamist ei saa sõidukiomanik tehnoloogilise kontrollkaarti, tuleks sõiduk tunnistada romusõidukiks. Nende viie aasta jooksul tuleks seda tehnilist hinnangut käsitleda dokumendina, mis tõendab, et sõiduk ei ole romusõiduk. Hinnangu selle kohta, kas tegu on romusõidukiga, peaks andma sõltumatu sõidukiekspert, kuid see, kuidas täpselt sellised sõltumatud sõidukiekspertid määrata, jääks iga liikmesriigi otsustada. Sõltumatud sõidukiekspertid peaksid olema spetsialistid, kellel on eriteadmised autotööstuse tehnoloogia, remondi ja hoolduse või sõidukite väärtuse hindamise valdkonnas ning kes on määratud pakkuma erapooletuid eksperteadmisi, ilma et nende huvid oleksid asjaosaliste omadega vastuolus. Selleks et vältida liigset koormust füüsilistele isikutele, kes ei ole ettevõtjad, ja keskenduda peamiselt enamiku võimalike romusõidukite olukorrale, tuleks dokumentide esitamise nõuet kohaldada selliste sõidukiomanike suhtes üksnes kindlaksmääratud asjaoludel. Sellised juhtumid peaksid olema seotud selliste sõidukite müügiga, mille kindlustuselts on tunnistanud majanduslikust aspektist täielikult hävinuks, või kui müük toimub täielikult digiplatvormi kaudu, ilma et sõidukit müüja ja ostja või nende nimel tegutsevate isikute vahel füüsiliselt üle antaks.

- (88) Tuleb tagada, et kui kindlustusselts või tema nimel tegutsev sõidukiekspert hindab õnnetuses osalenud sõidukile tekitatud kahju, kontrollitakse hindamise käigus ka seda, kas sõiduk kvalifitseerub käesolevas määruses sätestatud kriteeriumide kohaselt romusõidukiks. Selleks et piirata ebaseaduslikku tegevust ja tagada romusõidukite kindel tuvastamine, peaks liikmesriigi pädevatel asutustel olema õigus kasutatud sõiduki seisukorra kohta kahtluste tekkimisel nõuda sõidukiomanikult dokumente, mis kinnitaksid, et tegu ei ole romusõidukiga. Selline dokument peaks olema kas käesoleva määruse kohaselt antud hinnang selle kohta, kas tegu on romusõidukiga, või kehtiv tehnoülevaatuse kontrollkaart. Pädevad asutused võivad seda õigust kasutada olenemata sellest, kas sõiduk on osalenud liiklusõnnetuses või mitte. See õigus kehtib ka eriotstarbeliste sõidukite puhul, mille suhtes muul juhul ei tuleks sõidukite seisukorda käsitlevaid norme kohaldada. Liikmesriigid peaksid saama riigisisestes õigusaktides vabastada L1-, L2- ja L6-kategooria sõidukid sõiduki seisukorda käsitlevate normide täitmisest. Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevas määruses sätestatud kriteeriume, mille alusel tehakse kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk, jättes välja romusõidukiks tunnistamise kriteeriumid, mille väljajätmine on piisavalt põhjendatud tehnoloogia arenguga jälgitavuse, parandatavuse ja ohutuse valdkonnas.
- (89) Selleks et vältida siseturu kahjustamist, ning arvestades, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonna- ja rahvatervishoiuprobleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis, on asjakohane kehtestada kasutatud sõidukite ekspordi suhtes erinõuded. Need nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning peab olema tehnonõuetele vastavas korras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL⁽²¹⁾. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid. Selleks et toll saaks kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks tollile valmistajatehase tähise (VIN-koodi) ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse tehnonõuetele vastavana.
- (90) Oluline on luua mehhanism, mille abil on võimalik tulemuslikult kontrollida kasutatud sõidukite vastavust ekspordinõuetele, ilma et see takistaks liidu ja kolmandate riikide vahelist kaubandust. Seepärast peaks komisjon looma elektroonilise süsteemi, mis võimaldab liikmesriikide ametiasutustel vahetada ja kontrollida reaajas teavet eksporditavate kasutatud sõidukite VIN-koodi ja tehnonõuetele vastavuse kohta. Võttes arvesse olemasolevaid omadusi ja funktsioone, mis on seotud liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe jagamisega sõidukite registreerimisasutuste vahel, on komisjon liikmesriikide elektrooniliste registrite ühendamiseks välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB. Liikmesriigid peaksid saama kasutada elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB ühenduse loomiseks Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS). Platvorm hõlbustab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registrite (ProDriveNet), liiklevate sõidukite tehnokontrolli rikestest teatamise (RSI) ja sõidumeerikute juhikaartide registrite (TACHOnet) omavahelist ühendamist. Seepärast tuleks MOVE-HUBi funktsioone veelgi laiendada, et oleks võimalik vahetada ja kontrollida teavet eksporditavate kasutatud sõidukite VIN-koodide ja tehnonõuetele vastavuse kohta. Selleks et toll saaks elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab ekspordinõuetele, tuleks MOVE-HUBi käitavat elektroonilist süsteemi ühendada ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskonnaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2022/2399⁽²²⁾. Nimetatud määrusega on ette nähtud automatiseeritud kontrollide kõikehõlmav raamistik, mida kohaldatakse konkreetsete liidu tolliväliste formaalsuste suhtes. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada peamised kontrollitavad elemendid, samas kui selle kontrolli rakendamise tehnilised meetmed sätestatakse määruses (EL) 2022/2399.
- (²¹) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).
- (²²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2399, millega luuakse Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtne teeninduskeskkond ja muudetakse määrust (EL) nr 952/2013 (ELT L 317, 9.12.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Selleks et tagada ekspordinõuete rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused vajalike elektrooniliste süsteemide väljatöötamiseks ja kasutuselevõtmiseks riiklikes süsteemides.
- (92) Liikmesriikide pädevad asutused peaksid tegema üksteisega koostööd kasutatud sõidukite ekspordi reguleerivate nõuete tulemusliku rakendamise tagamiseks ja vastastikuse abi andmiseks. See abi peaks hõlmama teabevahetust sõidukite seisukorra kontrollimiseks enne nende eksportimist, sealhulgas registreerimisandmete kinnitamist liikmesriigis, kus need olid varem registreeritud. Koostöö raames tuleks muu hulgas tagada juurdepääs asjakohastele dokumentidele ja teabele, sealhulgas kontrollitulemustele, järgides taotluse saanud asutuse suhtes kohaldatavaid andmekaitseenorme. Peale selle peaksid liikmesriikide pädevad asutused igakülge koostöö eesmärgil tegema koostööd kolmandate riikide ametiasutustega.
- (93) On oluline, et toll saaks kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013⁽²³⁾ kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või heitega. On oluline, et toll saaks ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on komisjoni neist nõuetest ametlikult teavitanud. Et hõlbustada nõuete täitmist, peaks komisjon spetsiaalses veebiportaalis avaldama keskkonnakaitse ja liiklusohutusega seotud eritingimused, mille kolmandad riigid on kehtestanud ja millest nad on komisjoni teavitanud, ning neid ajakohastama. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.
- (94) Selleks et vältida riski, et sõidukeid eksporditakse ilma nõutavate dokumentideta, kus on esitatud sõiduki VIN-kood ja teave tehnonõuetele vastavuse kohta, ning et ekspordinõuetele mittevastavus tuvastatakse alles siis, kui sõiduk on juba liidust välja viidud, ei tohiks lubada määruses (EL) nr 952/2013 sätestatud deklarandi arvestuskande ja enesehindamise protseduuride kohaldamist. Need protseduurid takistaksid tollil teha reaajas kontrolle ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu, mis suurendaks kasutatud sõidukite ekspordi käsitlevate liidu normide rikkumise riski.
- (95) Direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel pidas komisjon kohustuslike kontrollide nõuete puudumist direktiivi puuduseks. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada liikmesriikidele teatavad kohustused seoses ebaseadusliku tegevuse avastamisega romusõidukite ning nende osade ja komponentide kogumise, töötlemise ja ekspordi valdkonnas, ning sätestada miinimumnõuded kontrollide sageduse ja ulatuse ning nende rajatiste omaduste kohta, kus tuleb selliseid kontrolle teha. Sellega kaitsaks tegevusloaga lammutuskodade konkurentsivõimet võrreldes ebaseaduslike ettevõtjatega ning oleks tagatud romusõidukite kogumise ja töötlemise lubade tingimuste ja nõuete jätkuv täitmine.

⁽²³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Et käesoleva määruse täitmist tulemuslikult tagada on vaja, et liikmesriigid kehtestaksid kontrollistrateegiad, mille eesmärk on avastada ebaseaduslik tegevus romusõidukite ning nende osade ja komponentide kogumisel, töötlemisel ja eksportimisel. Nende strateegiatega tuleks ette näha käesolevas määruses sätestatud meetmed nõuetele vastavuse tagamiseks ja need peaksid aitama tõkestada sektoris ebaseaduslikke tavasid. Liikmesriigid peaksid tegema kontrollid igal kalendriaastal. Kontrollid peaksid hõlmama nii seaduslikult tegutsevaid üksusi kui ka kahtlustatavat ebaseaduslikku tegevust. Igas liikmesriigis aastas tehtavate kontrollide miinimumarv peaks vastama vähemalt 10 %-le selles liikmesriigis tegutsevatest tegevusloaga lammutuskodadest ja kogumispunktidest. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukeid sisaldavate saadetiste kontrollid, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega (EL) 2024/1157.
- (97) Selleks et kontrollid saaksid toimuda tõhusalt, peaksid liikmesriigid looma riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil koostöömehhanismid, mille eesmärk on hõlbustada romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ja ekspordi tõkestamist ja avastamist ning tegeleda kadunud sõidukite probleemiga. Need mehhanismid peaksid võimaldama vahetada sõidukite registreerimisandmeid, mida on vaja sõidukite jälgimiseks ja selle kontrollimiseks, kas neid on olelusringi lõpu etapis nõuetekohaselt töödeldud. Selleks et parandada nendes küsimustes liiduülest koostööd, peaksid komisjon ja liikmesriigid aktiivselt kaasama asjakohaseid olemasolevaid asutusi, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/794⁽²⁴⁾ loodud Euroopa Liidu Õiguskaitsekoostöö Ametit (Europol) ning õiguskaitsevõrgustikke, mis tegelevad keskkonnakuritegude tõkestamisega kogu liidus.
- (98) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või inimeste tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loa või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa kehtetuks tunnistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.
- (99) Liikmesriigid peaksid kehtestama käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja tagama nende rakendamise. Karistused tuleks kehtestada eelkõige kasutatud sõidukite ekspordi, romusõidukite üleandmist tegevusloaga lammutuskohale või kogumiskohale ning kasutatud, taastoodetud või taastatud osade ja komponentidega kauplemist käsitlevate sätete rikkumise eest. Kehtestatud karistused peaksid olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (100) Liidu õigusaktide igakülgse rakendamise, seire ja hindamise tagamiseks ning turgudele ajakohastatud läbipaistvus-teabe andmiseks on vaja kehtestada aruandekohustused. Täpsed ja kehtivad andmed on hädavajalikud selleks, et komisjon saaks hinnata, kas käesolevas määruses sätestatud meetmed toimivad, ning teha vajaduse korral ettepanekuid täiendavate kohanduste kohta, mille eesmärk on tagada romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine või ühtlustada määruse rakendamist. Aruandluskoormuse piiramiseks tuleks esitada ainult need andmed, mis on käesoleva määruse rakendamiseks hädavajalikud, ning aruandlust tuleks hõlbustada digivahendite abil. Nende elementide põhjal tuleks täpsustada, milliseid andmeid peavad ettevõtjad esitama asjaomastele asutustele ja liikmesriigid komisjonile. Selleks et tagada aruandlusnõuete ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Rakendusaktides, mis peaksid asendama komisjoni otsuse 2005/293/EÜ⁽²⁵⁾, tuleks kehtestada ka meetodika, mille abil arvutada ja kontrollida, kas korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärad on saavutatud.

⁽²⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/794, mis käsitleb Euroopa Liidu Õiguskaitsekoostöö Ametit (Europol) ning millega asendatakse ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2009/371/JSK, 2009/934/JSK, 2009/935/JSK, 2009/936/JSK ja 2009/968/JSK (ELT L 135, 24.5.2016, lk 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ Komisjoni 1. aprilli 2005. aasta otsus 2005/293/EÜ, milles sätestatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2000/53/EÜ seoses korduvkasutusega/taaskasutusega ja korduvkasutusega/ringlussevõtuga ettenähtud eesmärkide järelevalve üksikasjalikud eeskirjad (ELT L 94, 13.4.2005, lk 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Liikmesriikide pädevatel asutustel on oluline osa käesoleva määrusega kehtestatud romusõidukite kogumise ja käitlemisega seotud kohustuste täitmise kontrollimises, sealhulgas sõidukite asukoha paremas jälgimises kõnealuste asutuste poolt ja romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastases võitluses. Seega peaksid liikmesriigid nõudma, et jäätmekäitlejad ja muud asjaomased ettevõtjad esitaksid pädevatele asutustele andmed, mis võimaldavad neil paremini jälgida, kuidas romusõidukite kogumist ja käitlemist käsitlevaid sätteid rakendatakse.
- (102) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽²⁶⁾.
- (103) Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise korral käesoleva määruse alusel on eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽²⁷⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (104) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1020⁽²⁸⁾ II lisa, milles on loetletud liidu ühtlustamisõigusaktid ilma karistusi käsitlevate säteteta, tuleks muuta, et jätta direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kõnealusest loetelust välja, sest praegune määrus peab sisaldama karistussätteid.
- (105) Tuleb tagada, et käesoleva määruse tüübikinnitusega seotud sätteid ja nõudeid kontrollitakse ELi tüübikinnitusmenetluse käigus. Määrust (EL) 2018/858 tuleks seetõttu vastavalt muuta.
- (106) Kadunud sõidukid on tunnistanud direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel üheks peamiseks probleemiks. Liikmesriikide vahel sõidukite registreerimisstaatus kohta reaajas teabevahetust võimaldava tõhusa süsteemi puudumine takistab jälgitavust ja see on üks põhjusi, miks liidus on suur hulk nõ kadunud sõidukeid. Selle probleemi lahendamiseks tegi komisjon ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ⁽²⁹⁾ sõidukite registreerimisdokumentide kohta. Muudatusega tuleks nõuda, et liikmesriigid registreeriks oma territooriumil registreeritud sõidukite puhul elektrooniliselt andmed, mis võimaldavad korrektselt dokumenteerida sõiduki registrist kustutamise põhjused, eelkõige juhul, kui sõidukit on töödeldud romusõidukina tegevusloaga lammutuskojas või see on registreeritud uuesti teises liikmesriigis, eksporditud väljaspool liitu kolmandasse riiki või varastatud. Peale selle peaksid sõidukiomanikud ajutiselt registrist kustutatud sõidukite ebaseadusliku demonteerimise või ekspordimise vältimiseks olema kohustatud viivitamata teatama riiklikule sõidukite registreerimisametile enda omandiõiguse muutumisest. Need muudatused täiendavad liikmesriikide suhtes kehtivaid nõudeid kõigi nende territooriumil registreeritud sõidukite andmete elektroonilise registreerimise kohta ja tuginevad nendele nõuetele.
- ⁽²⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).
- ⁽²⁷⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.
- ⁽²⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1020 turujärelevalve ja toodete vastavuse kohta ning millega muudetakse direktiivi 2004/42/EÜ ja määruseid (EÜ) nr 765/2008 ja (EL) nr 305/2011 (ELT L 169, 25.6.2019, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).
- ⁽²⁹⁾ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Pidades silmas vajadust tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja võttes arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama muu hulgas hinnangu uute sõidukite disaini käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse sihtmäärade, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu sihtmäärade) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele, sõidukitele, millele on antud tüübikinnitus mitmeastmelise tüübikinnituse alusel, ja autoelamutele kohaldatavate sätete kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada ning kas käesoleva määruse kohaldamisalasse tuleks lisada haagissuvilad. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka disaininõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele ning hinnata, mil määral on kadunud sõidukite probleem lahendatud, milline on kadunud sõidukite eeldatav arv ja kasutatud sõidukite ekspordiga seotud meetmete mõju ning kas sõidukite jälgitavuse parandamiseks on vaja võtta täiendavaid meetmeid. Sellega seoses tuleks hindamisel vaadata läbi riiklike sõidukite registreerimissüsteemide toimivus, koostalitlusvõime ja usaldusväärsus ning nende piiriülene teabevahetus sõidukite täpse identifitseerimise, staatuse ja jälgitavuse tagamisel kogu nende olemusringi kestel. Komisjon peaks läbi vaatama ka sõidukites sisalduva biopõhise plasti ja uutes sõidukites rehvide ümbertöötlemisel saadud elastomeeride tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoime olukorra ning võiks esitada seadusandliku ettepaneku sellealase sihtmäärade kehtestamiseks, kui see on asjakohane. Rehvide ümbertöötlemisel saadud elastomeeride puhul tuleks esmajärjekorras hinnata, mil määral saab neid integreerida ringlussevõetud plasti sisalduse kehtivatesse sihtmääradesse.
- (108) Komisjoni aruandes tuleks hinnata ka meetmeid, mis on seotud teabe esitamisega sõidukites esinevate probleemsete ainete kohta ning seda, kas selliste ainete jälgitavust on vaja parandada. Samuti tuleks parema kooskõla tagamiseks määrusega (EL) 2024/1781 hinnata vajadust kehtestada meetmed, mis käsitlevad aineid, mis võivad mõjutada olemusringi lõpu etappi jõudnud sõidukite töötlemist.
- (109) Komisjon peaks valmistajate esitatud deklaratsioonide põhjal hindama ka seda, kas valmistajad on ringlussevõetud plasti sihtmäärade saavutamisel graafikus. Eelkõige tuleks hinnata plasti ringlussevõtuks sobiva tehnoloogia kättesaadavust, ringlussevõetud plasti piisavat kättesaadavust, ringlussevõetud plasti kvaliteeti võrreldes nõutava ohutustasemega ning tehnilisi ja majanduslikke raskusi sihtmäära saavutamisel. Asjakohastel juhtudel tuleks hinnangule lisada komisjoni seadusandlik ettepanek käesoleva määruse asjaomaste sätete muutmiseks.
- (110) Ettevõtjatele on vaja anda piisavalt aega käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks ja liikmesriikidele käesoleva määruse kohaldamiseks vajaliku haldustaristu loomiseks. Seepärast tuleks käesoleva määruse kohaldamine edasi lükata.
- (111) Selleks et liikmesriigid saaksid võtta kogumissüsteemide loomiseks vajalikke haldusmeetmeid, säilitades samas ettevõtjate ja jäätmekäitlejate jaoks järjepidevuse, tuleks direktiivi 2000/53/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata.
- (112) Käesoleva määrusega ei muudeta direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud norme plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi sõidukites kasutamise piirangute kohta ega erandeid nendest piirangutest. Käesolevas määruses sätestatakse selgemad normid selle kohta, kuidas tuleb tüübikinnitusmenetluse käigus kontrollida nende piirangute ja muude ringkasutusnõuete järgimist. Et valmistajatel oleks piisavalt aega nende normide täitmiseks valmistada, tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Seepärast peaksid seni, kuni käesolevas määruses sätestatud norme kohaldama hakatakse, kehtima direktiivi 2000/53/EÜ sätted plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangute kohta, et tagada järjepidevus ja see, et liidu turule lastud sõidukid ei sisalda selliseid aineid muudel kui kõnealuses direktiivis sätestatud juhtudel.

- (113) Käesolev määrus sisaldab ka selgemaid sätteid laiendatud tootjavastutuse kohta kui need, mis on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Kuna selliste süsteemide ning vajalike riigisiseste sätete kehtestamiseks tootjatele ja tootjavastutuseorganisatsioonidele tegevuslubade andmise kohta kulub aega, tuleks nende sätete kohaldamine edasi lükata. Järgpidevuse tagamiseks romusõidukite kogumise kulude tootjatepoolse rahastamise puhul peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni hakatakse kohaldama käesoleva määruse kõnealuseid sätteid.
- (114) Käesolev määrus sisaldab uusi nõudeid romusõidukite töötlemise kohta, eelkõige osade ja komponentide eemaldamise kohta eesmärgiga edendada nende korduskasutamist, taastootmist või taastamist ning parandada ringlussevõtuprotsesside kvaliteeti. Kuna jäätmekäitlejad vajavad nende uute nõuetega kohanemiseks aega, tuleks nende kohaldamine edasi lükata. Romusõidukite töötlemisega seotud järgpidevuse tagamiseks peaksid direktiivi 2000/53/EÜ vastavad sätted kehtima seni, kuni hakatakse kohaldama käesoleva määruse nõudeid.
- (115) Järgpidevuse tagamiseks peaksid direktiivist 2000/53/EÜ tulenevad aruandluskohustused ja nendega seotud kohustused edastada komisjonile andmeid jääma kehtima, kuni komisjon võtab käesoleva määruse alusel vastu uue arvutuskorra ja aruandlusvormid.
- (116) Kõigi L-kategooria, M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukeid käsitlevate sätete kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda ettevõtjatele piisavalt aega uute nõuete täitmiseks valmistuda. See on eriti oluline nende lammutuskodade tegevuslubade puhul, kus on olemas võimalused selliste sõidukite keskkonnaohutuks muutmiseks ja sõidukite edasiseks töötlemiseks.
- (117) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks direktiivi 2005/64/EÜ kehtetuks tunnistamine edasi lükata, sest mootorsõidukite tüübikinnituse nõuded seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega sisalduvad käesolevas määruses. See annab piisavalt aega valmistajatele, et tagada nende disainitud ja ehitatud sõidukite vastavus ringkasutusnõuetele, ning tüübikinnitusasutustele, et neid uusi norme rakendada.
- (118) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on aidata kaasa ühtse turu toimimisele, vältida ja vähendada romusõidukite käitlemise kahjulikku mõju ning tagada keskkonna ja inimeste tervise kõrgetasemeline kaitse, ei suuda liikmesriigid piisaval määral saavutada, küll aga on neid ühtlustamisvajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (119) 1. veebruaril 2020 lahkus Ühendkuningriik Euroopa Liidust. Väljaastumisleping⁽³⁰⁾ sõlmiti ühelt poolt Euroopa Liidu ja Euroopa Aatomienergiaühenduse ning teiselt poolt Ühendkuningriigi vahel. See kiideti heaks nõukogu otsusega (EL) 2020/135⁽³¹⁾ ja see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepinguga on ette nähtud üleminekuperiood, mis lõppes 31. detsembril 2020. Üleminekuperioodi lõpus lõppes Ühendkuningriigi suhtes liidu õiguse kohaldamine ning samal ajal hakati kohaldama lirimaa ja Põhja-lirimaa protokoll (edaspidi „Windsori raamistik“)⁽³²⁾, mis on väljaastumislepingu lahutamatu osa. Windsori raamistiku artikli 5 lõike 4 ja Windsori raamistiku 2. lisa punkti 9 kohaselt kohaldatakse direktiivi 2005/64/EÜ ning seda direktiivi rakendavaid, muutvaid või asendavaid liidu õigusakte Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga. Käesoleva määrusega asendatakse direktiiv 2005/64/EÜ ning seetõttu kohaldataks seda Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga. Võttes arvesse Windsori raamistiku kohaldamisala, on seepärast asjakohane sätestada, et käesoleva määruse teatavaid sätteid ei tuleks seoses Põhja-lirimaaga Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis kohaldada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse sõidukite disaini ja tootmist käsitlevad ringkasutusnõuded, mis puudutavad korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust ning ringlussevõetud materjali kasutamist ja mida tuleb kontrollida sõiduki tüübikinnituse käigus, ning sõidukites kasutatavate osade, komponentide ja materjalide teabe- ja märgistusnõuded. Samuti sätestatakse selles laiendatud tootjavastutuse, romusõidukite kogumise ja töötlemise ning kasutatud sõidukite liidust kolmandatesse riikidesse eksportimise nõuded.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:
 - a) määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i ja punkti b alapunktis i osutatud M₁- ja N₁-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes;
 - b) alates 1. septembrist 2029 määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud M₁- ja N₁-kategooria eriotstarbeliste sõidukite ja romusõidukite suhtes;
 - c) alates 1. septembrist 2031 määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1 osutatud M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes;
 - d) alates 1. septembrist 2031 määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud M₂-, M₃-, N₂-, N₃- ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite ja eriotstarbeliste romusõidukite suhtes;
 - e) alates 1. septembrist 2031 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013⁽³³⁾ artikli 4 lõikes 2 osutatud L-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes.

⁽³⁰⁾ Suurbritannia ja Põhja-liri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise leping (ELT L 29, 31.1.2020, lk 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-liri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Liidu ja Ühendkuningriigi poolt Suurbritannia ja Põhja-liri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepinguga asutatud ühiskomitees 24. märtsil 2023 tehtud ühisdeklaratsioon nr 1/2023 (ELT L 102, 17.4.2023, lk 87).

⁽³³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Olenemata lõikest 1 ei kohaldata käesolevat määrust järgmise suhtes:
- a) määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 30 määratletud väikeseeriana toodetud sõidukid;
 - b) määruse (EL) nr 168/2013 artiklis 42 osutatud väikeseeriana toodetud L-kategooria sõidukid;
 - c) määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 2 punktis d osutatud sõidukid, mis on disainitud ja ehitatud või kohandatud kasutamiseks üksnes relvajõududes;
 - d) määruse (EL) nr 168/2013 artikli 2 lõike 2 punktis e osutatud sõidukid, mis on disainitud ja ehitatud kasutamiseks relvajõududes, kodanikukaitses, tuletõrjes, korrakaitsejõududes ja kiirabis;
 - e) direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktis 7 määratletud ajaloolise väärtusega sõidukid, sealhulgas nende identifitseeritavad osad ja komponendid, mida on vaja hooldustöödeks ja nende ajaloolise seisundi säilitamiseks selle aja jooksul, mil neid sõidukeid käsitatakse ajaloolise väärtusega sõidukitena;
 - f) erilise kultuurilise väärtusega sõidukid selle aja jooksul, mil pädevad asutused on neid sõidukeid ametlikult erilise kultuurilise väärtusega sõidukitena tunnustanud, vastavalt käesoleva määruse XI lisas sätestatud korrale;
 - g) määruse (EL) 2018/858 I lisa punktis 5.6 osutatud haagissuvilad;
 - h) määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria eriotstarbelised sõidukid, mille on tootnud väiketootja;
 - i) määruse (EL) nr 168/2013 I lisa kriteeriumi 9 all osutatud $L1_e$ -A-kategooria pedaalidega jalgrattad ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) nr 3/2014⁽³⁴⁾ XIX lisa punktis 1.1.2 osutatud pedaalide abil liikumiseks konstrueeritud $L1_e$ -B-kategooria sõidukid.
3. Olenemata lõike 1 punktist c ei kohaldata M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:
- a) artikkel 4 sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse kohta;
 - b) artikkel 5 sõidukis sisalduvate ainete seotud nõuete kohta;
 - c) artikkel 6 ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse kohta sõidukis;
 - d) artikkel 8 üldiste kohustuste kohta;
 - e) artikkel 9 ringkasutusstrateegia kohta;

⁽³⁴⁾ Komisjoni 24. oktoobri 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 3/2014, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 168/2013 kahe- ja kolmerattalistele ning väikestele neljarattalistele sõidukitele tüübikinnituse andmisega seotud kasutusohutusnõuete osas (ELT L 7, 10.1.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) artikkel 10 sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsiooni kohta;
- g) artikkel 12 sõidukis sisalduvate osade, komponentide ja materjalide märgistamise kohta;
- h) artikkel 13 sõiduki digitaalse ringsuspassi kohta;
- i) artikkel 21 tasude kohandamise kohta;
- j) artikkel 22 kulude jaotamise mehhanismi kohta sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis;
- k) artikkel 33 korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärade kohta;
- l) artikli 35 lõige 2 romusõidukeid sisaldavate saadetiste kohta.

4. Olenemata lõike 1 punktist e ei kohaldata L-kategooria sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:

- a) artikkel 4 sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse kohta;
- b) artikkel 5 sõidukis sisalduvate ainetega seotud nõuete kohta;
- c) artikkel 6 ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse kohta sõidukis;
- d) artikkel 9 ringkasutusstrateegia kohta;
- e) artikkel 10 sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsiooni kohta;
- f) artikkel 13 sõiduki digitaalse ringsuspassi kohta;
- g) artikkel 21 tasude kohandamise kohta;
- h) artikkel 22 kulude jaotamise mehhanismi kohta sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis;
- i) artikkel 33 korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärade kohta;
- j) artikli 35 lõige 2 romusõidukeid sisaldavate saadetiste kohta;
- k) artikkel 38 kasutatud sõidukite kolmandasse riiki eksportimise eest vastutava pädeva asutuse kohta;
- l) artikkel 39 kasutatud sõidukite ekspordikontrolli ja -nõuete kohta;
- m) artikkel 40 sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatse kontrollimise kohta;
- n) artikkel 41 riskijuhtimise ja tollikontrolli kohta;
- o) artikkel 42 peatamise kohta;

- p) artikkel 43 ekspordiks vabastamise kohta;
 - q) artikkel 44 ekspordiks vabastamisest keeldumise kohta;
 - r) artikkel 45 asutustevahelise koostöö ja teabevahetuse kohta;
 - s) artikkel 46 elektrooniliste süsteemide kohta.
5. Olenemata lõike 1 punktidest b ja d ei kohaldata eriotstarbeliste sõidukite ja romusõidukite suhtes järgmisi sätteid:
- a) artikkel 4 sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse kohta;
 - b) artikkel 6 ringlussevõetud materjali miinimumsisalduse kohta sõidukis;
 - c) artikkel 7 sõiduki teatavate osade ja komponentide eemaldamist ning asendamist võimaldava disaini kohta;
 - d) artikkel 8 üldiste kohustuste kohta;
 - e) artikkel 9 ringkasutusstrateegia kohta;
 - f) artikkel 10 sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsiooni kohta;
 - g) artikkel 11, mis käsitleb teavet sõidukis sisalduvate osade, komponentide ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta;
 - h) artikkel 12 sõidukis sisalduvate osade, komponentide ja materjalide märgistamise kohta;
 - i) artikkel 13 sõiduki digitaalse ringsuspassi kohta;
 - j) artikkel 14 romusõidukite käitlemise eest vastutava pädeva asutuse kohta;
 - k) artikkel 15 tegevusloaga lammutuskodade kohta;
 - l) artikkel 17 tootjavastutusorganisatsioonide kohta;
 - m) artikkel 18, mis käsitleb luba laiendatud tootjavastutuse kohustuse täitmiseks;
 - n) artikkel 19 registreerimise kohta;
 - o) artikkel 21 tasude kohandamise kohta;
 - p) artikkel 22 kulude jaotamise mehhanismi kohta sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis;
 - q) artikkel 33 korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärade kohta;
 - r) artikli 35 lõige 2 romusõidukeid sisaldavate saadetiste kohta;
 - s) artikkel 36 kasutatud sõiduki omandiõiguse ülemineku kohta;
 - t) artikli 37 lõige 1 sõiduki seisukorra kohta;

- u) artikkel 38 kasutatud sõidukite kolmandasse riiki eksportimise eest vastutava pädeva asutuse kohta;
 - v) artikkel 39 kasutatud sõidukite ekspordikontrolli ja -nõuete kohta;
 - w) artikkel 40 sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatse kontrollimise kohta;
 - x) artikkel 41 riskijuhtimise ja tollikontrolli kohta;
 - y) artikkel 42 peatamise kohta;
 - z) artikkel 43 ekspordiks vabastamise kohta;
 - aa) artikkel 44 ekspordiks vabastamisest keeldumise kohta;
 - ab) artikkel 45 asutustevahelise koostöö ja teabevahetuse kohta;
 - ac) artikkel 46 elektrooniliste süsteemide kohta.
6. Olenemata lõikest 1 kohaldatakse järgmist:
- a) artikleid 4–13 ei kohaldata M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite mitmeastmelises tüübikinnitusmenetluses tüübikinnituse saanud sõiduki muude osade kui baassõiduki suhtes; käesoleva määruse muid sätteid kohaldatakse niivõrd, kuivõrd neid kohaldatakse asjaomase sõidukikategooria suhtes;
 - b) artiklit 5 ei kohaldata M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes;
 - c) artikleid 7 ja 11 kohaldatakse L-kategooria sõidukite suhtes üksnes seoses VIII lisa C osa kannetega 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ja 11;
 - d) artiklit 7 kohaldatakse M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite suhtes üksnes seoses VIII lisa C osa kannetega 1, 3, 4 ja 5;
 - e) artiklit 8 kohaldatakse L-kategooria sõidukite puhul üksnes seoses selliste sõidukite suhtes kohaldatavate kohustustega;
 - f) artikli 16 punkti b ei kohaldata L-kategooria sõidukite, M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite ning M_1 -, M_2 -, M_3 -, N_1 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes;
 - g) liikmesriigid võivad vabastada L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid artikli 23 lõikest 6 ning artiklitest 25, 36 ja 37 tulenevatest kohustustest;
 - h) L-kategooria sõidukite, M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite ning M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria eriotstarbeliste sõidukite suhtes kohaldatakse artiklit 29 üksnes seoses VIII lisa C osa kannetega 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ja 11;
 - i) L-kategooria sõidukite ning M_2 -, M_3 -, N_2 -, N_3 - ja O-kategooria sõidukite suhtes kohaldatakse artikleid 47–50 üksnes neid sõidukikategooriaid käsitleva aruandluse ja nende suhtes kohaldatavate kohustuste täitmise tagamise osas.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 15 määratletud sõiduk või määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõikes 2 loetletud sõiduk;
- 2) „romusõiduk“ – sõiduk, mis on käsitatav direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktis 1 määratletud jäätmena või mis on käsitatav jäätmena vastavalt käesoleva määruse I lisale;
- 3) „sõidukitüüp“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 32 või määruse (EL) nr 168/2013 artikli 3 punktis 73 määratletud sõidukitüüp;
- 4) „korduskasutamine“ – toiming, mille käigus romusõiduki osad või komponendid kasutatakse uuesti ära samal eesmärgil, milleks need valmistati;
- 5) „korduskasutatavus“ – romusõidukilt eemaldatud osade või komponentide korduskasutamise võimalus;
- 6) „ringlussevõetavus“ – romusõidukilt eemaldatud osade, komponentide või materjalide ringlussevõtu võimalus;
- 7) „taaskasutatavus“ – romusõidukilt eemaldatud osade, komponentide või materjalide taaskasutamise võimalus;
- 8) „tarnija“ – füüsiline või juriidiline isik, kes tarnib osi, komponente või materjale valmistajale, kes kasutab neid sõidukite valmistamiseks;
- 9) „plast“ – polümeer määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 3 punkti 5 tähenduses, millele võib olla lisatud lisaaineid või muid aineid ja mis võib olla lõpptoot peamine konstruktsioonelement, välja arvatud keemiliselt modifitseerimata looduslikud polümeerid;
- 10) „kriitilised toormed“ – kriitilised toormed määruse (EL) 2024/1252 artikli 4 lõike 1 tähenduses;
- 11) „tarbimiseelsed jäätmed“ – tootmisprotsessis jäätmevoost eraldatud materjal, välja arvatud materjalide korduskasutamine, nagu ümbertöötamine, uuesti jahvatamine või tootmisprotsessis tekkinud jäätmed, mida saab taaskasutusse võtta sama protsessi käigus, kus need tekkisid;
- 12) „tarbimisjärgsed jäätmed“ – jäätmed, mis on tekkinud toodetest, mis on äritegevuse käigus tasu eest või tasuta kolmanda riigi turule lastud või sinna tarnitud turustamiseks, tarbimiseks või kasutamiseks;
- 13) „eemaldamine“ – käsitsi, mehaaniline, keemiline, termiline või metallurgiline käitlemine, mille tulemusena on romusõidukite konkreetseid osi, komponente või materjale võimalik identifitseerida eraldi väljundvoona või väljundvoo osana;

- 14) „elektriline veomootor“ – elektrimootor, mis muundab elektrilise sisendvõimsuse mehaaniliseks väljundvõimsuseks, et tagada sõidukile veojõud;
- 15) „elektrisõidukiaku“ – määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 lõike 1 punktis 14 määratletud elektrisõidukiaku;
- 16) „tegevusloaga lammutuskoda“ – ettevõtte või ettevõtja, kellel on direktiivi 2008/98/EÜ ja käesoleva määruse kohaselt lubatud koguda, ladustada ja töödelda romusõidukeid, sealhulgas nende osi ja komponente;
- 17) „purustamine“ – tegevus romusõidukite tükeldamiseks või osadeks lõikamiseks;
- 18) „töötlemine“ – tegevus pärast romusõiduki üleandmist töötlemisrajatisele keskkonnaohutuks muutmiseks, demonteerimiseks, kokkupressimiseks, lõike- ja purustustöödeks, taaskasutamiseks või ettevalmistamiseks enne purustusjäätmete kõrvaldamist ning muu tegevus romusõidukite ning nende osade, komponentide ja materjalide taaskasutusse võtmise või kõrvaldamise eesmärgil;
- 19) „remondi- ja hooldusettevõtja“ – majandus- või kutsetegevuse raames otseselt või kaudselt sõidukite remondi ja hooldusega tegelev füüsiline või juriidiline isik, sealhulgas remontijad, remondiseadmete, tööriistade või varuosade valmistajad või turustajad, samuti tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrolli- ja testimisteenuseid pakkuvad ettevõtjad, paigaldajatele koolitust pakkuvad ettevõtjad ning alternatiivkütust kasutavate sõidukite seadmete valmistajad ja remontijad;
- 20) „turul kättesaadavaks tegemine“ – äritegevuse käigus sõiduki tasu eest või tasuta tarnimine turule turustamiseks või kasutamiseks;
- 21) „turule laskmine“ – sõiduki esmakordne liidu turul kättesaadavaks tegemine;
- 22) „jäätmekäitleja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes oma majandus- või kutsetegevuses kogub või töötleb romusõidukeid, sealhulgas nende osi ja komponente;
- 23) „tootja“ – valmistaja, importija või turustaja, kes sõltumata kasutatavast müügiviisist, sealhulgas müük Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL⁽³⁵⁾ artikli 2 punktis 7 määratletud kauglepingute teel, teeb sõiduki oma majandus- või kutsetegevuse raames liikmesriigi territooriumil esimest korda kättesaadavaks turustamiseks või kasutamiseks;
- 24) „tootjavastutusorganisatsioon“ – juriidiline isik, kes rahaliselt või rahaliselt ja tegevuslikult korraldab laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmist mitme tootja nimel;
- 25) „volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks“ – füüsiline või juriidiline isik, kelle elu- või asukoht on liikmesriigis, kus tootja teeb sõidukid esimest korda turul kättesaadavaks ja mis ei ole liikmesriik või kolmas riik, kus on tootja asukoht, ning kelle tootja on määranud vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 5 kolmandale lõigule täitma tootja kohustusi, mis tulenevad käesoleva määruse IV peatükist;

⁽³⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiiv 2011/83/EL tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ (ELT L 304, 22.11.2011, lk 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) „piiriülese mehhanismi volitatud esindaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kelle elu- või asukoht on liikmesriigis ja kelle valmistaja on määranud vastavalt artiklile 22;
- 27) „teised toormed“ – materjalid, mis võivad asendada esmaseid toormeid ja mis on saadud ringlussevõutuprotsesside käigus;
- 28) „sõidukiomanik“ – füüsiline või juriidiline isik, kellele kuulub sõiduki omandiõigus, või sõiduki registreerimistunnistuse omanik, või kui isikut, kellele kuulub omandiõigus või kes on sõiduki registreerimistunnistuse omanik, ei ole võimalik tuvastada, siis sõiduki valdaja;
- 29) „purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia“ – meetodid ja tehnoloogia, mida kasutatakse romusõidukitest pärit materjalide töötlemiseks pärast purustamist edasise taaskasutamise eesmärgil vastavalt VIII lisa G osa punktile 2;
- 30) „taastootmine“ – majandus- või kutsetegevus, mille käigus toodetakse sõidukitelt või romusõidukitelt eemaldatud osadest ja komponentidest uuega samaväärses seisukorras uus osa või komponent ja mille käigus tehakse vähemalt üks muudatus, mis mõjutab osa või komponendi ohutust, kasutusiga, toimivust, otstarvet või tüüpi, ning mille protsess vastab konkreetsetele tehnilistele spetsifikatsioonidele, sealhulgas inseneeria-, kvaliteedi- ja katsestandarditele;
- 31) „taastamine“ – tegevus, mille eesmärk on sõidukitelt või romusõidukitelt eemaldatud osa või komponendi ettevalmistamine, puhastamine, testimine, hooldamine ja vajaduse korral parandamine, et taastada selle toimivus või funktsioonid algselt disainimisetapis kõnealuse osa või komponendi turule laskmise ajal ette nähtud kasutuse ja toimivuse ulatuses;
- 32) „mittepüsivad jäätmed“ – jäätmed, mis ei vasta nõukogu direktiivi 1999/31/EÜ⁽³⁶⁾ artikli 2 punktis e sätestatud püsijäätmete määratluse tingimustele;
- 33) „kasutatud sõiduk“ – liikmesriigis või kolmandas riigis registreeritud sõiduk, mis ei ole romusõiduk;
- 34) „eksportitav kasutatud sõiduk“ – kasutatud sõiduk, mille suhtes kohaldatakse määruse (EL) nr 952/2013 artiklis 269 sätestatud tolliprotseduuri;
- 35) „ettevõtja“ – tootja, koguja, sõidukite kindlustusselts, tarnija, remondi- ja hooldusettevõtja, jäätmekäitleja, sealhulgas demonteeriya või ringlussevõtja, ja muu ettevõtja, kes tegeleb sõidukite disainimise, kasutatud sõidukitega kauplemise, demonteerimise, korduskasutamise või romusõidukite käitlemise ning sõidukitelt eemaldatud osade, komponentide ja materjalide taastootmise ja taastamisega;
- 36) „tehnonõuetele vastav sõiduk“ – direktiivi 2014/45/EL kohaselt tehnonõuetele vastav sõiduk;
- 37) „ümberehitusettevõtja“ – juriidiline isik, kes valmistab elektrilise ümberehituse komplekti või ehitab sisepõlemismootoriga sõidukeid ümber akutoitega elektrisõidukiteks või kütuseelemendiga sõidukiteks;
- 38) „kogumiskoht“ – ettevõtja, kes ladustab ajutiselt romusõidukeid ja valmistab ette kogutud romusõidukite vedu tegevusloaga lammutuskodadesse töötlemiseks, kuid kes ise ei ole tegevusloaga lammutuskoda;

⁽³⁶⁾ Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/31/EÜ prügilate kohta (EÜT L 182, 16.7.1999, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) „jäätmед“, „vanaõli“, „jäätmevaldaja“, „jäätmekäitlus“, „kogumine“, „vältimine“, „taaskasutamine“, „ringlussevõtt“, „tagasitáide“, „kõrvaldamine“ ja „laiendatud tootjavastutuse süsteem“ – direktiivi 2008/98/EÜ artikli 3 punktides 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 ja 21 määratletud jäätmед, vanaõli, jäätmevaldaja, jäätmekäitlus, kogumine, vältimine, taaskasutamine, ringlussevõtt, tagasitáide, kõrvaldamine ja tootja laiendatud vastutuse süsteem;
- 40) välja arvatud L-kategooria sõidukite puhul: „tüübikinnitus“, „mitmeastmeline tüübikinnitus“, „komponent“, „osa“, „varuosad“, „baassõiduk“, „väikeseeriana toodetud sõiduk“, „eriotstarbeline sõiduk“, „turujärelevalveasutus“, „kinnitusasutus“, „valmistaja“, „importija“ ja „turustaja“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktides 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ja 43 määratletud tüübikinnitus, mitmeastmeline tüübikinnitus, osa, tarvikud, varuosad, baassõiduk, väikeseeriana toodetud sõiduk, eriotstarbeline sõiduk, turujärelevalveasutus, tüübikinnitusasutus, tootja, importija ja turustaja;
- 41) L-kategooria sõidukite puhul: „tüübikinnitus“, „baassõiduk“, „komponent“, „osad“, „varuosad“, „valmistaja“, „importija“, „turustaja“, „kinnitusasutus“ ja „turujärelevalveasutus“ – määruse (EL) nr 168/2013 artikli 3 punktides 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 ja 57 määratletud tüübikinnitus, baassõiduk, osis, osad, varuosad, tootja, importija, turustaja, kinnitusasutus ja turujärelevalveasutus ning „väikeseeriana toodetud sõiduk“ – nimetatud määruse artiklis 42 osutatud väikeseeriana toodetud sõiduk;
- 42) „registreerimine“, „registreerimistunnistus“, „registreerimistunnistuse omanik“, „peatamine“ ja „registrist kustutamine“ – direktiivi 1999/37/EÜ artikli 2 punktides b, c, d, e ja f määratletud registreerimine, registreerimistunnistus, registreerimistunnistuse omanik, peatamine ja registrist kustutamine;
- 43) „ajaloolise väärtusega sõiduk“, „tehnoülevaatus“ ja „tehnoülevaatus kontrollkaart“ – direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktides 7, 9 ja 12 määratletud ajaloolise väärtusega sõiduk, tehnoülevaatus ja tehnoülevaatus kontrollkaart;
- 44) „probleemne aine“ ja „andmekandja“ – määruse (EL) 2024/1781 artikli 2 punktides 27 ja 29 määratletud probleemne aine ja andmekandja;
- 45) „toll“ – määruse (EL) nr 952/2013 artikli 5 punktis 1 määratletud toll;
- 46) „digiplatvorm“ – määruse (EL) 2022/2065 artikli 3 punktis i määratletud digiplatvorm;
- 47) „väiketootja“ – määruse (EL) 2024/1257 artikli 3 punktis 48 määratletud väiketootja;
- 48) „kergrahanddivahendi aku“ – määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 11 määratletud kergrahanddivahendi aku;
- 49) „pakendijäätmед“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2025/40⁽³⁷⁾ artikli 3 punktis 25 määratletud pakendijäätmед;

⁽³⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 2024. aasta määrus (EL) 2025/40, mis käsitleb pakendeid ja pakendijäätmед ning millega muudetakse määrust (EL) 2019/1020 ja direktiivi (EL) 2019/904 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/62/EÜ (ELT L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) „elektri- ja elektroonikaseadmest tekkinud jääde“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/19/EL (³⁸) artikli 3 lõike 1 punktis e määratletud elektri- ja elektroonikaseadmest tekkinud jääde;
- 51) „biopõhine plast“ – määruse (EL) 2025/40 artikli 3 punktis 53 määratletud biopõhine plast;
- 52) „taasväärtustamine“ – määruse (EL) 2024/573 artikli 3 punktis 13 määratletud taasväärtustamine.

II PEATÜKK
RINGKASUTUSNÕUDED

Artikkel 4

Sõiduki korduskasutatavus, ringlussevõetavus ja taaskasutatavus

1. Iga sõiduk, mis on sellist tüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2032 määruse (EL) 2018/858 kohaselt, tuleb ehitada nii, et see oleks:
- a) korduskasutatav või ringlussevõetav vähemalt 85 % ulatuses selle massist;
 - b) korduskasutatav või taaskasutatav vähemalt 95 % ulatuses selle massist.
2. Iga lõikes 1 osutatud sõidukitüübi puhul võtavad valmistajad järgmised meetmed:
- a) koguvad vajalikke andmeid kogu tarneahelast, eelkõige sõidukite ehitamiseks kasutatavate materjalide omaduste ja massi kohta, et tagada jätkuv vastavus käesoleva määruse nõuetele;
 - b) säilitavad kõik muud asjakohased sõiduki andmed, mida vajatakse punktis e osutatud arvutuste tegemiseks;
 - c) määravad kindlaks korra, et kontrollida tarnijatelt saadud teabe õigsust ja täielikkust;
 - d) haldavad ja dokumenteerivad materjalide jaotust;
 - e) arvutavad korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad käesoleva artikli lõike 1 kohaldamiseks vastavalt meetoodikale, mille komisjon on kehtestanud käesoleva artikli lõike 3 alusel, või enne, kui selline meetoodika kehtestati ja seda hakati kohaldama vastavalt rahvusvahelisele standardile ISO 22628:2002 koos käesoleva määruse III lisa A osas esitatud elementidega;
 - f) märgistavad polümeeridest ja elastomeeridest valmistatud sõidukiosad ja -komponendid vastavalt artikli 12 lõikele 1;
 - g) tagavad, et VIII lisa E osas loetletud osi ja komponente ei korduskasutata uute sõidukite ehitamisel.
3. Komisjon võtab hiljemalt 28. veebruariks 2029 vastu rakendusakti, millega kehtestatakse uus meetoodika sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamiseks ja kontrollimiseks, võttes arvesse käesoleva määruse III lisas esitatud elemente ja rahvusvahelist standardit ISO 22628:2002. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

(³⁸) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2012. aasta direktiiv 2012/19/EL elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmete (elektroonikaromude) kohta (ELT L 197, 24.7.2012, lk 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

Artikkel 5

Nõuded sõidukis sisalduvate ainete kohta

1. Probleemsete ainete sisaldus sõidukis ning selle osades ja komponentides peab olema võimalikult väike.
2. Komisjon koostab hiljemalt 14. veebruariks 2028 aruande probleemsete ainete sisalduse kohta sõidukites, et teha kindlaks, mil määral need takistavad materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu või avaldavad keskkonnale või tervisele kahjulikku mõju. Komisjoni abistab kemikaaliohutuse küsimustes kemikaaliamet. Aruanne ei hõlma neid sõiduki osades ja komponentides sisalduvaid probleemseid aineid, mille identifitseerimist või hindamist nõutakse juba muude liidu õigusaktidega. Komisjon esitab nimetatud aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning toob välja oma järeldused ja kaalub asjakohaste järelemeetmete võtmist. Kui liikmesriik leiab, et aine takistab materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu selles sõidukis, milles aine sisaldub, esitab asjaomane liikmesriik hiljemalt 14. veebruariks 2029 sellise teabe komisjonile ja kemikaaliohutuse küsimusi käsitleva teabe ka kemikaaliametile ning osutab kõigile asjakohastele riskihinnangutele või muudele asjakohastele andmetele, kui need on olemas.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades selliste probleemsete ainete kohta esitatava teabe nõuded ja nende sisalduse piirangud, mille sisaldumine sõidukites ning nende osades ja komponentides takistab materjalide korduskasutamist ja ringlussevõttu põhjustel, mis ei ole peamiselt seotud kemikaaliohutusega.
4. Mitte ükski sõidukitüüp, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2032 määruse (EL) 2018/858 kohaselt, ega ükski uus osa või komponent, mis on sellise sõiduki jaoks turule lastud, ei tohi sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi ega kuuevalentset kroomi.
5. Erandina käesoleva artikli lõikest 4 võivad sõidukitüübid või selliste sõidukite jaoks turule lastud osad ja komponendid sisaldada pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi käesoleva määruse IV lisa sätestatud tingimustel ja maksimaalse lubatava sisalduse väärtuste piires. Käesoleva artikli lõikeid 2, 3 ja 4 ning käesolevat lõiget ei kohaldata sellistesse sõidukitesse paigaldatud akude suhtes, mille suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2023/1542.
6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga järgmisel viisil:
 - a) kehtestades plii, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi sisalduse maksimaalsed lubatavad kogused sõiduki konkreetsetes osades, komponentides ja homogeensetes materjalides;
 - b) tehes erandi sõiduki teatavate osade, komponentide ja homogeensete materjalide kohta lõikes 4 sätestatud plii, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise keelu puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:
 - i) nende ainete kasutamine on vältimatu;
 - ii) on tõendatud, et sotsiaal-majanduslik kasu kaalub üles nende ainete kasutamisest keskkonnale või inimeste tervisele tulenevad riskid;
 - iii) puuduvad sobivad alternatiivsed ained või tehnoloogia;

- c) jättes IV lisast välja sõiduki osad, komponendid ja homogeenised materjalid, kui plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamine nendes on välditav;
- d) määrates kindlaks sõiduki osad, komponendid ja homogeenised materjalid, mis tuleb enne edasist töötlemist eemaldada, ja nõutakse nende märgistamist või identifitseerimise võimaldamist muude asjakohaste vahenditega.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, eelkõige jättes loetelust välja teatavad erandid homogeensete materjalide ja komponentide kohta juhtudel, kui konkreetset erandit käsitletakse muudes liidu õigusaktides.

Komisjon võtab käesolevas lõikes osutatud delegeeritud õigusakti vastuvõtmisel arvesse sõidukitüübi sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi või kuuevalentse kroomi kasutamise piirangust erandi tegemise, muutmise või väljajätmise sotsiaal-majanduslikku mõju, sealhulgas alternatiivide kättesaadavust ning mõju keskkonnale ja inimeste tervisele kogu sõiduki olemusringi jooksul.

7. Komisjoni taotlusel koostab kemikaaliamet 12 kuu jooksul muu hulgas sidusrühmadega konsulteerimise põhjal aruande IV lisas loetletud olemasolevate eranditega seotud alternatiivide tehnilise ja majandusliku teostatavuse kohta ning esitab sellise hindamise põhjal põhjendatud ettepaneku selliste erandite konkreetse muutmise kohta.

8. Niipea kui kemikaaliamet saab komisjonilt taotluse, avaldab ta oma veebisaidil teate, et koostatakse aruanne IV lisas loetletud erandi võimaliku muutmise kohta, ning kutsub liikmesriike ja kõiki huvitatud isikuid üles esitama märkusi 12 nädala jooksul alates teate avaldamise kuupäevast. Kemikaaliamet avaldab oma veebisaidil kõik liikmesriikidelt ja huvitatud isikutelt saadud märkused.

9. Hiljemalt 12 kuu jooksul pärast lõikes 7 osutatud aruande esitamist komisjonile võtab kemikaaliameti sotsiaal-majandusliku analüüsi komitee, mis on moodustatud määruse (EÜ) nr 1907/2006 artikli 76 lõike 1 punkti d kohaselt, vastu arvamuse aruande ja konkreetsete kavandatud muudatuste kohta. Kemikaaliamet esitab selle arvamuse viivitamata komisjonile.

Artikkel 6

Ringlussevõetud materjali miinimumsisaldus sõidukis

1. Plast, mis sisaldub igas uues sõidukitüübi sõidukis, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2032 määruse (EL) 2018/858 kohaselt, peab sisaldama tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlusse võetud plasti vähemalt 15 % ulatuses massist.

Plast, mis sisaldub igas uues sõidukitüübi sõidukis, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2036 määruse (EL) 2018/858 kohaselt, peab sisaldama tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlusse võetud plasti vähemalt 25 % ulatuses massist.

2. Vähemalt 20 % lõikes 1 sätestatud sihtmäärast saavutamiseks lisatakse asjaomase sõidukitüübi sõidukisse plasti, mis on ringlusse võetud romusõidukitest või sõidukitest kasutusetaapis eemaldatud osadest ja komponentidest.

3. Igas asjaomase uue sõidukitüübi sõidukis sisalduva plasti mass ning lõigetes 1 ja 2 osutatud ringlussevõetud plasti mass ei hõlma elastomeere, mis on saadud rehvidest ja muudest reaktoplastidest kui polsterdamiseks kasutatavad polüuretaanvahud.

4. Lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud kohustuste täitmiseks võetakse ringlussevõetud materjali taaskasutusse tarbimisjärgsetest jätmetest, mis on ringlusse võetud kas

a) liidus asuvas käitisel või

b) alates 14. augustist 2030 kolmandas riigis asuvas käitisel, tingimusel et selline käitis vastab XIII lisa nõuetele.

Komisjon hindab hiljemalt 30. septembriks 2028 põhjalikumalt eeldatavat mõju üleilmsele kaubandusele ning liidu ringlussevõtu- ja autotööstusele ning esitab oma hinnangu Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Komisjon võtab kooskõlas artikli 52 lõikega 2 hiljemalt 31. augustiks 2028 vastu rakendusakti, et kehtestada meetodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse käesoleva artikli lõigete 1–4 kohaldamisel tarbimisjärgsetest jätmetest ja romusõidukitest ringlusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübi sõidukis ja mida on selle ehitamisel kasutatud.

Massibilansi arvestuse meetodikat kohaldatakse ringlussevõetud plasti suhtes, mis on saadud muude ringlussevõtu meetoditega kui mehaaniline ringlussevõtt, kooskõlas massibilansi arvestuse meetodikaga, mida kohaldatakse vastavalt plasti ringlussevõtu suhtes direktiivis 2008/98/EÜ esitatud ringlussevõtu määratlusele.

Kontrollimeetodika hõlmab valmistajate kohustust tagada, et iga kolmandas riigis asuv käitis, mis toodab nende kasutatavat ringlussevõetud materjali, vastab XIII lisale ning et iga sellist kolmandas riigis asuvat käitist auditeerib vähemalt iga viie aasta järel XIV lisa kohane sõltumatu kolmandast isikust üksus. Nende audititega kontrollitakse, kas käesoleva artikli lõigetes 1–4 sätestatud tingimused on täidetud.

Käesoleva lõike kolmandas lõigus sätestatud auditeerimisnõuet ning XIII lisas sätestatud nõudeid ja kriteeriume kolmandates riikides ringlussevõetud materjali kohta kohaldatakse alates 14. augustist 2030.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 täiendamiseks, kehtestades ajutised erandid ringlussevõetud plasti sisalduse sihtmäärast või ajastusest juhul, kui konkreetse ringlussevõetud plasti kättesaamatus või liiga kõrge hind muudab ringlussevõetud plasti miinimumsisalduse protsendimäära järgimise ülemäära keerukaks.

7. Komisjon hindab hiljemalt 30. septembriks 2027 seda, kas on võimalik kehtestada ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu nõue, võttes eelkõige arvesse järgmist:

a) terase tootmisjääkide, sealhulgas terasest lameda profiiliga ja pika sordimetalli ning asjakohasel juhul roostevaba terase tooteperekondade praegune ja prognoositav kättesaadavus;

b) terase tootmisjääkide praegune osakaal sõidukites kasutatavates mitmesugustes terase tooteperekondadega seotud terasest pool- ja vahetoodetes, ning autotööstuse üleminekuga seotud eeldatavad muutused;

c) terase tootmisjääkide võimalik kasutuselevõtt valmistajate poolt sõidukites, millele antakse tüübinõustus edaspidi, ja vastav võimalik panus vanametalli suuremasse kasutamisse, arvestades mitmesuguseid koostisega seotud piiranguid, mida kohaldatakse igale terase tooteperekonnale;

d) autotööstuse suhteline nõudlus võrreldes teiste sektorite nõudlusega terase tootmisjääkide järele, arvestades selle võimet taluda vasesisaldust ja muid soovimatuid juhulisandeid;

- e) majanduslik elujõulisus ning tehnika ja teaduse areng, sealhulgas terase ringlussevõtu määradega seotud muutused ringlussevõtutehnoloogia kättesaadavuses, samuti vajadus tegeleda turutõrgetega, mis takistavad tarbimisjärgse terasmurru kasutamist võrreldes tarbimiseelse terasmurruga;
- f) sõidukites sisalduva ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu panus liidu avatud strateegilisse autonoomiasse ning kliima-, keskkonna- ja tööstuseesmärkidesse, võttes eelkõige arvesse täiendavate juhtivate turgude loomist vähendatud süsinikuheitega terase tootmiseks;
- g) vajadus vältida ebaproportsionaalset negatiivset mõju sõidukite taskukohasusele ning
- h) mõju autotööstuse üldkuludele ja konkurentsivõimele ning kogu autotööstusega seotud terase väärtusahelale.

Komisjon võtab kooskõlas artikliga 51 hiljemalt 30. septembriks 2028 vastu delegeeritud õigusakti käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades tarbimisjärgsetest terasejäätmest ja asjakohasel juhul terase tootmisjääkidest ringlusse võetud terase minimaalse osakaalu, mis peab sisalduma ja olema ehitamisel kasutatud sellistes sõidukitüübi sõidukites, millele antakse tüübikinnitus käesoleva määruse ja määruse (EL) 2018/858 kohaselt. Kõnealuses delegeeritud õigusaktis sätestatakse ka ringlussevõetud materjali sisalduse minimaalse osakaalu kohustuse kohaldamise alguskuupäev, mis on hiljemalt 14. august 2033. Sellise delegeeritud õigusakti kohaldamisalasse ei kuulu teras, mida kasutatakse rehvide sarrusmaterjalina.

Komisjon võtab kooskõlas artikliga 51 hiljemalt 30. septembriks 2028 vastu delegeeritud õigusakti, kehtestades meetodika tarbimisjärgsetest terasejäätmest ja kohaldataval juhul terase tootmisjääkidest ringlusse võetud ning sõidukitüübi sõidukites sisalduva ja nende ehitamisel kasutatud terase osakaalu arvutamiseks ja kontrollimiseks.

8. Komisjon hindab hiljemalt 30. septembriks 2027 seda, kas on võimalik kehtestada tarbimisjärgsetest jätmetest ringlusse võetud ning sõidukitüübi sõidukites sisalduva ja nende ehitamisel kasutatud alumiiniumi ja selle sulamite minimaalse osakaalu nõue, võttes eelkõige arvesse järgmist:

- a) tarbimiseelsetest ja tarbimisjärgsetest jätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite praegune ja prognoositav kättesaadavus;
- b) tarbimisjärgsetest jätmetest ringlusse võetud materjali sisalduse praegune osakaal alumiiniumis ja selle sulamites, mis sisalduvad turule lastavates sõidukites;
- c) majanduslik elujõulisus ning tehnika ja teaduse areng, sealhulgas ringlussevõetud materjalide liigiga seotud muutused ringlussevõtutehnoloogia kättesaadavuses, ja nende ringlussevõtu määrad;
- d) sõidukites sisalduva ringlussevõetud alumiiniumi minimaalse osakaalu panus liidu avatud strateegilisse autonoomiasse ning kliima-, keskkonna- ja tööstuseesmärkidesse, võttes eelkõige arvesse täiendavate juhtivate turgude loomist vähendatud süsinikuheitega alumiiniumi ja selle sulamite jaoks;
- e) vajadus vältida ebaproportsionaalset negatiivset mõju alumiiniumi ja selle sulameid sisaldavate sõidukite taskukohasusele ning
- f) mõju autotööstuse üldkuludele ja konkurentsivõimele.

Komisjon võtab kooskõlas artikliga 51 hiljemalt 30. septembriks 2028 vastu delegeeritud õigusakti käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades ringlussevõetud alumiiniumi ja selle sulamite minimaalse osakaalu, mis peab sisalduma ja olema ehitamisel kasutatud sellistes sõidukitüübi sõidukites, millele antakse tüübikinnitus käesoleva määruse ja määruse (EL) 2018/858 kohaselt. Kõnealuses delegeeritud õigusaktis sätestatakse ka ringlussevõetud materjali sisalduse minimaalse osakaalu kohustuse kohaldamise alguskuupäev, mis on hiljemalt 14. august 2033.

Komisjon võtab kooskõlas artikliga 51 hiljemalt 30. septembriks 2028 vastu delegeeritud õigusakti, kehtestades metoodika tarbimisjärgsetest ning kohaldataval juhul ka tarbimiseelsetest jäätmetest ringlusse võetud ning sõidukitüübi sõidukites sisalduva ja nende ehitamisel kasutatud alumiiniumi ja selle sulamite osakaalu arvutamiseks ja kontrollimiseks.

9. Komisjon hindab hiljemalt 31. augustiks 2029 järgmiste materjalide minimaalse osakaalu nõude teostatavust:

- a) magneesium ja selle sulamid, mis on ringlusse võetud tarbimiseelsetest ja tarbimisjärgsetest jäätmetest, mis sisalduvad sõidukitüübi sõidukites ja mida on nende ehitamisel kasutatud, ning
- b) neodüüm, düsproosium, praseodüüm, terbium, samaarium, nikkel, koobalt või boor, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest ja asjakohasel juhul tarbimiseelsetest jäätmetest, mis sisalduvad ning mida on kasutatud püsिमagnetites.

Teostatavuse hindamisel võetakse arvesse järgmist:

- a) esimese lõigu punktides a ja b osutatud tarbimiseelsetest ja tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjalide praegune ja prognoositav kättesaadavus;
- b) tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjali praegune osakaal esimese lõigu punktides a ja b osutatud materjalides, mis sisalduvad turule lastavates sõidukites;
- c) majanduslik elujõulisus ning tehnika ja teaduse areng, sealhulgas ringlussevõetud materjalide liigiga seotud muutused ringlussevõtutehnoloogia kättesaadavuses, ja nende ringlussevõtu määrad;
- d) esimese lõigu punktides a ja b osutatud sõidukites sisalduva ringlussevõetud materjali minimaalse osakaalu panus liidu strateegilisse autonoomiasse ning kliima- ja keskkonnamärgikesse;
- e) võimalik mõju, mida avaldab sõiduki toimimisele esimese lõigu punktides a ja b osutatud ringlussevõetud materjalide kasutamine sõiduki osades ja komponentides;
- f) vajadus vältida ebaproportsionaalset negatiivset mõju esimese lõigu punktides a ja b osutatud materjale sisaldavate sõidukite taskukohasusele;
- g) mõju autotööstuse üldkuludele ja konkurentsivõimele.

Pärast esimeses lõigus osutatud hindamise lõpuleviimist on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakt käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades järgmiste elementide minimaalse osakaalu:

- a) magneesium ja selle sulamid, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest ja asjakohasel juhul tarbimiseelsetest jäätmetest, mis sisalduvad sõidukitüübi sõidukites ja mida on nende ehitamisel kasutatud, ning
- b) neodüüm, düsproosium, praseodüüm, terbium, samaarium, nikkel, koobalt või boor, mis on ringlusse võetud tarbimisjärgsetest ja asjakohasel juhul tarbimiseelsetest jäätmetest, mis sisalduvad ja mida on kasutatud püsिमagnetites.

Kolmandas lõigus osutatud delegeeritud õigusaktis sätestatakse ka ringlussevõetud materjali sisalduse minimaalse osakaalu kohustuse kohaldamise alguskuupäev.

Komisjon võtab kooskõlas artikliga 51 hiljemalt 30. septembriks 2029 vastu delegeeritud õigusakti, kehtestades metoodika sõidukitüübi sõidukites sisalduvate ja nende ehitamisel kasutatud, kolmandas lõigus osutatud ringlussevõetud materjalide osakaalu arvutamiseks ja kontrollimiseks.

*Artikkel 7***Sõiduki teatavate osade ja komponentide eemaldamist ning asendamist võimaldav disain**

1. Iga sõiduk, mis on sellist uut sõidukitüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2032 määruste (EL) 2018/858 ja (EL) nr 168/2013 kohaselt, peab olema disainitud nii, et see ei takista VIII lisa C osas loetletud osade ega komponentide eemaldamist asjaomasest sõidukist tegevusloaga lammutuskojas sõiduki jäätmeetapis eesmärgiga neid asendada, korduskasutada, ringlusse võtta, taastoota või taastada, kui see on tehniliselt võimalik.
2. Iga sõiduk, mis on sellist uut sõidukitüüpi, millele on antud tüübikinnitus alates 1. septembrist 2032 määruse (EL) 2018/858 kohaselt, peab olema disainitud nii, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saaksid elektrisõidukiakud ja akupakid ning elektrilised veomootorid sõiduki kasutusetaapis ja jäätmeetapis hõlpsasti ning mittepurustaval viisil sõidukist eemaldada ning asendada.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte lõike 2 muutmiseks, et tehnika ja teaduse arengut arvesse võttes lisada sellesse VIII lisa C osas loetletud täiendavaid osasid ja komponente.
4. Komisjon võib võtta vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse tingimused lõikes 2 osutatud osade ja komponentide eemaldamist ning asendamist võimaldava disaini kohta, kui see on vajalik, et tagada kõnealuses lõikes sätestatud kohustuse ühtlustatud rakendamine. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimeetlusega.
5. Valmistajad ei tohi tarkvarauuenduste abil takistada sõiduki osade ja komponentide eemaldamist ega asendamist, kui liidu õiguses ei ole sätestatud teisiti.

III PEATÜKK

VALMISTAJATE KOHUSTUSED*Artikkel 8***Üldised kohustused**

1. Valmistajad tõendavad, et nende valmistatud ja turule lastud uued sõidukitüübid on saanud tüübikinnituse vastavalt määruste (EL) 2018/858, (EL) nr 168/2013 ja käesoleva määruse nõuetele.
2. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitüüpidele, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4, 5, 6 või 7 kehtestatud nõudeid, esitab valmistaja dokumendid, mis tõendavad vastavust nende nõuetele, ning:
 - a) lisab need määruse (EL) 2018/858 artiklis 24 või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artiklis 27 osutatud teatmikusse, ning
 - b) esitab need määruse (EL) 2018/858 artikli 23 või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artikli 26 kohaselt tüübikinnitusasutusele.

3. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse käesoleva määruse artiklis 10 kehtestatud nõudeid, koostab valmistaja käesoleva määruse artikli 10 lõikes 1 osutatud teabe ja esitab selle määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a kohaselt tüübikinnitusasutusele koos kõnealuse määruse artiklis 23 osutatud tüübikinnituse taotlusega.

4. Tüübikinnituse saamiseks sõidukitele, mille suhtes kohaldatakse käesoleva määruse artiklis 11 kehtestatud nõudeid, esitab valmistaja määruse (EL) 2018/858 artikli 24 lõike 1 punkti a või kohaldataval juhul määruse (EL) nr 168/2013 artikli 27 lõike 1 kohaselt tüübikinnitusasutusele deklaratsiooni, mis kinnitab vastavust käesoleva määruse artikli 11 lõikes 1 sätestatud nõudele, koos tüübikinnituse taotlusega.

Artikkel 9

Ringkasutusstrateegia

1. Valmistajad koostavad alates 1. septembrist 2029 valmistaja tasandil ringkasutusstrateegia.
2. Ringkasutusstrateegias kirjeldatakse valmistajate võetavaid meetmeid kohustuste täitmise jälgimiseks, et tagada vastavus II peatükis sätestatud ringkasutusnõuetele.
3. Ringkasutusstrateegia sisaldab IV lisa A osas sätestatud elemente.
4. Valmistajad esitavad liikmesriikide tüübikinnitusasutustele ja komisjonile ringkasutusstrateegia koopia 30 päeva jooksul pärast selle koostamist.
5. Valmistajad jälgivad ringkasutusstrateegias sisalduvaid meetmeid ja jälgivad nende täitmist ning ajakohastavad strateegiat iga viie aasta järel kooskõlas V lisa B osaga, märkides ära ringkasutusstrateegia asjakohased uued muudatused. Valmistaja esitab ajakohastatud ringkasutusstrateegia komisjonile.
6. Komisjon teeb ringkasutusstrateegiad ja nende ajakohastatud versioonid, välja arvatud konfidentsiaalse teabe, üldsusele kättesaadavaks.
7. Komisjon koostab hiljemalt 31. augustiks 2033 ja seejärel vähemalt iga kuue aasta järel aruande ringkasutuse kohta autotööstuses ja avaldab selle. Aruanne põhineb eelkõige ringkasutusstrateegiatel ja selliste strateegiate ajakohastustel.

Artikkel 10

Sõiduki ringlussevõetud materjali sisalduse deklaratsioon

1. Valmistajad deklareerivad iga uue sõidukitüübi puhul, millele on antud tüübikinnitus määruse (EL) 2018/858 alusel alates selle kuu esimesest päevast, mis järgneb 12 kuule pärast tarbimisjärgsetest jätmetest ringlusse võetud materjalide käesoleva määruse artiklis 6 osutatud sõidukitüübi sõidukites osakaalu arvutamise ja kontrollimise meetodika vastuvõtmist, järgmiste ringlussevõetud materjalide sisalduse osakaalu:

a) neodüüm, düsproosium, praseodüüm, terbium, samaarium, nikkel, koobalt ja boor püsिमagnetites elektrilistes veomootorites;

b) alumiinium ja selle sulamid;

c) magneesium ja selle sulamid;

d) teras ja selle sulamid;

e) plast.

Deklaratsioonis esitatakse nimetatud ringlussevõetud materjalide sisaldus sõidukitüübis ja märgitakse iga materjali osakaalu ja üle 100 g kaaluvate plastosade puhul, kas materjal on ringlusse võetud tarbimiseelsetest või tarbimisjärgsetest jäätmetest.

2. Tüübikinnitusasutused kontrollivad, et valmistajad on esitanud nõutavad dokumendid ja et need sisaldavad lõikes 1 osutatud teavet.

3. Erandina lõikest 1 ei kohaldata ringlussevõetud materjali osakaalu deklareerimise nõuet materjali puhul, mille suhtes on muutunud kohaldatavaks artiklis 6 kehtestatud sihtmäär.

Artikkel 11

Teave sõidukis sisalduvate osade, komponentide ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta

1. Alates 1. septembrist 2029 annavad valmistajad tüübikinnituse saanud uute sõidukitüüpide puhul jäätmekäitlejatele, tehnilise teabe kirjastajatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ning mittediskrimineeriva juurdepääsu VI lisas loetletud teabele, mis võimaldab pääseda juurde järgmistele elementidele ning neid ohutult eemaldada ja asendada, välja arvatud siis, kui see teave on kättesaadav teiste liidu õigusaktide alusel:

a) sõidukisse paigaldatud elektrisõidukiakud ja akupakid;

b) sõidukis sisalduvad osad, komponendid ja materjalid, mis sisaldavad VIII lisa B osas loetletud vooliseid ja vedelikke;

c) sõidukis sisalduvad VIII lisa C osas loetletud osad ja komponendid;

d) osad ja komponendid, mis sõidukile tüübikinnituse andmise ajal sisaldavad määruse (EL) 2024/1252 artikli 28 lõike 1 punktis b osutatud kriitilisi toormeid;

e) sõiduki digitaalselt kodeeritud osad ja komponendid, kui selline kodeerimine takistab nende remonti, hooldust või kasutamist asendamiseks teises sõidukis.

Esimese lõigu punkti e ei kohaldata teabe suhtes, mis tuleb esitada tehnilise teabe kirjastajatele.

2. Valmistajad teevad pääste- ja hädaolukordadele reageerimise juhendi teabe kättesaadavaks hädaabiteenistustele.

3. Valmistajad tagavad koostöö tegevusloaga lammutuskodade, tehnilise teabe kirjastajate, ümberehitusettevõtjate ning remondi- ja hooldusettevõtjatega, luues vajalikud sideplatvormid lõikes 1 osutatud teabe ja VI lisas täpsustatud teabe esitamiseks ning ajakohastamiseks.

Valmistajad esitavad esimeses lõigus osutatud teabe tasuta. Valmistajad võivad nõuda jäätmekäitlejatelt, tehnilise teabe kirjastajatelt ning remondi- ja hooldusettevõtjatelt mõistlikke ja proportsionaalseid tasusid ainult sellises ulatuses, mida on vaja sideplatvormide kaudu nõutava teabe kättesaadavaks tegemisega seotud tegelike halduskulude katmiseks.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa muutmiseks, vaadates läbi sõiduki osade, komponentide ja materjalide loetelu ning valmistajate esitatava teabe ulatuse. Komisjon võtab arvesse tehnika arengut ja õiguslikke muudatusi, praegust infotehnoloogiat ja sõidukitehnoloogia prognoositavat arengut.

Artikkel 12

Sõidukis sisalduvate osade, komponentide ja materjalide märgistamine

1. Valmistajad ja nende tarnijad kasutavad sõiduki osade, komponentide ja materjalide märgistamiseks ning identifitseerimiseks VII lisa punktides 1, 2 ja 3 loetletud osade, komponentide ja materjalide kodeerimisstandardite nomenklatuuri.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks, et kohandada seda teaduse ja tehnika arenguga.

Artikkel 13

Sõiduki digitaalne ringsuspass

1. Alates 1. septembrist 2032 peab igal turule lastud sõidukil olema digitaalne ringsuspass, mis on vastavuses, koostalitlusvõimeline ja võimaluse korral integreeritud muude liidu õiguse kohaste sõidukiga seotud keskkonnapassidega, eelkõige määruse (EL) 2023/1542 artiklis 77 ja määruse (EL) 2024/1257 artikli 3 punktis 68 osutatud passidega ning muude asjakohaste passidega, mis on kehtestatud vastavalt määrusele (EL) 2024/1781.

2. Turule lastava sõiduki digitaalne ringsuspass on tasuta kättesaadav ja peab digivormingus sisaldama järgmist:

- a) artiklis 11 osutatud teave;
- b) teave sõiduki pliidi, elavhõbedat, kaadmiumi või kuuevalentset kroomi sisaldavate osade kohta vastavalt artikli 5 lõikes 5 sätestatud erandile;
- c) deklaratsioon ringlussevõetud plasti ja artikli 10 lõikes 1 loetletud materjalide osakaalu kohta;
- d) asjaomase sõidukitüübi varuosade ametlik kataloog.

3. Kui käesoleva artikli kohaselt nõutav teave on juba kättesaadav muu lõikes 1 osutatud passi kui sõiduki digitaalse ringsuspassi kaudu, ei dubleerita lõikes 2 nõutud teavet sõiduki digitaalses ringsuspassis, tingimusel et on tagatud koostalitlusvõime.

4. Sõiduki turule laskev valmistaja tagab, et lõikes 2 osutatud teave on õige, täielik ja ajakohane.

5. Kogu teave sõiduki digitaalses ringsuspassis vastab komisjoni poolt lõike 6 alusel kehtestatud nõuetele ja:

- a) põhineb avatud standarditel;
- b) on välja töötatud koostalitlusvõimelises vormingus;
- c) on edastatav avatud koostalitlusvõimelise andmesidevõrgu kaudu tarnijast sõltumata;
- d) on masinloetav, struktureeritud ja võimaldab otsingut.

6. Komisjon võtab hiljemalt 14. augustiks 2030 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse nõuded järgmise kohta:

- a) sõiduki digitaalsele ringsuspassile juurdepääsuks kasutatava tehnilise lahenduse viis ja põhinõuded viisil, mis ei välista ühtegi tehnilist lahendust;
- b) sõiduki digitaalse ringsuspassi tehniline projekt ja kasutusnõuded, sealhulgas nõuded, mis käsitlevad järgmist:
 - i) sõiduki digitaalse ringsuspassi vastavusse viimine ja koostalitlusvõime liidu õigusaktide alusel nõutavate muude passidega;
 - ii) sõiduki digitaalses ringsuspassis sisalduva teabe säilitamine ja töötlemine;
 - iii) sõiduki digitaalse ringsuspassi kättesaadavus pärast seda, kui lõikes 4 sätestatud kohustuste täitmise eest vastutav valmistaja lõpetab tegevuse või lõpetab oma tegevuse liidus;
- c) sõiduki digitaalses ringsuspassis sisalduva teabe kasutuselevõtmine, muutmine ja ajakohastamine kolmanda isiku poolt, kes ei ole valmistaja;
- d) sõiduki digitaalsele ringsuspassile juurdepääsu tingimused, sealhulgas juurdepääsuõigus ning asjakohased andmekaitse- ja intellektuaalomandi õiguste kaitse normid;
- e) andmekandja asukoht või muu tunnus, mis võimaldab juurdepääsu sõiduki digitaalsele ringsuspassile.

Esimeses lõigus osutatud nõudeid kehtestades võtab komisjon arvesse vajadust tagada kõrgetasemelise turvalisuse ja eraelu puutumatuse.

Käesoleva artikli esimeses lõigus osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

IV PEATÜKK
ROMUSÕIDUKITE KÄITLEMINE

1. JAGU
Üldsätted

Artikkel 14

Romusõidukite käitlemise eest vastutav pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesolevast peatükist tulenevate kohustuste täitmise eest, eelkõige artiklites 15–37 ja I lisas sätestatud ettevõtjate, tootjate ja tootjavastutusorganisatsioonide kohustuste täitmise järelevalve ja kontrollimise eest.
2. Iga liikmesriik võib komisjoniga suhtlemiseks määrata lõikes 1 osutatud pädevate asutuste hulgast ühe kontaktpunkti.
3. Liikmesriigid määravad kindlaks pädevate asutuste korralduse ja toimimise üksikasjad, sealhulgas haldus- ja menetlusnormid, mis käsitlevad järgmist:
 - a) tootjate registreerimine vastavalt artiklile 19;
 - b) tootjatele ja tootjavastutusorganisatsioonidele tegevuslubade andmine vastavalt artiklile 18;
 - c) järelevalve laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise üle vastavalt artiklitele 16 ja 20;
 - d) andmete kogumine sõidukite ja romusõidukite kohta vastavalt artikli 19 lõikele 12 ja artikli 50 lõikele 6;
 - e) teabe kättesaadavaks tegemine vastavalt artiklile 50.
4. Liikmesriigid teatavad hiljemalt 30. juuniks 2027 komisjonile lõike 1 kohaselt määratud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Liikmesriigid teatavad komisjonile põhjendamatult viivitusega pädevate asutuste nimede või aadresside muudatustest.

Artikkel 15

Tegevusloaga lammutuskojad

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2010/75/EL kohaldamist, peab iga asutus või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda romusõidukite töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 23 ja täitma loa kindlaks määratud tingimusi.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud loa väljaandmiseks kontrollib pädev asutus, kas asutusel või ettevõtjal on artiklis 26 sätestatud kohustuste täitmiseks vajalik suutlikkus.

3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud loale märgitakse, et lammutuskoda on pädev välja andma artiklis 25 osutatud lammutustõendit.

Erandina käesoleva lõike esimesest lõigust võivad liikmesriigid oma riiklikus õigusraamistikus ette näha, et tegevusloaga lammutuskodad on pädevad artiklis 25 osutatud lammutustõendit välja andma.

4. Tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid võivad sõlmida oma tootjavastutuse kohustuste täitmiseks tegevusloaga lammutuskodadega lepinguid. Need lepingud peavad olema õiglased ja läbipaistvad ega tohi sisaldada diskrimineerivaid tingimusi.

Liikmesriigid võivad käesoleva artikli järgimise hõlbustamiseks koostada näidislepingu.

5. Kui loamenetlusse on kaasatud rohkem kui üks pädev asutus või rohkem kui üks asutus või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda romusõidukite töötlemisega, tagavad liikmesriigid, et loa andmise tingimused ja kord on täielikult kooskõlastatud, et kõik pädevad asutused järgiksid tõhusat integreeritud käsitust.

6. Komisjonil on õigus võtta vastu rakendusakt, milles sätestatakse käesoleva artikli lõikes 4 osutatud lepingute suhtes kohaldatavad üksikasjalikud nõuded, et tagada õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad tingimused. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

2. JAGU

Laiendatud tootjavastutus

Artikkel 16

Laiendatud tootjavastutus

1. Alates 1. septembrist 2029 on tootjatel laiendatud tootjavastutus sõidukite eest, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks, sealhulgas juhul, kui sõiduk on varem turul kättesaadavaks tehtud muus liikmesriigis kui see, mille territooriumil sõiduk kättesaadavaks tehakse. Laiendatud tootjavastutuse süsteem peab olema kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artiklitega 8 ja 8a ning vastama käesoleva peatüki nõuetele.

2. Laiendatud tootjavastutus hõlmab tootjate kohustust tagada, et

a) sõidukeid, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud ja mis muutuvad romusõidukiteks,

i) kogutakse vastavalt artiklile 23;

ii) töödeldakse vastavalt artiklile 26;

b) punktis a osutatud romusõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad artiklis 33 sätestatud sihtmäärad.

3. ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud äärepoolseimates piirkondades võivad liikmesriigid käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud tootjate kohustusi kohandada, et katta romusõidukite käitlemise kulud ja arvestades nende piirkondade eripära.

4. Kui äri- ja tööstussaladusest ei tulene teisiti, avaldavad laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral tootjad või laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral määratud tootjavastutusorganisatsioonid lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis e osutatud teabele oma veebisaidil kord aastas teabe romusõidukite kogumise kohta ning korduskasutamise ja ringlussevõtu, korduskasutamise ja taaskasutamise ning plasti ringlussevõtu sihtmäärade kohta, mille nad on saavutanud laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral ise või mille on saavutanud tootjad, kes on määranud tootjavastutusorganisatsiooni.

Artikkel 17

Tootjavastutusorganisatsioonid

1. Tootjad võivad otsustada täita oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või määrata artikli 18 kohaselt volitatud tootjavastutusorganisatsiooni täitma laiendatud tootjavastutuse kohustusi nende nimel.

Liikmesriigid võivad võtta meetmeid, millega nõutakse, et tootjad määraksid tootjavastutusorganisatsiooni täitma nende nimel laiendatud tootjavastutuse kohustusi.

2. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad oma valduses olevate andmete konfidentsiaalsuse, kui tegemist on ärisaladusena käsitatava teabe või sellise teabega, mis on otseselt seostatav üksikute tootjate või nende volitatud esindajaga laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks.

3. Lisaks artikli 16 lõikes 4 osutatud teabele teevad tootjavastutusorganisatsioonid üldsusele kättesaadavaks teabe käesoleva artikli lõike 5 kohase valikumenetluse kohta.

4. Tootjavastutusorganisatsioonid tagavad korrapärase arutelu sidusrühmade vahel vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõikele 6. Romusõidukite kogumise ja töötlemisega tegelevad jäätmekäitlejad määravad tootjavastutusorganisatsioonide juhatustesse vaatlejaliikmed.

5. Tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid kohaldavad jäätmekäitlusettevõtjatele läbipaistvatel hindamiskriteeriumidel põhinevat mittediskrimineerivat valikumenetlust, millega ei kaasne väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suur koormus.

Artikkel 18

Luba laiendatud tootjavastutuse kohustuse täitmiseks

1. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral taotleb tootja ja laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral taotlevad määratud tootjavastutusorganisatsioonid pädevalt asutuselt luba.

2. Luba antakse üksnes juhul, kui tõendatakse, et direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktides a–d sätestatud nõuded on täidetud ning tootja või tootjavastutusorganisatsiooni kehtestatud meetmed on piisavad käesolevas peatükis sätestatud kohustuste täitmiseks seoses sõidukite arvuga, mille tootja või tootjad, kelle nimel tootjavastutusorganisatsioon tegutseb, on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud.

Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral tootjaid ja laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral tootjavastutusorganisatsioone võib registreerida ainult juhul, kui neil on käesoleva artikli kohane pädeva asutuse luba. See ei piira võimalust ühendada artikli 19 kohane registreerimismenetlus ja käesoleva artikli kohane loamenetlus üheks menetluseks.

3. Liikmesriigid lisavad oma meetmetesse, millega kehtestatakse artikli 14 lõike 3 punktis b osutatud haldus- ja menetlusnormid, loamenetluse üksikasjad, mis võivad erineda sõltuvalt sellest, kas loamenetlus on seotud laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse või kollektiivse täitmise, ning tootjate ja tootjavastutusorganisatsioonide vastavuse kontrollimise korra, sealhulgas teabe, mille tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid peavad sel eesmärgil esitama.

4. Tootja või tootjavastutusorganisatsioon teatab pädevale asutusele põhjendamatu viivitusega kõigist loas sisalduva teabe muudatustest, loa tingimustega seotud muudatustest või tegevuse alalisest lõpetamisest.

5. Direktiivi 2008/98/EÜ artikli 8a lõike 3 punktis d sätestatud enesekontrollimehhanismi rakendatakse korrapäraselt ja vähemalt iga kolme aasta järel ning pädeva asutuse taotluse korral, et kontrollida, kas kõnealuse punkti sätted on täidetud ja kas lõikes 2 osutatud loa andmise tingimused on jätkuvalt täidetud. Tootja või tootjavastutusorganisatsioon esitab pädevale asutusele taotluse korral enesekontrolliaruande ja vajaduse korral parandusmeetmete kava projekti. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõikes 6 sätestatud pädevust, võib pädev asutus esitada tähelepanekuid enesekontrolliaruande ja parandusmeetmete kava projekti kohta ning edastab kõnealused tähelepanekud tootjale või tootjavastutusorganisatsioonile. Tootja või tootjavastutusorganisatsioon koostab nende tähelepanekute põhjal parandusmeetmete kava ja rakendab seda.

6. Pädev asutus võib otsustada loa kehtetuks tunnistada, kui tootja või tootjavastutusorganisatsioon ei täida enam romusõidukite kogumise ja töötlemise korraldamisega seotud nõudeid, ei esita pädevale asutusele aruannet, ei teavita teda loa tingimustega seotud muudatustest või on tegevuse lõpetanud.

Artikkel 19

Registreerimine

1. Iga liikmesriik loob hiljemalt 31. augustiks 2029 tootjate registri või kasutab olemasolevat tootjate registrit, mille eesmärk on jälgida tootjate vastavust käesoleva peatüki nõuetele.

Register sisaldab linke teiste riikide tootjate registrite veebisaitidele, et hõlbustada kõigis liikmesriikides tootjate või laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks volitatud esindajate registreerimist ja olemasolu korral riiklikele veebisaitidele, mis sisaldavad teavet registreerimismenetluse kohta.

Komisjon loob hiljemalt 31. augustiks 2029 veebisaidi, mis sisaldab linke kõigile riiklikele tootjate registritele, et hõlbustada registreerimist kõigis liikmesriikides.

Liikmesriik teavitab komisjoni oma tootjate registri lingist 30 päeva jooksul pärast registri kasutusele võtmist.

2. Tootjad registreerivad end lõikes 1 osutatud riiklikus registris. Selleks esitavad nad registreerimistaotluse igas liikmesriigis, kus nad sõiduki esimest korda turul kättesaadavaks teevad.

Tootjad esitavad registreerimistaotluse lõike 8 punktis a osutatud elektroonilise andmetöötlussüsteemi kaudu.

Tootjad teevad liikmesriigi turul sõiduki kättesaadavaks üksnes juhul, kui nemad või volitamise korral nende volitatud esindajad laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks on selles liikmesriigis registreeritud.

3. Registreerimistaotluses esitatakse IX lisa loetletud teave. Liikmesriigid võivad nõuda lisateavet või -dokumente, kui seda on vaja tootjate registri tõhusaks kasutamiseks.

4. Erandina käesoleva artikli lõikest 3 esitatakse IX lisa punkti 1 alapunktis d osutatud teave käesoleva artikli lõike 3 kohases registreerimistaotluses või artikli 18 kohases loataotluses.

5. Kui tootja on määranud vastavalt artikli 17 lõikele 1 tootjavastutusorganisatsiooni, täidab see organisatsioon käesolevast artiklist tulenevaid kohustusi *mutatis mutandis*, kui liikmesriik, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, ei ole ette näinud teisiti.

6. Käesolevas artiklis sätestatud kohustusi võib tootja nimel täita volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks.

Kui liikmesriigis esindab üks volitatud esindaja rohkem kui üht tootjat, esitab see volitatud esindaja iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed eraldi.

7. Liikmesriigid võivad otsustada, et käesoleva artikli kohane registreerimismenetlus ja artikli 18 kohane loamenetlus kujutavad endast ühtset menetlust, tingimusel et loataotlus vastab käesoleva artikli lõigetes 3–6 sätestatud nõuetele.

8. Pädev asutus:

a) teeb oma veebisaidil kättesaadavaks teabe taotlusprotsessi kohta elektroonilises andmetöötlussüsteemis;

b) kinnitab registreerimise ja annab registreerimisnumbri hiljemalt 12 nädala jooksul alates kogu lõigete 2 ja 3 kohaselt nõutava teabe esitamisest.

9. Pädev asutus võib:

a) kehtestada registreerimisnõuete ja -protsessiga seotud korra, lisamata sisulisi nõudeid lisaks lõigete 2 ja 3 kohaselt sätestatud nõuetele;

b) nõuda tootjatelt käesoleva artikli lõikes 2 ja artikli 18 lõikes 1 osutatud taotluste menetlemise eest kulupõhiseid ja proportsionaalseid tasusid.

10. Pädev asutus võib tootja registreerimisest keelduda või selle kehtetuks tunnistada, kui käesoleva artikli lõikes 3 osutatud teave ja sellega seotud dokumentaalsed tõendid ei ole esitatud või kui need ei ole piisavad või kui tootja ei vasta enam IX lisa punkti 1 alapunktis d sätestatud nõuetele.

Pädev asutus tunnistab tootja registreeringu kehtetuks, kui tootja on tegevuse lõpetanud.

11. Tootja või kohaldataval juhul tootja volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks või tootjavastutusorganisatsioon, kes on määratud nende tootjate nimel, keda ta esindab, teavitab pädevat asutust põhjendamatult viivitusega kõigist muudatustest registreeringus sisalduvas teabes ning registreeringus osutatud sõidukite liikmesriigi territooriumil turul kättesaadavaks tegemise alalisest lõpetamisest.

12. Tootja või kohaldataval juhul tootja volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks või tootjavastutusorganisatsioon esitab registri eest vastutavale pädevale asutusele aruande laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmise kohta.

Kui tootjate registris olev teave ei ole avalikult kättesaadav, tagavad liikmesriigid, et selliste digiplatvormide pakkujatele, mis võimaldavad tarbijatel sõlmida tootjatega kauplepinguid, antakse sellele teabele tasuta juurdepääs.

Artikkel 20

Tootja finantsvastutus

1. Tootja tehtavad maksed katavad järgmised kulud, mis on seotud tootja poolt liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks tehtud sõidukitega:

a) romusõidukite kogumise kulud, mis on vajalikud artiklite 23, 24 ja 25 nõuete täitmiseks ja nende järgneva transportimiseks tõhusal viisil, ning romusõidukite töötlemise kulud, mis on vajalikud artiklite 26–30, 33 ja 35 nõuete täitmiseks, võttes arvesse jäätmeäritajate tulusid, mis on seotud kasutatud varuosade ja kasutatud varukomponentide, keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite või sellistest osadest, komponentidest ja materjalidest taaskasutusse võetud teiste toormete müüjaga; need kulud põhinevad keskmise kulu kalkulatsioonil;

b) kulud, mis on seotud teadlikkuse suurendamise kampaaniatega, mille eesmärk on teavitada üldsust ja parandada romusõidukite kogumist;

c) artiklis 25 osutatud teavitussüsteemi loomise kulud;

d) andmete kogumise ja kättesaadavaks tegemise ning pädevatele asutustele esitamise halduskulud.

Direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite puhul, mis on turul kättesaadavaks tehtud enne 13. augustit 2026, ning erandina käesoleva artikli lõike 1 punktist a ja lõikest 2, peavad liikmesriikides, kus tootjad ei pidanud direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 4 teise lõigu kohaselt kandma kõiki kulusid, vaid ainult märkimisväärse osa kuludest, nende sõidukite tootja tehtavad maksed vastama tasemele, mis moodustab märkimisväärse osa selles osutatud kuludest.

2. Sõiduki liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks tegeva tootja tehtavad maksed peavad proportsionaalselt tema vastava turuosaga katma ka lõike 1 punktis a osutatud kulud, mis on seotud sõidukitega, mille tootjat ei ole võimalik tuvastada või mille tootja on tegevuse lõpetanud liikmesriigis, kus sõiduk muutus romusõidukiks.

3. Eriotstarbelisi sõidukeid turul kättesaadavaks tegevate tootjate tehtavad maksed peavad katma ainult need lõike 1 punktis a osutatud kulud, mis on seotud selliste sõidukite kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise.

4. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste individuaalse täitmise korral esitavad tootjad tagatise sõidukite kohta, mille nad teevad liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks. Tagatis kindlustab nende sõidukitega seotud ja lõikes 1 osutatud toimingute rahastamise, sealhulgas tegevuse alalise lõpetamise või maksejõuetuse korral.

Tagatise suuruse määravad kindlaks liikmesriigid, kus sõiduk esimest korda turul kättesaadavaks tehti, võttes arvesse artiklis 21 sätestatud kriteeriume.

Tagatiseks võib olla tootja osalemine romusõidukite käitlemise asjakohastes rahastamissüsteemides, finantstagatis või sellega samaväärne kindlustus.

5. Kui uus sõiduk on saanud tüübikinnituse mitmeastmelise tüübikinnituse raames, käsitatakse baassõiduki tootjat komplekteeritud sõiduki tootjana ja ta võib koguda proportsionaalseid makseid mitmeastmelise tüübikinnituse raames tüübikinnituse saanud osade, välja arvatud baassõiduki, valmistajatelt. Need proportsionaalsed maksed katavad üksnes kulusid, mis on seotud keskkonnoahutuks muutmise vastavalt artiklile 28 ning osade ja komponentide eemaldamisega vastavalt artiklile 29.

Komisjoni soovitus 2003/361/EÜ ⁽³⁹⁾ lisa artikli 2 lõikes 3 määratletud mikroettevõtjad on sellistest maksetest vabastatud.

6. Pädev asutus seirab tihedas koostöös tootjate, tootjavastutusorganisatsioonide ja jäätmekäitlejatega järgmist:

- a) kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmised kulud ning jäätmekäitlejate tulud;
- b) nende maksete määr, mida tootjad teevad laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral määratud tootjavastutusorganisatsioonidele, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.

Artikkel 21

Tasude kohandamine

1. Laiendatud tootjavastutuse kohustuste kollektiivse täitmise korral tagavad tootjavastutusorganisatsioonid, et tootjate poolt neile tehtavaid makseid kohandatakse, võttes arvesse vähemalt järgmist:

- a) sõiduki mass, millest on välja arvatud elektrisõidukiakud;
- b) selle sõidukitüübi ringlussevõetavuse ja korduskasutatavuse määr, millesse sõiduk kuulub, tuginedes artikli 4 kohaselt tüübikinnitusasutusele esitatud teabele;
- c) aeg, mida on vaja sõiduki demonteerimiseks tegevusloaga lammutuskojas, eriti nende osade ja komponentide puhul, mis tuleb eemaldada enne artikli 29 kohast purustamist;
- d) kvaliteetse ringlussevõtu protsessi takistavate materjalide ja ainete osakaal;

⁽³⁹⁾ Komisjoni 6. mai 2003. aasta soovitus 2003/361/EÜ, mis käsitleb mikroettevõtete ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate määratlust (ELT L 124, 20.5.2003, lk 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- e) sõidukis kasutatava ringlussevõetud materjali sisalduse protsent artiklites 6 ja 10 loetletud materjalide puhul;
- f) artikli 5 lõikes 4 osutatud ainete olemasolu ja kogus.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kriteeriumide kohaldamise kohta.

Artikkel 22

Kulude jaotamise mehhanism sõiduki puhul, mis muutub romusõidukiks teises liikmesriigis

1. Olenemata artiklist 16 ja artikli 20 lõikest 2 tagab sõiduki valmistaja, et kui M_1 - või N_1 -kategooria sõiduk muutub romusõidukiks teises liikmesriigis kui see, mille territooriumil sõiduk turule lasti, ja selle liikmesriigi territooriumil, kus see muutub romusõidukiks, ei ole võimalik sõiduki tootjat kindlaks teha, kaetakse artikli 20 lõike 1 punktides a ja d osutatud jäätmekäitlustoimingute kulud, mis on tekkinud jäätmekäitlejatele.

2. Selleks et täita lõikest 1 tulenevaid kohustusi, teeb valmistaja järgmist:

- a) määrab kirjaliku volitusega igas liikmesriigis piiriülese mehhanismi volitatud esindaja ja teavitab määramisest pädevaid asutusi ning
- b) loob piiriülese koostöö mehhanismid artikli 20 lõike 1 punktides a ja d osutatud jäätmekäitlustoiminguid tegevate jäätmekäitlejatega.

Käesoleva lõike esimese lõigu punktis a osutatud valmistaja volitatud esindaja täidab ülesandeid valmistajalt saadud volituse piires. Valmistaja võib määrata oma volitatud esindajaks tootjavastutusorganisatsiooni.

Kui valmistaja asukoht on väljaspool liitu, võib käesoleva lõike esimese lõigu punktides a ja b sätestatud valmistaja kohustusi täita valmistaja esindaja liidus, kes on määratud määruse (EL) 2018/858 artikli 13 lõike 4 kohaselt.

3. Valmistajad tõendavad oma tootjatele vastavust lõikes 2 sätestatud nõuetele.

4. Tootjad teevad liikmesriigi turul kättesaadavaks ainult need sõidukid, mis on pärit valmistajatelt, kes on tõendanud vastavust lõikes 2 sätestatud nõuetele.

5. Liikmesriik, kus sõiduk muutus romusõidukiks, teeb järelevalvet selle üle, kas valmistajad ja nende volitatud esindajad täidavad käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 nõudeid. Järelevalve põhineb valmistajate ja nende volitatud esindate poolt pädevatele asutustele esitatud ja kontrollitud teabel käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 rakendamise kohta, eelkõige käesoleva artikli lõikes 1 osutatud romusõidukite käitlemise kulude arvutamise ja jaotamise kohta, võttes korrektselt arvesse ärisaladust ja muid konkurentsivõimega seotud küsimusi.

6. Kui seda on vaja käesoleva artikli järgimise tagamiseks ning võttes arvesse teavet, mille liikmesriigid on esitanud käesoleva artikli lõigetes 2 ja 5 osutatud koostöö- ja järelevalvetegevuse raames, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte. Selliste õigusaktide eesmärk on eelkõige vältida ühtse turu moonutamist ning tagada liidus ja väljaspool liitu asutatud ettevõtjatele võrdsed tingimused. Delegeeritud õigusaktides võib sätestada üksikasjalikud normid valmistajate, eelkõige väljaspool liitu asutatud valmistajate, valmistajate volitatud esindajate, tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning käesolevas artiklis osutatud mehhanismide omaduste kohta.

3. JAGU

Romusõidukite kogumine

Artikkel 23

Romusõidukite kogumine

1. Tootjad tagavad, et kõik sõidukid, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud, kogutakse nende romusõidukiks muutumisel kokku.

2. Lõike 1 kohaldamisel loovad tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid kogumissüsteemid, sealhulgas kogumiskohad.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagatakse, et tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid loovad kogumissüsteemid kõigi romusõidukite jaoks.

3. Tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid tagavad, et käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kogumissüsteemid

a) hõlmavad kogu liikmesriigi territooriumi;

b) on varustatud piisavate tegevusloaga lammutuskodade või kogumiskohtadega, võttes arvesse elanikkonna suurust ja tihedust ning romusõidukite eeldatavat mahtu, mis ei piirdu piirkondadega, kus kogumine ja sellele järgnev käitlemine on kõige kasumlikum;

c) tagavad sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud sõidukiosade kogumise;

d) võimaldavad romusõidukite kogumist, olenemata nende päritolust;

e) võimaldavad kõigi romusõidukite tasuta üleandmist kogumiskohtadele või tegevusloaga lammutuskodadele, nagu on sätestatud artikli 24 lõikes 2.

4. Tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid avaldavad ja ajakohastavad korrapäraselt oma veebisaitidel kogumiskohtade ja tegevusloaga lammutuskodade nimekirju ning korraldavad teavituskampaaniaid, mille abil propageeritakse romusõidukite kogumissüsteeme ja suurendatakse teadlikkust romusõidukite ebaõige kogumise ja käitlemise keskkonnamõjust. Liikmesriigid võivad nõuda, et teavituskampaaniaid koordineeritaks liikmesriigis koostöös nii tootjatega, artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonidega kui ka pädevate asutustega.

5. Liikmesriigid võivad lubada romusõidukeid koguda kogumiskohtadel, kes ei ole tegevusloaga lammutuskogad.

Kogumiskohad saavad pädevalt asutuselt loa vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklile 23 ja täidavad selles loas kindlaks määratud tingimusi. Loa väljaandmiseks kontrollib pädev asutus, kas sellisel asutusel või ettevõtjal on vajalik suutlikkus, et täita järgmisi kohustusi:

- a) koguda romusõidukeid ja neid ajutiselt ladustada vastavalt VIII lisa A osale;
 - b) valmistada kogutud romusõidukeid tegevusloaga lammutuskodadesse viimiseks ette, vältides vooliste juhuslikku leket ja kogumiskohale loata juurdepääsu;
 - c) tagada, et kõik kogutud romusõidukid viiakse tegevusloaga lammutuskotta kahe kuu jooksul nende vastuvõtmisest.
6. Kogumiskohad annavad sõidukiomanikule romusõiduki vastuvõtmist kinnitava dokumendi elektroonilisel kujul ning esitavad selle artikli 25 lõike 2 kohaselt kehtestatud elektroonilise teatamise korra kohaselt liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele.

Artikkel 24

Romusõidukite üleandmine

1. Romusõidukiks muutunud sõiduki omanik ja tema nimel tegutsev ettevõtja annavad selle põhjendamatu viivitusega üle tegevusloaga lammutuskojale või kogumiskohale. Seda kohustust ei kohaldata määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 osutatud autoelamute suhtes, mis on muutunud romusõidukiteks, juhul kui neid sõidukeid kasutatakse eluruumina.

Kõik romusõidukid, mille omanikku ei ole võimalik kindlaks teha, antakse töötlemiseks üle tegevusloaga lammutuskojale.

2. Romusõiduki üleandmine tegevusloaga lammutuskojale või kogumiskohale on sõiduki viimasele omanikule tasuta, välja arvatud juhul, kui romusõidukil puudub mõni sõiduki põhiosa või -komponent või see sisaldab jäätmeid, mis on romusõidukile lisatud.

3. Käesoleva artikli kohaldamisel käsitatakse põhiosadena eelkõige järgmisi osi:

- a) elektriline veomootor;
- b) elektrisõidukiaku;
- c) mootor;
- d) mitu suurt keredetaili.

4. Kui romusõidukist puudub elektrisõidukiaku, on romusõiduki üleandmine tasuta, kui sõiduki viimane omanik esitab dokumendid, mis tõendavad, et elektrisõidukiakut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542.

5. Sõidukite puhul, mille kindlustuseltsid on lugenud tehniliselt täielikult hävinuks, on romusõidukite üleandmine tasuta, olenemata sellest, et puuduvad lõikes 2 sätestatud põhiosad.

*Artikkel 25***Lammutustõend**

1. Romusõiduki üleandmisel tegevusloaga lammutuskojale väljastab tegevusloaga lammutuskoda sõiduki viimasele omanikule lammutustõendi. Lammutustõend antakse välja IX lisas esitatud vormis.
2. Lammutustõend väljastatakse elektroonilisel kujul ja esitatakse elektroonilise teatamise korra kohaselt liikmesriigi asjaomastele asutustele, sealhulgas artikli 14 kohaselt määratud pädevatele asutustele. Tegevusloaga lammutuskoda annab sõiduki viimasele omanikule ja sõidukiomaniku nimel tegutsevale ettevõtjale elektroonilise teate koopia.
3. Kui romusõiduk, mille kohta on ühes liikmesriigis väljastatud lammutustõend, on registreeritud teises liikmesriigis, teatavad lammutustõendi väljastanud liikmesriigi määratud asjaomased asutused sõiduki registreerimise asukohaks oleva liikmesriigi määratud asjaomastele asutustele, et kõnealuse sõiduki kohta on väljastatud lammutustõend.
4. Asjaomased sõidukite registreerimisasutused kustutavad romusõiduki registrist alles pärast selle sõiduki lammutustõendi kättesaamist.
5. Ühes liikmesriigis väljastatud lammutustõendeid tunnustatakse kõigis teistes liikmesriikides.

*4. JAGU***Romusõidukite töötlemine***Artikkel 26***Tegevusloaga lammutuskoja kohustused**

1. Tegevusloaga lammutuskoda tagab, et kõik romusõidukid, nende osad, komponendid ja materjalid ning sõidukite remondi käigus jäätmete hulka arvatud sõidukiosad võetakse vastu ja neid töödeldakse vastavalt nende lubades kindlaks määratud tingimustele ning kooskõlas käesoleva määrusega. Romusõidukeid võib töödelda tegevusloaga lammutuskoda üksi või muude kui keskkonnaohutuks muutmise toimingute korral koostöös teiste tegevusloaga lammutuskodadega.
2. Tegevusloaga lammutuskoda:
 - a) ladustab, sealhulgas ajutiselt, kõiki romusõidukeid ning nende osi, komponente ja materjale vastavalt VIII lisa A osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - b) muudab kõik romusõidukid keskkonnaohutuks vastavalt artiklile 28 ja VIII lisa B osas sätestatud miinimumnõuetele;
 - c) eemaldab romusõidukilt VIII lisa C osas loetletud osad ja komponendid kooskõlas artiklitega 29 ja 30;
 - d) töötleb kõiki romusõidukeid ning nende osi, komponente ja materjale vastavalt käesoleva määruse artiklitele 27–31, 33, 34 ja selle VIII lisale, jäätmehierarhiale ja direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 sätestatud üldnõuetele;
 - e) kohaldab direktiivi 2010/75/EL artikli 3 punktis 10 määratletud parimat võimalikku tehnikat, kui see on kohaldatav;

- f) töötleb vastuvõetud romusõidukit 12 kuu jooksul alates üleandmise kuupäevast.

Lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 35 sätestatud nõuetele peab tegevusloaga lammutuskoda säilitama kolm aastat elektrooniliselt andmeid romusõidukite kõigi käesoleva lõike esimese lõigu punktides a–e osutatud töötlemistoimingute kohta ja olema võimeline esitada selle teabe asjaomaste riiklike asutuste taotluse korral.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte VIII lisa muutmiseks, et kohandada romusõidukite töötlemise miinimumnõudeid teaduse ja tehnika arenguga töötlemistehnoloogia valdkonnas, sealhulgas:

- a) lisada VIII lisa C osas esitatud loetelusse osi ja komponente, neid loetelust välja jätta või neid muuta;
 - b) muuta VIII lisa G osa punktis 2 loetletud väljundfraktsioonide sihtväärtusi;
 - c) laiendada VIII lisa G osa punkti 2 alapunktides b ja c loetletud alumiiniumisulamite liikide loetelu;
 - d) lisada kvaliteedinõudeid, et tõhustada ringlussevõetava plasti eraldamist, ja järgnevale ringlussevõtutehnoloogiale sihtväärtusi, mida kohaldatakse VIII lisa G osa punkti 2 suhtes.
4. Liikmesriigid ergutavad tegevusloaga lammutuskodasid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemid ning laskma teha auditeid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1221/2009.

Artikkel 27

Purustamise üldnõuded

1. Alates 1. septembrist 2029 nõuavad purustamistoiminguid tegevad tegevusloaga lammutuskodad ja muud jäätmekäitlejad, et neile purustamiseks üle antud romusõidukid või neile purustamiseks või lõikamiseks üle antud N₂-, N₃-, M₂-, M₃- ja O-kategooria romusõidukite raamide või kerede suured konstruktsiooni põhiosad ja -komponendid:

- a) on muudetud keskkonnaohutuks kooskõlas artikliga 28 ning nende osad ja komponendid on eemaldatud kooskõlas artikliga 29 ning

- b) antakse üle nii, et nendega on kaasas asjaomase romusõiduki kohta välja antud lammutustõendi koopia.

2. Purustamistoiminguid tegevad tegevusloaga lammutuskodad ja jäätmekäitlejad, kes võtavad vastu lõikes 1 sätestatud nõuetele mittevastava romusõiduki,

- a) teatavad pädevale asutusele nõuetele mittevastavusest, sealhulgas selle füüsilise või juriidilise isiku nime ja kontaktandmed, kes romusõiduki tegevusloaga lammutuskodale või muule jäätmekäitlejale purustamiseks üle andis;

- b) ei kasuta neid romusõidukeid oma purustamistoimingutes, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud selleks loa või kuni on võetud vajalikud meetmed romusõiduki töötlemiseks kooskõlas artiklitega 28 ja 29 ning lammutustõendi väljastamiseks kooskõlas artikliga 25.

3. Romusõidukite purustamisega tegelevad tegevusloaga lammutuskojad ja jäätmekäitlejad võivad romusõidukeid, nende osi, komponente ja materjale segada muude jäätmete, sealhulgas pakendijäätmete ning elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega üksnes juhul, kui VIII lisa G osa punktides 1 ja 2 sätestatud kriteeriumid on täidetud ja nendes sätestatud piirväärtusi on järgitud.

Artikkel 28

Romusõidukite keskkonnaohutuks muutmine

1. 30 päeva jooksul pärast romusõiduki üleandmist tegevusloaga lammutuskojale muudab lammutuskoda selle sõiduki enne selle edasist töötlemist VIII lisa B osas sätestatud miinimumnõuete kohaselt keskkonnaohutuks.

2. VIII lisa B osas loetletud voolised ja vedelikud kogutakse ja ladustatakse liigiti kooskõlas VIII lisa A osas sätestatud nõuetega. Vanaõli kogutakse ja ladustatakse muudest voolistest ja vedelikest eraldi ning töödeldakse kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 21.

3. Käesoleva määruse artikli 5 lõikes 4 osutatud aineid sisaldavad osad, komponendid ja materjalid eemaldatakse romusõidukitest ning neid käideldakse kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 17.

4. Akud eemaldatakse romusõidukitest eraldi ja ladustatakse kindlaksmääratud alal edasiseks töötlemiseks määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 lõike 3 kohaselt.

5. Keskkonnaohutuks muudetud osi, komponente ja materjale käideldakse ja märgistatakse vastavalt direktiivi 2008/98/EÜ artiklitele 18 ja 19.

6. Tegevusloaga lammutuskoda dokumenteerib romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise, registreerides VIII lisa B osa punktis 4 loetletud teabe, ning edastab selle teabe iga kalendriaasta kohta liikmesriigi pädevale asutusele.

Artikkel 29

Osade ja komponentide kohustuslik eemaldamine enne purustamist nende korduskasutamiseks, taastootmiseks, taastamiseks ja ringlussevõtuks

1. Alates 1. septembrist 2029 peab tegevusloaga lammutuskoda tagama, et pärast seda, kui artiklis 28 osutatud keskkonnaohutuks muutmise toimingud on lõpule viidud, eemaldatakse romusõidukist enne purustamist või kokkupressimist VIII lisa C osas loetletud osad ja komponendid.

Tegevusloaga lammutuskojad eemaldavad VIII lisa C osas loetletud osad ja komponendid, mida on võimalik korduskasutada, taastoota või taastada, mittepurustaval viisil.

Käesoleva lõike teist lõiku ei kohaldata, kui tegevusloaga lammutuskoda tõendab, et VIII lisa C osas loetletud osade ja komponentide käsitsi, poolautomaatne või automaatne demonteerimine mittepurustaval viisil tooks kaasa ebaproportsionaalsed majanduslikud kulud, mida ei saa kompenseerida nende osade ja komponentide korduskasutamisest, taastootmisest või taastamisest eeldatavalt saadava tuluga.

2. Tegevusloaga lammutuskojalt ei nõuta, et ta eemaldaks VIII lisa C osas loetletud osad ja komponendid, välja arvatud need, mis tuleb eemaldada mittepurustaval viisil kooskõlas käesoleva artikli lõikega 1, kui ta tõendab, et purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil eraldatakse materjalid VIII lisa C osa teises veerus nimetatud osadest ja komponentidest sama tõhusalt kui käsitsi, poolautomaatse või automaatse demonteerimise käigus ning et VIII lisa G osa punktides 1 ja 2 sätestatud kriteeriumid on täidetud ja nendes sätestatud piirväärtusi on järgitud.

Esimese lõigu kohaldamisel esitab tegevusloaga lammutuskoda VIII lisa G osa punktis 3 loetletud teabe.

3. Lisaks direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 35 sätestatud kohustustele säilitab tegevusloaga lammutuskoda andmed nende romusõidukite kohta, mida töödeldakse käesoleva artikli lõike 2 kohaselt ilma osi, komponente ja materjale eelnevalt eemaldamata, sealhulgas lammutuskoja nime ja aadressi ning asjaomaste romusõidukite VIN-koodi.

Tegevusloaga lammutuskoda esitab käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud andmetes sisalduva teabe artikli 50 lõike 6 kohaselt pädevale asutusele.

Artikkel 30

Eemaldatud osi ja komponente käsitlevad nõuded

1. Kõiki romusõidukist artikli 29 lõike 1 kohaselt eemaldatud osi ja komponente hinnatakse, et teha kindlaks, kas need sobivad:

- a) korduskasutamiseks vastavalt VIII lisa D osa punkti 1 alapunktile a;
- b) taastootmiseks või taastamiseks vastavalt VIII lisa D osa punkti 1 alapunktile b;
- c) ringlussevõtuks või
- d) muudeks töötlemistoiminguteks, võttes arvesse VIII lisa F osas esitatud spetsiifilisi töötlemisnõudeid.

Hindamisel võetakse arvesse eelkõige esimeses lõigus osutatud protsesside tehnilist teostatavust ja sõiduki ohutusnõudeid.

2. Korduskasutamiseks, taastootmiseks või taastamiseks sobivad eemaldatud osad ja komponendid:

- a) tuleb märgistada vastavalt VIII lisa D osa punktile 2 ja
- b) need peavad olema transportimisel ning peale- ja mahalaadimisel kahjustuste eest asjakohaselt kaitstud.

3. VIII lisa E osas loetletud osi ja komponente ei tohi korduskasutada, välja arvatud juhul, kui lõikes 1 osutatud hindamine kinnitab, et nende osade ja komponentide kasutamine vastab määrustes (EL) 2018/858 ja (EL) nr 168/2013 sätestatud kohaldatavatele sõiduki nõuetele. Neid osi ja komponente võib teisele ettevõtjale korduskasutamiseks üle anda üksnes juhul, kui need paigaldab kvalifitseeritud remondi- ja hooldusettevõtja.

4. Romusõidukitest pärit või remondi- ja hooldustööde käigus eemaldatud osi ja komponente, mis hindamise tulemusel sobivad korduskasutamiseks, taastootmiseks või taastamiseks, ei käsitata jäätmetena. Tegevusloaga lammutuskojad teevad asjaomastele riiklikele asutustele taotluse korral kättesaadavaks järgmise:

a) lõikes 1 osutatud hindamist kinnitavad dokumendid, mis tõendavad, et osad ja komponendid sobivad korduskasutamiseks, taastootmiseks või taastamiseks, ning

b) sellise arve või lepingu koopia, mis on seotud nende osade ja komponentide üleandmisega.

5. Käesolevat artiklit ei kohaldata akudele, mille suhtes kohaldatakse määrust (EL) 2023/1542.

6. Tegevusloaga lammutuskoda tagab, et eemaldatud osad ja komponendid, mis ei sobi korduskasutamiseks, taastootmiseks või taastamiseks, edastatakse töötlemiseks kooskõlas lõike 1 esimese lõigu punktidega c ja d.

Artikkel 31

Kasutatud, taastoodetud või taastatud osade ja komponentidega kauplemine

1. Alates 1. septembrist 2029 tagab ettevõtja, kes müüb kasutatud, taastoodetud või taastatud varuosi ja komponente, et tegevusloaga lammutuskoda on märgistanud osad ja komponendid kooskõlas artikli 30 lõike 2 punktiga a.

2. Kui kasutatud, taastoodetud või taastatud osi ja komponente müüakse tarbijatele, tagavad ettevõtjad, et need osad ja komponendid säilitavad tavapärase kasutamise korral oma nõutavad funktsioonid ja toimivuse ning vastavad muudele nõuetele, mida kohaldatakse direktiivi (EL) 2019/771 kohaselt müüdavate kaupade suhtes.

3. Neid ettevõtjatele lõigetes 1 ja 2 kehtestatud nõudeid kohaldatakse olenemata kasutatavast kauplemisviisist, sealhulgas internetimüügi korral.

Artikkel 32

Osade ja komponentide korduskasutamine, taastootmine ja taastamine

1. Alates 1. septembrist 2029 edendavad liikmesriigid stiimulite abil osade ja komponentide korduskasutamist, taastootmist, ümberehitamist ja taastamist, olenemata sellest, kas need on eemaldatud sõiduki kasutamise või olelusringi lõpu etapis.

Esimeses lõigus osutatud stiimulid võivad hõlmata järgmist:

a) nõuet, et hooldus- ja remondiettevõtjad pakuksid klientidele lisaks võimalusele remontida sõidukit uute osade ja komponentide abil ka remonti kasutatud, taastoodetud või taastatud varuosade ja komponentide abil, tingimusel et selline nõue on sõnastatud nii, et see ei tekita mikro- ja väikeettevõtjatele liigseid kulusid ega halduskoormust;

b) majanduslikke stiimuleid, mille eesmärk on hoogustada kasutatud, taastoodetud või taastatud varuosade ja komponentide turgu.

2. Liikmesriigid lisavad käesoleva artikli lõikes 1 osutatud stiimulid direktiivi 2008/98/EÜ artikli 29 kohaselt nõutavatesse jäätmetekke vältimise programmidesse.

3. Komisjon hõlbustab lõikes 1 osutatud stiimulitega seotud teabe ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel.

Komisjon jälgib liikmesriikide pakutavate stiimulite tulemuslikkust.

Artikkel 33

Korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärad

1. Alates 1. jaanuarist 2030 võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, mis tagavad, et tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid tagaksid, et jäätmekäitlejad saavutavad järgmised sihtmäärad:

- a) korduskasutamine ja taaskasutamine koos arvatuna on sõiduki keskmise massi (välja arvatud akud) ja aasta kohta vähemalt 95 %;
- b) korduskasutamine ja ringlussevõtt koos arvatuna on sõiduki keskmise massi (välja arvatud akud) ja aasta kohta vähemalt 85 %.

2. Alates 1. jaanuarist 2032 võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, mis tagavad, et tootjad või artikli 17 lõike 1 kohaselt määratud tootjavastutusorganisatsioonid tagaksid, et jäätmekäitlejad täidavad eesmärgi võtta igal aastal ringlusse vähemalt 30 % plasti romusõidukites sisalduva plasti keskmisest kogumassist.

Ringlussevõetud plasti mass ja käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud plasti kogumass ei hõlma elastomeere, muid reaktoplaste kui polstri valmistamiseks kasutatavaid poliüuretaanvahtusid ega plaste, mis sisaldavad mõnda määruse (EL) 2019/1021 artiklis 7 osutatud ainet või on nendega saastunud, kui kõnealuse määruse IV lisas sätestatud piirnorme on ületatud.

Artikkel 34

Mittepüsivate jäätmete prügilasse ladestamise keeld

Alates 1. septembrist 2029 ei võeta prügilasse selliseid romusõidukite purustamisel saadud raskeid ja kergeid fraktsioone, mis säilivad peale töötlemist ja sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid, kui need ületavad VIII lisa G osa punkti 2 alapunktides d ja e sätestatud piirväärtusi.

Artikkel 35

Romusõidukeid sisaldavad saadetised

1. Romusõidukeid võib töödelda väljaspool asjaomast liikmesriiki või liitu, tingimusel et romusõidukeid või nende töötlemisel tekkinud jäätmeid sisaldavad saadetised on kooskõlas määrusega (EL) 2024/1157.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaseid romusõidukite saadetisi liidust kolmandasse riiki võetakse artiklis 33 sätestatud kohustuste täitmisel ja sihtmäärade saavutamisel arvesse üksnes juhul, kui romusõidukite eksportija esitab sihtkoha pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid selle kohta, et töötlemine toimus tingimustes, mida peetakse käesolevas määruses sätestatud nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud keskkonna- ja inimeste tervise kaitse nõuetega samaväärseks.

V PEATÜKK

KASUTATUD SÕIDUKITE JA ROMUSÕIDUKITE OMANDIÕIGUSE ÜLEMINEK JA NENDE ERISTAMINE ÜKSTEISEST

Artikkel 36

Kasutatud sõiduki omandiõiguse üleminek liidus

1. Kasutatud sõiduki omandiõiguse üleandmiseks liidus esitab ettevõtja füüsilisele või juriidilisele isikule, kes on huvitatud asjaomase sõiduki omandiõiguse saamisest, dokumendid, mis tõendavad, et tegemist ei ole romusõidukiga, olenemata kasutatavast kauplemisviisist, sealhulgas juhul, kui see toimub spetsiaalsete ettevõtjatele mõeldud enampakkumiste, kauglepingute või digiplatvormide kaudu. Need dokumendid tõendavad, et tegemist on tehnonõuetele vastava sõidukiga, või hõlmavad I lisa kohast hinnangut, millega tõendatakse, et tegemist ei ole romusõidukiga.

2. Kasutatud sõiduki omandiõiguse üleandmiseks liidus nõutakse füüsilistelt isikutelt, kes ei ole ettevõtjad, lõikes 1 osutatud dokumentide esitamist üksnes juhul, kui:

a) kindlustusselts on tunnistanud sõiduki majanduslikust aspektist täielikult hävinuks;

b) müük toimub täielikult digiplatvormi kaudu, ilma et sõidukit müüja ja ostja või nende nimel tegutsevate isikute vahel füüsiliselt üle antaks.

Artikkel 37

Sõiduki staatus

1. Liiklusõnnetuses osalenud sõidukile tekitatud kahju hindamisel hindab kindlustusselts või tema nimel hindamist tegev muu sõidukiekspert ka seda, kas sõiduk on I lisa kohaselt romusõiduk.

2. Kui tekib kahtlus, et kasutatud sõiduk on romusõiduk, võivad pädevad asutused nõuda, et sõidukiomanik esitaks dokumendid selle kohta, et asjaomane sõiduk ei ole romusõiduk. Nende dokumentide hulka kuuluvad I lisa kohane hinnang või kehtiv tehnoulevaatuse kontrollkaart.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmiseks, eemaldades I lisa loetletud kriteeriumid, mille alusel tehakse kindlaks, kas kasutatud sõiduk on romusõiduk, tingimusel et tehnoloogia areng jälgitavuse, parandamiskõlblikkuse ja ohutuse valdkonnas õigustab nende juhtude piiramist, kus sõidukit käsitatakse romusõidukina.

VI PEATÜKK

KASUTATUD SÕIDUKITE EKSPORT KOLMANDASSE RIIKI

Artikkel 38

Kasutatud sõidukite kolmandasse riiki eksportimise eest vastutav pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesolevas peatükis sätestatud kohustuste eest.
2. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 30. septembriks 2027 lõike 1 kohaselt määratud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Liikmesriigid teatavad komisjonile põhjendamatu viivitusega nende pädevate asutuste nimede või aadresside muudatustest.

Artikkel 39

Kasutatud sõidukite ekspordikontroll ja -nõuded

1. Alates 1. septembrist 2031 kohaldatakse eksporditavate kasutatud sõidukite suhtes käesolevas peatükis sätestatud kontrolle ja nõudeid.
2. Käesolev peatükk ei piira käesoleva määruse muude sätete ega kaupade ekspordiks vabastamist käsitlevate muude liidu õigusaktide, eelkõige määruse (EL) nr 952/2013 ja selle artiklite 46, 47, 267 ja 269 kohaldamist.
3. Kasutatud sõidukeid võib ekspordida ainult juhul, kui:
 - a) need ei ole romusõidukid ja
 - b) need vastavad ekspordideklaratsiooni esitamise päeval tehnonõuetele, välja arvatud juhul, kui need on artikli 2 lõike 2 punkti f ja XI lisa kohaselt tunnistanud erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks.
4. Iga eksporditava kasutatud sõiduki kohta esitatakse või tehakse tollile kättesaadavaks järgmine teave:
 - a) kasutatud sõiduki VIN-kood ja selle liikmesriigi identifitseerimisnumber, kus sõiduk viimasena registreeriti;
 - b) kinnitus selle kohta, et kasutatud sõiduk vastab käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud nõuetele, või XI lisas osutatud tõend.
5. Selleks et kontrollida, kas kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamine vastab käesolevale peatükile,
 - a) vahetab toll kuni artikli 46 lõikes 4 osutatud ühenduse kasutusele võtmiseni teavet ja teeb koostööd pädevate asutustega vastavalt artiklile 45 ning võtab vajaduse korral sellist teabevahetust ja koostööd arvesse, et võimaldada kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist;
 - b) kui artikli 46 lõikes 4 osutatud ühendus on kasutusele võetud, kohaldatakse artiklit 40, artikli 41 lõikeid 2 ja 3 ning artikli 43 lõiget 3, ning artiklite 42, 43 ja 44 kohaseid teateid ja muud teavet vahetatakse kõnealuste elektrooniliste süsteemide kaudu.

6. Eksporditava kasutatud sõiduki puhul

a) ei tehta deklarandi arvestuskannet vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklile 182;

b) ei tehta enesehindamist vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artiklile 185.

Artikkel 40

Sõiduki seisukorda käsitleva teabe automaatne kontrollimine

1. Enne kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamist kontrollib toll artikli 46 lõikes 4 osutatud elektrooniliste süsteemide kaudu elektrooniliselt ja automaatselt, kas VIN-koodi ja viimase registreeringu liikmesriigi teabe põhjal vastab sõiduk tehnonõuetele. Seda kohustust ei kohaldata sõidukite suhtes, mis on artikli 2 lõike 2 punkti f ja XI lisa kohaselt tunnistatud erilise kultuurilise väärtusega sõidukiteks.

2. Kui tollile esitatud või kättesaadavaks tehtud teave ei vasta lõike 1 kohaselt riiklikes sõidukiregistrites ja riiklikes elektroonilistes tehnonõuetause süsteemides sisalduvale teabele, ei vabasta toll kõnealust sõidukit ekspordiks ja teatab sellest asjaomasele füüsilisele või juriidilisele isikule nimetatud süsteemide kaudu.

Artikkel 41

Riskijuhtimine ja tollikontroll

1. Artikli 39 sätete täitmise tagamiseks kontrollib toll eksporditavaid kasutatud sõidukeid vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 kohastele riskijuhtimise ja tollikontrolli nõuetele. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 40 kohaldamist, põhinevad sellised kontrollid peamiselt riskianalüüsil, nagu on sätestatud määruses (EL) nr 952/2013.

2. Lisaks käesoleva artikli lõikes 1 osutatud riskijuhtimisele ja pärast artiklis 46 osutatud ühenduse kasutusele võtmist sisaldavad artikli 46 lõikes 1 osutatud elektroonilised süsteemid teavet selle kohta, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab keskkonnakaitse või liiklusohutusega seotud eritingimustele vastavalt käesoleva artikli lõikele 3, ning toll kontrollib seda artikli 46 lõikes 4 osutatud ühenduse kaudu automaatselt ja elektrooniliselt.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 51 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades käesoleva artikli lõikes 2 osutatud vastavustingimused seoses keskkonnakaitse ja liiklusohutuse eritingimustega, mida importiv kolmas riik kohaldab kasutatud sõidukite impordi suhtes, kui kõnealune kolmas riik on sellistest tingimustest komisjonile teatanud. Kõnealused tingimused peavad olema kontrollitavad artikli 46 lõikes 1 osutatud elektroonilistes süsteemides kättesaadava teabe põhjal.

4. Komisjon avaldab spetsiaalses veebiportaalis eritingimused, millest talle on teatatud ja mis on seotud lõikes 3 osutatud kolmandate riikide kehtestatud keskkonnakaitse- ja liiklusohutusnõuetega, ja ajakohastab neid korrapäraselt.

*Artikkel 42***Peatamine**

1. Kui on põhjendatud alus arvata, et eksporditav kasutatud sõiduk ei pruugi vastata käesoleva peatüki nõuetele, peatab toll viivitamata kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamise, teatab peatamisest viivitamata artikli 38 alusel määratud pädevatele asutustele ja edastab kogu asjakohase teabe, mida pädevad asutused vajavad, et teha kindlaks, kas kasutatud sõiduk vastab käesoleva määruse nõuetele ja kas selle võib ekspordiks vabastada.
2. Selleks et teha kindlaks, kas kasutatud sõiduk, mille suhtes kohaldatakse lõikes 1 osutatud peatamist, vastab käesolevale määrusele, võivad pädevad asutused nõuda igalt kõnealuse kasutatud sõiduki ekspordiga seotud isikult lisateavet, sealhulgas teavet sõiduki müügi või omandiõiguse üleandmise kohta, näiteks arve või lepingu koopiat, ning dokumentaalseid tõendeid selle kohta, et kasutatud sõiduk on ette nähtud edasiseks kasutamiseks.

*Artikkel 43***Ekspordiks vabastamine**

1. Kui kasutatud sõiduki ekspordiks vabastamine on artikli 42 kohaselt peatatud, siis vabastatakse kasutatud sõiduk ekspordiks juhul, kui on täidetud kõik muud vabastamisega seotud nõuded ja formaalsused ning vähemalt üks järgmine tingimus:
 - a) artikli 38 alusel määratud pädevad asutused ei ole nelja tööpäeva jooksul alates peatamise algusest taotlenud tollilt peatamise jätkamist või
 - b) artikli 38 alusel määratud pädevad asutused on teatanud tollile, et kiidavad heaks käesoleva peatüki kohase ekspordiks vabastamise.
2. Ekspordiks vabastamist ei saa käsitada tõendina liidu õiguse, eeskätt käesoleva määruse või määruse (EL) nr 952/2013 täitmise kohta.
3. Toll edastab viimase registreeringu liikmesriigi sõidukite registreerimisasutusele automaatse teate sõiduki lahkumise kohta liidust, kasutades artikli 46 lõikes 4 osutatud ühendust. Sõidukite registreerimisasutus kannab oma riiklikku sõidukiregistrisse teabe selle kohta, et sõiduk eksporditi kolmandasse riiki.

*Artikkel 44***Ekspordiks vabastamisest keeldumine**

1. Kui pädev asutus jäeldab, et kasutatud sõiduk, mille peatamisest on artikli 42 kohaselt teatatud, ei vasta käesoleva peatüki nõuetele, nõuab pädev asutus viivitamata, et toll ei vabastaks seda ekspordiks, ja teatab sellest tollile.
2. Kui pädev asutus on esitanud lõike 1 kohase teate, ei vabasta toll kasutatud sõidukit ekspordiks.

*Artikkel 45***Asutustevaheline koostöö ja teabevahetus**

1. Liikmesriikide pädevad asutused abistavad üksteist vastastikku käesoleva peatüki rakendamisel, vahetades kahepoolselt teavet, eelkõige selleks, et kontrollida sõiduki seisukorda, sealhulgas sõiduki registreerimisstaatust liikmesriigis, kus see oli varem registreeritud.

2. Asjakohasel juhul teevad liikmesriikide pädevad asutused koostööd ka kolmandate riikide haldusasutustega. Selline koostöö võib hõlmata asjakohase teabe jagamist, ühiskontrollide läbiviimist ja muus vormis vastastikust abi, mida peetakse vajalikuks, et tagada vastavus kasutatud sõidukite eksporti reguleerivatele kehtivatele õigusnormidele.

3. Toll ja liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikega 2 ja vahetavad teavet, mida on vaja nende ülesannete täitmiseks käesoleva määruse kohaselt, sealhulgas elektrooniliste vahendite kaudu. Toll võib anda kooskõlas määruse (EL) nr 952/2013 artikli 12 lõikega 1 ja artikli 16 lõikega 1 konfidentsiaalset teavet, mille nad on saanud oma ülesannete täitmise käigus või mis on neile esitatud konfidentsiaalselt, selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus on ettevõtja või kaupleja asukoht.

4. Kui pädevad asutused on saanud teavet kooskõlas lõigetega 1, 2 ja 3, võivad kõnealused pädevad asutused anda nimetatud teavet teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

5. Teavet riskide kohta vahetatakse järgmiselt:

a) tolliasutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 46 lõikele 5;

b) tolli ja komisjoni vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2;

c) tolli ja pädevate asutuste, sealhulgas teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahel vastavalt määruse (EL) nr 952/2013 artikli 47 lõikele 2.

*Artikkel 46***Elektroonilised süsteemid**

1. Teabe vahetamiseks VIN-koodi ning sõidukite registreerimisstaatuse ja tehnilise seisukorra kohta riiklike sõidukiregistrite ning liikmesriikide tehnoloogilise elektrooniliste süsteemide vahel, samuti ühenduse loomiseks ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga, kui seda on vaja käesolevas peatükis sätestatud kontrollide tegemiseks ja nõuete täitmiseks, kasutatakse komisjoni välja töötatud elektroonilist süsteemi MOVE-HUB.

2. Lõikes 1 osutatud elektroonilisel süsteemil MOVE-HUB peavad olema vähemalt järgmised funktsioonid:

a) võimalus vahetada reaajas andmeid riiklike sõidukiregistrite ja nendega ühendatud liikmesriikide tehnöülevaatuse elektrooniliste süsteemidega;

b) võimalus kontrollida automaatselt ja elektrooniliselt direktiivi 2014/45/EL II lisas osutatud tehnöülevaatuse kontrollkaardil esitatud andmeid sõiduki esmase registreerimise kuupäeva seisuga ning selle liikmesriigi andmeid, kus sõiduk viimasena registreeriti, nagu on osutatud direktiivis 1999/37/EÜ, et teha kindlaks, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab artiklis 39, artikli 40 lõikes 1 ja artiklis 41 sätestatud nõuetele;

c) võimalus luua ühendus määruse (EL) 2022/2399 kohase ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga, et vahetada andmeid ja toetada artikli 40 lõikes 1 ja artikli 41 lõikes 2 osutatud teabevahetuse protsessi ning artiklites 42, 43 ja 44 osutatud teavituste saatmist;

d) võimalus lubada artikli 45 lõike 2 kohase koostöö eesmärgil elektroonilist teabevahetust kolmandate riikide pädevate asutustega, kes on artikli 41 lõike 2 kohaselt teatanud komisjonile eritingimustest, mida nad kohaldavad kasutatud sõidukite impordi suhtes.

3. Liikmesriigid ühendavad oma riiklikud sõidukiregistrid ja riiklikud elektroonilised tehnöülevaatuse süsteemid lõikes 1 osutatud elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB. Ühendus võetakse kasutusele kahe aasta jooksul pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.

4. Komisjon ühendab käesoleva artikli lõikes 1 osutatud süsteemi MOVE-HUB määruse (EL) 2022/2399 artikliga 4 loodud Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna sertifikaate käsitleva teabe vahetamise süsteemiga, et oleks võimalik teha artiklis 40 ja artikli 41 lõikes 2 osutatud automaatseid kontrolle ning saata artiklites 42, 43 ja 44 osutatud teateid. Ühendus võetakse kasutusele nelja aasta jooksul pärast käesoleva artikli lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.

5. Komisjon võtab hiljemalt 30. septembriks 2028 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse vajalik kord lõikes 2 osutatud MOVE-HUBi funktsioonide rakendamiseks, sealhulgas tehnilised meetmed, mida on vaja riiklike elektrooniliste süsteemide ühendamiseks MOVE-HUBiga, MOVE-HUBiga ühendamise tingimused, riiklike süsteemide edastatavad andmed ja omavahel ühendatud riiklike süsteemide kaudu kõnealuste andmete edastamise vorm. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

VII PEATÜKK
TÄITMISE TAGAMINE

Artikkel 47

Kontrollid

1. Käesoleva määruse täitmise tagamiseks kehtestavad liikmesriigid kontrollistrateegiad, mille eesmärk on avastada ebaseaduslik tegevus romusõidukite ning nende osade ja komponentide kogumise, töötlemise ja ekspordi valdkonnas. Nendes strateegiates nähakse ette lõigetes 2, 3 ja 4 osutatud kontroll.
2. Käesoleva määruse täitmise tagamiseks kontrollivad liikmesriigid:
 - a) tegevusloaga lammutuskodasid;
 - b) kogumiskohti;
 - c) muid osalisi ja ettevõtjaid, kes võivad osaleda romusõidukite kogumises, töötlemises ja ekspordis või müüvad kasutatud varuosi ja komponente.
3. Igal kalendriaastal kontrollitavate lõikes 2 loetletud ettevõtjate koguarv arvutatakse nii, et nad moodustavad vähemalt 10 % lõike 2 punktides a ja b loetletud ettevõtjatest.
4. Liikmesriigid kontrollivad ka korrapäraselt ja riskipõhiselt kasutatud sõidukite ekspordi, et kontrollida vastavust artiklile 39.
5. Selleks et eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest, võivad liikmesriikide pädevad asutused kontrollida selliste kasutatud sõidukite saadetisi, mille puhul kahtlustatakse, et tegemist on romusõidukitega, et teha kindlaks, kas need vastavad artiklis 36 ja I lisas sätestatud nõuetele, ning et teha selliste saadetiste üle asjakohaselt järelevalvet.
6. Kui liikmesriigi pädevad asutused teevad kindlaks, et kavandatud kasutatud sõidukite saadeti sisaldab üht või mitut romusõidukit, võib romusõidukite kahtlusega sõidukite asjakohase analüüsi, kontrollimise ja ladustamise kulud sisse nõuda nende sõidukite saatmist korraldavatelt isikutelt.

Artikkel 48

Täitmise tagamiseks tehtav koostöö riiklikul tasandil ja liikmesriikide vahel

1. Liikmesriigid kehtestavad kõigi käesoleva määruse täitmise tagamises osalevate asjaomaste pädevate asutuste jaoks tulemuslikud mehhanismid, mis võimaldavad kõnealustel asutustel teha koostööd ja koordineerida riigi sees täitmise tagamise poliitika ja meetmete väljatöötamist ja rakendamist, et teha järelevalvet sõidukite registreerimise, registreeringu ajutise peatamise ja peatamise, registrist kustutamise, lammutustõendite ja kasutatud sõidukite ekspordi üle ning tõkestada romusõidukite ebaseaduslikku töötlemist ja ekspordi.

2. Liikmesriigid teevad kahe- või mitmepoolset koostööd eesmärgiga hõlbustada romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ja ekspordi tõkestamist ja avastamist ning tegeleda kadunud sõidukite probleemiga. Nad vahetavad artiklis 46 osutatud elektroonilise andmevahetussüsteemi kaudu asjaomast teavet sõidukite registreerimise, registreeringu ajutise peatamise ja peatamise ning registrist kustutamise kohta. Samuti vahetavad nad asjaomast teavet selliste tegevusloaga lammutuskodade ning remondi- ja hooldusettevõtjate kohta, kes ei ole saanud lammutuskoja tegevusluba, ning muude osaliste ja ettevõtjate kohta, kes võivad teha romusõidukite töötlemisega seotud toiminguid. Nad jagavad korrapäraselt teavet, kogemusi ja teadmisi romusõidukitega seotud ebaseadusliku tegevuse, täitmise tagamise meetmete ja ühismeetmete kohta väljakujunenud struktuuride raames, nagu õiguskaitsevõrgustikud, asutused ja käesoleva määruse artikli 52 kohaselt loodud komitee.

Sõidukite registreerimisandmete vahetamine hõlmab juurdepääsu andmetele, mis käsitlevad teiste liikmesriikide pädevate asutustega tehtud kontrolle ning nende laadi ja tulemusi, ja kõnealuste andmete vahetamist, et hõlbustada käesoleva määruse täitmise tagamist.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile teabe oma alaliste töötajate kohta, kes vastutavad käesoleva artikli lõikes 2 ja artiklis 45 osutatud koostöö eest.

Artikkel 49

Karistused

Hiljemalt 1. septembriks 2029 kehtestavad liikmesriigid normid karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse artikli 15 lõike 1, artikli 16, artikli 18 lõike 1, artikli 22 lõigete 1 ja 2, artiklite 23 ja 24, artikli 25 lõigete 1 ja 2, artiklite 26–31 ning artiklite 33, 34, 36, 37 ja 39 rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata nimetatud normidest ja meetmetest ning nende hilisematest muudatustest.

Artikkel 50

Aruandlus komisjonile

1. Alates 1. septembrist 2029 teevad liikmesriigid iga kalendriaasta kohta ja vormis, mille komisjon on kehtestanud lõike 5 kohaselt, üldsusele kättesaadavaks järgmised tootjatelt, tootjavastutusorganisatsioonidelt ja jäätmekäitlejatelt saadud tabel ja andmetel põhinevad koondandmed:

- a) liikmesriigis registreeritud sõidukite arv;
- b) liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks tehtud sõidukite arv;
- c) liikmesriigis kogutud ja keskkonnaohutuks muudetud romusõidukite arv ja mass;
- d) liikmesriigi territooriumil ringlussevõetud romusõidukite arv ja mass;
- e) teise liikmesriiki või kolmandasse riiki eksporditud või edasiseks töötlemiseks saadetud romusõidukite arv ja mass;
- f) kolmandast riigist imporditud või edasiseks töötlemiseks saadetud romusõidukite arv ja mass;
- g) ekspordiks vabastatud kasutatud sõidukite arv ja imporditud kasutatud sõidukite arv;
- h) väljastatud lammutustõendite arv;

- i) romusõidukitest eemaldatud selliste osade, komponentide ja materjalide kogumass ja asjakohasel juhul kogus, mis on ette nähtud:
 - i) korduskasutamiseks;
 - ii) taastootmiseks või taastamiseks;
 - iii) ringlussevõtuks;
 - iv) taaskasutamiseks, sealhulgas energiakasutuseks;
 - v) kõrvaldamiseks;
- j) nende romusõidukite kogus ja mass, mida on töödeldud muul kui punktis d märgitud viisil;
- k) tagasitääteks kasutatud romusõidukite kogus ja mass;
- l) artiklis 33 sätestatud sihtmäärad, mille on saavutanud kõik liikmesriigis tegutsevad jäätmeäritajad;
- m) artikli 29 lõikes 2 sätestatud erandi kasutamine ja viis, kuidas aruandev liikmesriik on selle üle järelevalvet teinud;
- n) andmed tootjavastutusorganisatsioonide kohta, sealhulgas nende juriidiliste isikute nimed, keda nad esindavad;
- o) andmed artikli 21 rakendamise kohta;
- p) romusõidukitest eemaldatud selliste osade ja komponentide kogused, mis sisaldavad olulist kogust kriitilisi toormeid, ning sellistest osadest ja komponentidest taaskasutusse võetud kriitiliste toormete kogused.

Liikmesriigid teevad esimeses lõigus osutatud andmed üldsusele kättesaadavaks 18 kuu jooksul pärast selle aruandeperioodi lõppu, mille kohta neid andmeid kogutakse. Andmed peavad olema masinloetavad, võimaldama sorteerimist ja päringute tegemist ning järgima kolmandatele isikutele kasutamiseks avatud standardeid. Liikmesriigid teavitavad komisjoni, kui esimeses lõigus osutatud andmed kättesaadavaks tehakse.

Esimene aruandlusperiood on esimene kalendriaasta pärast lõikes 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmist.

2. Andmetele, mille liikmesriigid lõike 1 kohaselt kättesaadavaks teevad, lisatakse kvaliteedikontrolli aruanne. Kõnealune teave esitatakse vormis, mille komisjon on kehtestanud vastavalt lõikele 5.
3. Liikmesriigid koostavad iga viie aasta järel aruande, milles antakse ülevaade järgmisest:
 - a) stiimulid, mis on kehtestatud osade ja komponentide korduskasutamise, taastootmise ja taastamise edendamiseks vastavalt artiklile 32, ja nende hinnanguline mõju;
 - b) nende riigisisese õiguses käesoleva määruse rikkumiste eest kooskõlas artikliga 49 ette nähtud karistuste ja muude sanktsioonide kohaldamine, sealhulgas teatatud rikkumiste ja võetud meetmete liikide loetelu;

c) artikli 47 kohaselt tehtud kontrollide tulemused;

d) mõistete „romusõiduk“ ja „kasutatud sõiduk“ kohaldamise viis, sealhulgas sellega seotud praktilised raskused.

Liikmesriigid esitavad komisjonile kõnealuse aruande kuue kuu jooksul pärast selles hõlmatava viieaastase ajavahemiku lõppu. Esimene aruanne esitatakse komisjonile hiljemalt 1. septembriks 2032.

Komisjon vaatab liikmesriikide esitatud aruanded läbi ning koostab ja avaldab saadud teabe kohta aruanded, et toetada käesoleva määruse rakendamise hindamist liikmesriikides ja hõlbustada teabevahetust liikmesriikides kohaldatavate parimate tavade kohta.

4. Komisjon kogub käesoleva määruse rakendamise seire eesmärgil käesoleva artikli kohaselt kättesaadavaks tehtud teavet ja vaatab selle läbi.

5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse:

a) lõike 1 kohaste andmete arvutamise, kontrollimise ja esitamise metoodika ning kord, sealhulgas:

i) metoodika lõike 1 punktides i, j, k ja p osutatud eesmärkidel eemaldatud osade, komponentide ja materjalide koguse ning massi kindlaksmääramiseks;

ii) metoodika ringlussevõetud jäätmete massi kindlaksmääramiseks, sealhulgas arvutus- ja mõõtepunktide kindlaksmääramiseks, ning vajaduse korral keskmiste kaomäärade kohaldamise võimalused;

iii) metoodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse artiklis 33 osutatud korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtmäärade saavutamist, sealhulgas romusõidukite ja muude jäätmete kombineeritud purustamise korral, millele on osutatud artiklis 27 ja VIII lisa G osa punktis 3;

b) lõike 1 kohase komisjonile esitatava aruande vorm ja kvaliteedikontrolli aruande vorm.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu hiljemalt 31. märtsiks 2029 kooskõlas artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Tootjad, tootjavastutusorganisatsioonid, jäätmekäitlejad ja muud asjaomased ettevõtjad peavad esitama pädevatele asutustele õiged ja usaldusväärsed andmed, mis võimaldavad liikmesriikidel täita käesolevast artiklist tulenevaid aruandluskohustusi.

VIII PEATÜKK

DELEGEERITUD VOLITUSED JA KOMITEEMENETLUS

Artikkel 51

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõigetes 3 ja 6, artikli 6 lõigetes 6–9, artikli 7 lõikes 3, artikli 11 lõikes 4, artikli 12 lõikes 2, artikli 21 lõikes 2, artikli 22 lõikes 6, artikli 26 lõikes 3, artikli 37 lõikes 3 ja artikli 41 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 13. augustist 2026. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegerimine pikeneb automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle kohta vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 lõigetes 3 ja 6, artikli 6 lõigetes 6–9, artikli 7 lõikes 3, artikli 11 lõikes 4, artikli 12 lõikes 2, artikli 21 lõikes 2, artikli 22 lõikes 6, artikli 26 lõikes 3, artikli 37 lõikes 3 ja artikli 41 lõikes 3 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 5 lõigete 3 ja 6, artikli 6 lõigete 6–9, artikli 7 lõike 3, artikli 11 lõike 4, artikli 12 lõike 2, artikli 21 lõike 2, artikli 22 lõike 6, artikli 26 lõike 3, artikli 37 lõike 3 ning artikli 41 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle kohta vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 52

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee, mis on loodud direktiivi 2008/98/EÜ artikli 39 alusel. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

IX PEATÜKK
MUUDATUSED

Artikkel 53

Määruse (EL) 2023/1542 muutmine

Määruse (EL) 2023/1542 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse XII lisale.

Artikkel 54

Määruse (EL) 2019/1020 muutmine

Määruse (EL) 2019/1020 II lisa punktid 10 ja 11 jäetakse välja.

Artikkel 55

Määruste (EL) 2018/858 ja (EL) nr 168/2013 muutmine

Määruse (EL) 2018/858 II lisa ja määruse (EL) nr 168/2013 II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse XI lisale.

X PEATÜKK
LÕPPSÄTTED

Artikkel 56

Läbivaatamine

1. Komisjon vaatab hiljemalt 31. detsembriks 2035 läbi käesoleva määruse kohaldamise ning selle keskkonnale, inimeste tervisele ja ühtse turu toimimisele avalduva mõju, koostab selle kohta aruande ning esitab selle aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Asjakohasel juhul lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse asjaomaste sätete muutmiseks.
2. Võttes arvesse tehnika arengut ja liikmesriikides saadud praktilisi kogemusi ning määruse (EÜ) nr 1907/2006 muudatusi, lisab komisjon oma aruandesse hinnangu järgmiste aspektide kohta:
 - a) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala, eelkõige II ja III peatüki ning IV peatüki 2. jao sätteid määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõikes 2 määratletud L-kategooria sõidukitele ning määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõikes 1 sätestatud M₂-, M₃-, N₂- ja N₃- ja O-kategooria sõidukitele;
 - b) vajadus laiendada mitmeastmelises tüübikinnitusmenetluses tüübikinnituse saanud sõidukitele ja autoelamutele kohaldatavate sätete kohaldamisala ning lisada haagissuvilad käesoleva määruse kohaldamisalasse;
 - c) vajadus laiendada käesoleva määruse, eelkõige VI peatüki sätete kohaldamisala määruse (EL) nr 168/2013 artikli 4 lõikes 2 määratletud L-kategooria sõidukitele;
 - d) meetmed, mis käsitlevad teabe esitamist sõidukites sisalduvate probleemsete ainete kohta, ja vajadus kehtestada täiendavad sätted probleemsete ainete kohta, mis võivad mõjutada sõidukite kvaliteetset ringlussevõttu nende olemusringi lõpus;

- e) IV peatükis sätestatud meetmed, mis on seotud romusõidukite käitlemisega, sealhulgas artiklis 33 sätestatud sihtmäärade tasemed ja vajadus neid muuta;
- f) vajadus laiendada käesoleva määruse kohaldamisala seoses artiklis 33 sätestatud ringlussevõtu sihtmäärade tasemetega sõidukikategooriatele, mille suhtes artiklit 33 käesoleva määruse alusel ei kohaldata;
- g) rikkumised ning artiklis 49 sätestatud karistuste mõjus, proportsionaalsus ja hoiatavus;
- h) vajadus muuta artiklit 5;
- i) see, mil määral on kadunud sõidukite küsimus lahendatud, sealhulgas kadunud sõidukite hinnanguline arv ja hinnang kasutatud sõidukite ekspordiga seotud meetmete mõju kohta, ning vajadus lisada täiendavaid meetmeid sõidukite jälgitavuse küsimusega tegelemiseks;
- j) nõuded ringlussevõetud plasti sisalduse kohta, sealhulgas liidus ja väljaspool liitu asuvatele ringlussevõtukäitistele kehtestatud sihtmäärad ja kohustused, mis on sätestatud käesoleva määruse artikli 6 lõigetes 1–4, ning vajadus teha selle alusel muudatusi, sealhulgas terase ja alumiiniumiga seotud arengusuundumuste hinnang seoses käesoleva määruse artikli 6 lõigetega 7 ja 8 ning muude asjakohaste liidu õigusaktidega, nagu määrus (EL) 2025/40 või määrus (EL) 2024/1781, et tagada sidusus ja kooskõla;
- k) kulude jaotamise mehhanism sõidukite puhul, millest saavad romusõidukid teises liikmesriigis, nagu on sätestatud artiklis 22, ja vajadus seda muuta;
- l) sätted protsesside kohta, mis võivad mõjutada sõidukite kvaliteetset ringlussevõttu nende olerusringi lõpus;
- m) riiklike tehnonõuetele vastavuse kriteeriumide erinevuste mõju kasutatud sõidukite ekspordile;
- n) riiklike sõidukite registreerimissüsteemide toimivus, koostalitlusvõime ja usaldusväarsus ning nende piiriülene teabevahetus sõidukite täpse identifitseerimise, staatuse ja jälgitavuse tagamisel kogu nende olerusringi kestel, pöörates eritählepanu järgmisele:
 - i) ajutise registrist kustutamine mõju sõiduki andmete õigsusele, juurdepääsetavusele ja jälgitavusele, sealhulgas selle roll kadunud sõidukite tuvastamisel;
 - ii) vajadus kogu liidus kohaldatavate ajutise registrist kustutamise miinimumnõuete järele, näiteks maksimaalse kestuse ja rangete uuendamistingimuste kehtestamine, et suurendada sõidukite jälgitavust ja tõkestada nende ebaseaduslikku käitlemist.

3. Komisjon vaatab hiljemalt 31. detsembriks 2033 läbi olukorra seoses uutes sõidukites sisalduva biopõhise plasti ja rehvide ümbertöötlemisel saadud elastomeeride tehnoloogilise arengu, keskkonnatoime, majanduslike näitajate ja kättesaadavusega, võttes arvesse direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud kestlikkuse kriteeriume ja rehvidele määruse (EL) 2024/1781 kohaselt kehtestatavaid kestlikkuse kriteeriume.

4. Kui see on asjakohane ja lähtudes lõikes 3 osutatud läbivaatamisest, võib komisjon esitada seadusandliku ettepaneku, et:

- a) kehtestada sõidukites kasutatavas plastis sisalduvatele biopõhistele lähteainetele kestlikkusnõuded;
- b) kehtestada sihtmäärad, et suurendada sõidukites kasutatavas plastis biopõhiste lähteainete kasutamist;
- c) kehtestada sihtmäärad, et hõlmata sõidukirehvide ümbertöötlemisel saadud elastomeeride kasutamist;
- d) hinnata, mil määral võib punktis b osutatud sihtmäärasid kombineerida artikli 6 lõikes 1 sätestatud sihtmääradega või neile lisada;
- e) hinnata, mil määral võib punktis c osutatud sihtmäärasid kombineerida artikli 6 lõikes 1 sätestatud sihtmääradega;
- f) muuta asjakohasel juhul määruse (EL) 2025/40 artikli 3 lõike 1 punktis 53 sätestatud biopõhise plasti määratlust, käesoleva määruse artikli 3 lõike 1 punktis 9 sätestatud plasti määratlust ja käesoleva määruse artikli 6 lõikes 1 sätestatud ringlussevõetud plasti sihtmäärade kohaldamisala;
- g) muuta asjakohasel juhul artikli 6 lõikes 2 osutatud arvutus- ja kontrollimeetodikat ning nõudeid liidus ja kolmandates riikides asuvatele rehve elastomeerideks ümbertöötlevatele käitistele.

5. Kui see on romusõidukite tulemusliku ja ühetaolise jälgitavuse tagamiseks asjakohane ja tuginedes lõike 2 punktis n osutatud läbivaatamisele, võib komisjon esitada seadusandliku ettepaneku sõidukite ajutist registrist kustutamist käsitlevate kogu liidus kohaldatavate normide kohta.

6. Komisjon teeb hiljemalt 14. augustiks 2031 hindamise, et analüüsida artikli 10 kohaselt esitatud deklaratsioonide põhjal, kas valmistajad on artikli 6 lõikes 1 sätestatud ringlussevõetud plasti sihtmäärade saavutamisel graafikus. Hinnatakse eelkõige järgmist:

- a) plasti ringlussevõtuks sobiva tehnoloogia kättesaadavus;
- b) ringlussevõetud plasti piisav kättesaadavus;
- c) ringlussevõetud plasti kvaliteet võrreldes nõutava ohutustasemega ning
- d) tehnilised ja majanduslikud raskused ringlussevõetud plasti sihtmäärade saavutamisel.

Hindamise põhjal võib komisjon asjakohasel juhul esitada Euroopa Parlamendile ja nõukogule seadusandliku ettepaneku artikli 6 lõikes 1 sätestatud sihtmäärade muutmiseks, et näha ette erandid selles sätestatud kohaldamisalast, ajakavast või miinimumprotsendimääradest.

Artikkel 57

Kehtetuks tunnistamine ja üleminekusätted

1. Direktiiv 2000/53/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 1. septembrist 2028.

Sellelegipoolsest kohaldatakse jätkuvalt direktiivi 2000/53/EÜ

- a) artikli 4 lõiget 2 ja II lisa kuni 31. augustini 2032; direktiivi 2000/53/EÜ II lisa kannete (5a), 5(b)(i), 5(b)(ii) ja 16 kohaldamine lõpeb alates 13. augustist 2026;
- b) artikli 5 lõike 4 teist lõiku, artikli 6 lõike 3 teist lõiku, artikli 7 lõiget 1 ning artikli 8 lõikeid 3 ja 4 kuni 31. augustini 2029;

- c) artikli 6 lõike 3 esimeste lõiku ja I lisa kuni 31. augustini 2029;
 - d) artikli 7 lõike 2 punkti b kuni 31. detsembrini 2030;
 - e) artikli 9 lõike 1a esimest ja kolmandat lõiku, artikli 9 lõiget 1b ja artikli 9 lõiget 1d kuni 31. augustini 2029;
 - f) artikli 9 lõike 1a teist lõiku kuni 31. augustini 2031.
2. Direktiiv 2005/64/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 31. augustist 2032.

Kõnealuse direktiivi artikli 6 lõige 3 tunnistatakse kehtetuks alates 31. augustist 2029.

3. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt XV lisas esitatud vastavustabelitele.
4. Erandina käesoleva määruse artikli 8 lõikest 2 käsitatakse kuni 14. augustini 2032 kõnealuse artikli viiteid käesoleva määruse artiklile 4 viidetena direktiivi 2005/64/EÜ artiklile 5.

Erandina käesoleva määruse artikli 8 lõikest 2 käsitatakse kuni 14. augustini 2032 kõnealuse artikli viiteid käesoleva määruse artiklile 5 viidetena direktiivi 2005/64/EÜ artikli 6 lõikele 2.

Artikkel 58

Kohaldatavus Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga

1. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga kohaldatakse artiklit 14 üksnes seoses artiklitega 30 ja 31 ning artikli 35 lõikega 1.
2. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artikleid 15–29, artikleid 32, 33 ja 34 ning artikli 35 lõiget 2.
3. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artikli 47 lõike 2 punkti a ja artikli 47 lõiget 3.
4. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artikli 48 lõikeid 1 ja 2 seoses romusõidukite ebaseadusliku töötlemise tõkestamisega.
5. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artikli 48 lõiget 2 seoses tegevusloaga lammutuskodasid käsitleva asjakohase teabe vahetamisega.
6. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artiklit 49 seoses artikli 15 lõikega 1, artikliga 16, artikli 19 lõikega 1, artikli 22 lõigetega 1 ja 2, artiklitega 23 ja 24, artikli 25 lõigetega 1 ja 2 ning artiklitega 27, 28, 29, 33 ja 34.
7. Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis seoses Põhja-lirimaaga ei kohaldata artikli 50 lõike 1 punkte c, d ja h, punkti i alapunkte iii, iv ja v, punkte j, k, l, m, n ja o ning artikli 50 lõike 3 punkti a.

Artikkel 59

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnenandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates 1. septembrist 2028.

Artikli 4 lõiget 3, artikli 5 lõikeid 2–9, artikli 6 lõikeid 4–9 ja 11, artikli 7 lõikeid 3 ja 4, artikli 9 lõiget 7, artikli 11 lõiget 4, artikli 12 lõiget 2, artikli 13 lõiget 6, artikli 14 lõiget 4, artikli 15 lõiget 6, artikli 21 lõiget 2, artikli 22 lõiget 6, artikli 26 lõiget 3, artikli 37 lõiget 3, artikli 41 lõiget 3, artikli 46 lõiget 5 ja artikli 50 lõiget 5 kohaldatakse alates 14. septembrist 2026, artiklit 53 kohaldatakse alates 13. augustist 2026 ning artiklit 55 kohaldatakse alates 1. septembrist 2032.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 8. juuli 2026

Euroopa Parlamendi nimel

president

R. METSOLA

Nõukogu nimel

eesistuja

T. BYRNE

I LISA

SÕIDUKI ROMUSÕIDUKIKS LIIGITAMISE KRITERIUMID

Käesolevas lisas kehtestatakse kriteeriumid, mille alusel teha kindlaks, kas sõiduk on romusõiduk, ja neid kohaldatakse järgmiselt.

A osas on sätestatud sõiduki parandamiskõlbmatuse hindamise kriteeriumid. Kui üks või mitu nendest kriteeriumidest on täidetud, loetakse sõiduk romusõidukiks.

Kui ükski A osas esitatud kriteeriumidest ei ole täidetud, hinnatakse sõidukit B osas esitatud kriteeriumide alusel. Kui üks või mitu B osas esitatud kriteeriumidest on täidetud, tehakse tehnilise hindamise alusel kindlaks, milliseid parandustöid on vaja teha direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoõlevaatuse kontrollkaardi saamiseks liikmesriigis, kus sõiduk oli enne remonti registreeritud. Selle tehnilise hinnangu põhjal peab sõidukiomanik otsustama, kas ta soovib sõiduki kasutuselt kõrvaldada.

Kui sõidukiomanik ei ole viie aasta jooksul pärast seda tehnilist hinnangut direktiivi 2014/45/EL kohast tehnoõlevaatuse kontrollkaarti saanud, loetakse sõiduk romusõidukiks. Nende viie aasta jooksul käsitatakse seda tehnilist hinnangut dokumendina, mis tõendab, et sõiduk ei ole romusõiduk.

Käesolevas lisas osutatud hindamise teeb sõltumatu sõidukiekspert. Liikmesriigid võivad koostada selliste sõltumatute sõiduekspertide täieliku loetelu, kes selliseid hindamisi teevad.

Sõidukiomaniku taotluse korral võib sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus või üks selle määratud lube andev asutus teha erandi käesoleva lisa kohaselt romusõidukiks loetud sõiduki käsitlemisest romusõidukina, kui asjaomane sõiduk parandatakse.

A OSA

ROMUSÕIDUKITE HINDAMISE KRITERIUMID

Sõiduk on romusõiduk, kui see vastab ühele või mitmele järgmisele kriteeriumile:

- a) see on lõigatud tükkideks või selle osade korduskasutamise eesmärgil demonteeritud;
- b) see on põlenud sellisel määral, et mootoriruum või sõitjateruum on täielikult hävinud;
- c) see on olnud sukeldatud vette nii, et veetase on armatuurilauast kõrgemal;
- d) üht või mitut sõiduki järgmist komponenti ei saa tehniliselt parandada ega asendada:
 - i) maapinnaga haarduvad komponendid (nagu rehvid ja veljed), vedrustus-, rooli-, pidurisüsteem ja nende juhtkomponendid;
 - ii) istme kinnitusdetailid ja liigendid;
 - iii) turvapadjad, eelpingutid, turvavööd ja nende perifeersed töökomponendid;
 - iv) sõiduki kere või raam;

- e) selle konstruktsiooni- ja ohutuskomponentidel on pöördumatud tehnilised defektid, mis muudavad nende asendamise võimatuks;
- f) see anti töötlemiseks kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta;
- g) kindlustusselts on tunnistanud selle tehniliselt täielikult hävinuks, tuginedes sõidukieksperti tehtud tehnilisele hindamisele.

B OSA

SOOVITUSLIKE ROMUSÕIDUKIKRITEERIUMIDE LOETELU

Kui ükski A osas esitatud kriteerium ei ole täidetud, hinnatakse sõidukit järgmiste kriteeriumide alusel:

- a) see on maha jäetud või puuduvad vahendid, mis võimaldaksid seda identifitseerida, eelkõige VIN-kood;
- b) see ei ole sobivalt kaitstud kahjustuste eest ladustamisel, transportimisel, peale- ja mahalaadimisel;
- c) kulud, mis on vajalikud, et parandada sõiduki tehnilist seisukorda nii, et sellest piisaks tehnöölevaatuse kontrollkaardi saamiseks, ning sõiduki praegune väärtus kokku ületavad sõiduki hinnangulist remondijärgset turuväärtust;
- d) see on olnud sukeldatud vette nii, et veetase on armatuurlauast madalamal ja mootor või elektrisüsteem on kahjustunud;
- e) sellest lekkiv kütus või kütuseaur põhjustab tule- või plahvatusohu;
- f) selle vedelgaasisüsteemist lekkinud gaas põhjustab tule- või plahvatusohu;
- g) sellest lekkinud töövedelik (kütus, pidurivedelik, antifriis, akuhape, jahutusvedelik) põhjustab veereostuse ohu;
- h) see on demonteeritud või
- i) sellel on üks või mitu ligipääsuava, mis on kokkukeevitatud või suletud isolatsioonivahuga.

II LISA

KRITERIUMID, MILLE ALUSEL TUNNISTATAKSE SÕIDUK ERILISE KULTUURILISE VÄÄRTUSEGA SÕIDUKIKS

1. Sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus või üks selle määratud lube andev asutus võib tunnistada sõiduki erilise kultuurilise väärtusega sõidukiks, kui see vastab kõigile järgmistele kriteeriumidele:

- a) sõidukiomanik või selle liikmesriigi pädevad asutused, kus sõiduk on registreeritud, on dokumenteerinud sõiduki ainulaadse ajaloolise või kultuurilise väärtuse või seisundi või see on ainus muudetud või kohandatud sõiduk, millele on antud üksiksõiduki tüübikinnitus kooskõlas määrusega (EL) 2018/858 või riigisisese õigusega;
- b) sõidukiomanik on teada ja teda on võimalik tuvastada;
- c) sõiduki osi saab identifitseerida seerianumbri või muu valmistaja antud või pädeva asutuse määratud identifitseerimistähise abil;
- d) sõidukit saab identifitseerida VIN-koodi või seerianumbri või muu valmistaja antud või pädeva asutuse määratud identifitseerimistähise abil.

Sõidukiomaniku taotlusel annavad sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevad asutused välja tunnistuse, millega sõiduk tunnistatakse erilise kultuurilise väärtusega sõidukiks, kui käesoleva punkti esimeses lõigus sätestatud kriteeriumid on täidetud.

Sõidukiomaniku taotlusel tunnistavad sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevad asutused käesoleva punkti teises lõigus osutatud tunnistuse kehtetuks.

2. Erilise kultuurilise väärtusega sõiduki omanik tagab, et:

- a) sõidukit hoitakse, transporditakse ja kasutatakse keskkonnahoidlikul viisil vastavalt liidu või riigisisesele õigusele;
- b) taotluse korral esitatakse ametiasutustele või tehakse neile kättesaadavaks punkti 1 teises lõigus osutatud tunnistus.

3. Sõiduki vastavust punktides 1 ja 2 sätestatud kriteeriumidele kontrollitakse vähemalt iga viie aasta järel ja omanikuvahetuse korral.

III LISA

KORDUSKASUTATAVUSE, RINGLUSSEVÕETAVUSE JA TAASKASUTATAVUSE MÄÄRA ARVUTAMINE

Käesolevas lisas tähendab „võrdlussõiduk“ sõidukitüübi sõiduki versiooni, mille kohta tüübikinnitusasutus on valmistajaga konsulteerimise ja A osas kindlaks määratud kriteeriumide alusel otsustanud, et see on korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse seisukohast kõige probleemsem.

A OSA

1. Määratakse kindlaks sõidukis olevad materjalid, nende osakaalud ja asukohad ning kogu asjakohane teave, mida on vaja ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määra õigeks arvutamiseks.
2. Massid esitatakse kilogrammides ühe kümnendkoha täpsusega. Määrad arvutatakse protsentides ühe kümnendkoha täpsusega ning ümardatakse järgmiselt:
 - a) kui kümnendkomale järgnev number on 0–4, ümardatakse kogusumma allapoole;
 - b) kui kümnendkomale järgnev number on 5–9, ümardatakse kogusumma ülespoole.
3. Võrdlussõidukite valimisel võetakse arvesse järgmisi kriteeriumeid:
 - a) keretüüp;
 - b) võimalik viimistlustase;
 - c) võimalikud lisaseadmed, mida saab paigaldada valmistaja vastutusel.
4. Kui tüübikinnitusasutus ja valmistaja ei suuda korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse osas kõige probleemsemat sõidukitüübi sõiduki versiooni ühiselt kindlaks määrata, valitakse võrdlussõiduk järgmiselt:
 - a) M₁-kategooria sõidukite puhul – üks igast määruse (EL) 2018/858 I lisa C osa punktis 2 määratletud keretüübist;
 - b) N₁-kategooria sõidukite puhul – üks igast keretüübist, st kaubik, raamsõiduk, pikap jne.
5. Koostisosade materjalide ja masside kontrollimiseks teeb tootja kättesaadavaks sõidukid ja koostisosad, mida tüübikinnitusasutus vajalikuks peab.

B OSA

1. Selleks et komponenti või osa saaks lugeda korduskasutatavaks, peab seda olema võimalik eemaldada kergesti ja mittepurustaval viisil.
2. Korduskasutatavate osade, komponentide ja materjalide kogumass loetakse 100 % korduskasutatavaks, ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks.

3. VIII lisa B osa punktides 1, 2 ja 3 loetletud osad, komponendid ja materjalid loetakse 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks. VIII lisa E osas loetletud osad ja komponendid loetakse 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks. Metoodika peab tagama, et kui VIII lisa muutmise tulemusena laiendatakse kõnealuse lisa E osas loetletud osade ja komponentide loetelu, loetakse uued lisatud osad ja komponendid 0 % korduskasutatavaks ning 100 % ringlussevõetavaks ja taaskasutatavaks.
 4. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määra arvutamine peab olema kooskõlas ringkasutusstrateegiaga, kajastades olelusringi lõpus toimuva töötlemise tehnoloogia arengutaset.
-

IV LISA

PLII, ELAVHÕBEDA, KAADMIIUMI JA KUUEVALENTSE KROOMI ESINEMISE TINGIMUSED JA
MAKSIMUMKONTSENTRATSIOONID MATERJALIDES, OSADES JA KOMPONENTIDES

Homogeenses materjalis tohib plii, kuuevalentse kroomi ja elavhõbeda maksimumkontsentratsioon olla kuni 0,1 massiprotsenti ja kaadmiumi maksimumkontsentratsioon kuni 0,01 massiprotsenti.

Artikli 5 lõiget 4 ei kohaldata selliste pärast 1. juulit 2003 turule lastud varuosade suhtes, mida kasutatakse enne 1. juulit 2003 turule lastud sõidukites, välja arvatud velgede tasakaalustusvihid, elektrimootorite süsiharjad ja pidurite hõõrdkatted.

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
---	-------------------------------------	--

Plii legeriva elemendina

1a). Masinaehitusterasest ja kuumsukelgalvaanitud terasest komponendid pliisisaldusega kuni 0,35 massiprotsenti		
1b). Pidevrežiimil galvaanitud lehtteras pliisisaldusega kuni 0,35 massiprotsenti	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	
2a). Masinaehitusalumiinium pliisisaldusega kuni 2 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2005	
2b). Alumiinium pliisisaldusega kuni 1,5 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	
2c) i). Masinaehituses kasutatavad alumiiniumisulamid pliisisaldusega kuni 0,4 massiprotsenti	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2028 ja selliste sõidukite varuosad	
2c) ii). Alumiiniumisulamid, mis ei ole hõlmatud kirjega 2(c)(i) ja mille pliisisaldus on kuni 0,4 massiprotsenti ⁽²⁾	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2027 ja selliste sõidukite varuosad	
2c) iii). Alumiiniumivalusulamites, mille pliisisaldus on kuni 0,3 massiprotsenti, tingimusel et plii pärineb pliidsisaldavate alumiiniumijääkide ringlussevõtust	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga pärast 31. detsembrit 2026 ja nende sõidukite varuosad ⁽¹⁾	

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
3. Vasesulamid pliisisaldusega kuni 4 massiprotsenti	(¹)	
4a). Laagriliuad ja puksid	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	
4b). Laagriliuad ja puksid mootorites, jõuülekannetes ja õhukonditsioneeride kompressorites	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2011	

Plii ja pliiühendid

5. (välja jäetud)		
6. Vibratsioonisummutid	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X
7a). Pidurivoolikutes, kütusevoolikutes, tuulutusvoolikutes, raami elastomeer-/metalloosades ning mootori kinnitustetailides sisalduvaid elastomeere vulkaniseerivad ja stabiliseerivad ained	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2005	
7b). Pidurivoolikutes, kütusevoolikutes, tuulutusvoolikutes, raami elastomeer-/metalloosades ning mootori kinnitustetailides sisalduvaid elastomeere vulkaniseerivad ja stabiliseerivad ained pliisisaldusega kuni 0,5 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2006	
7c). Ülekandeseadmetes sisalduvaid elastomeere siduvad ained pliisisaldusega kuni 0,5 massiprotsenti	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2009	

Plii järgmistes alamkirjetes täpsustatud elektriliste ja elektrooniliste rakenduste joodistes või pinnetes

8a). Plii elektriliste ja elektrooniliste komponentide trükkplaatidele kinnitamise joodistes ning plii selliste komponentide (välja arvatud alumiinium-elektrolüüt-kondensaatorid) viikude pindes, kontakt-tikkudel ja trükkplaatidel	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X (³)
8b). Plii elektriseadmete joodistes, välja arvatud joodis trükkplaatidel või klaasil	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2011 ja selliste sõidukite varuosad	X (³)

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
8c). Plii alumiinium-elektrolüüt-kondensaatorite viikude pindes	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2013 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8d). Plii joodises klaasil õhu massivooluhulga andurites	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2015 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8e). Plii kõrge sulamistemperatuuriga joodises (st pliisulamid pliisisaldusega vähemalt 85 massiprotsenti)	(¹)	X ⁽³⁾
8f)i). Plii elastsete kontakt-tikkudega süsteemides	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2017 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8f)ii). Plii elastsete kontakt-tikkudega süsteemides, välja arvatud sõiduki juhtmekimbu liitmike kontaktpinnal	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2024 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8g)i). Plii joodises, millega luuakse stabiilne elektriühendus pooljuhtkiibi ja aluse vahel pöördkiibiga kiibipakettides	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. oktoobrit 2022 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8g)ii). Plii joodises, millega luuakse stabiilne elektriühendus pooljuhtkiibi ja aluse vahel pöördkiibiga kiibipakettides, kui elektriühendus sisaldab vähemalt üht järgmist: 1) pooljuhttehnoloogiline sõlm suurusega vähemalt 90 nm; 2) pooljuhttehnoloogiline sõlm, milles on üksik pooljuhtplaat pindalaga vähemalt 300 mm ² ; 3) ühendatud pooljuhtkiipide pakett pooljuhtkiipide pindalaga vähemalt 300 mm ² või ränist ühendusdetailid pindalaga vähemalt 300 mm ²	1) Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2030 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8h). Plii joodises, millega kinnitatakse soojuse hajutid jahutusradiaatorile jõupooljuhtseadistes, mille kiibi projektsioonipindala suurus on vähemalt 1 cm ² ja nimivoolutihedus vähemalt 1 A ränikiibi pindala 1 mm ² kohta	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
8i). Plii klaasil paiknevate elektrirakenduste joodises, välja arvatud joodis lamineeritud klaasil	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8j). Plii lamineeritud klaasi jootmise joodises	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2020 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
8k). Kütteseadmete joodised, juhul kui kuumutusvool lamineeritud klaasi kuni 2,1 mm paksuse üksikikihi iga jooteõmbluse kohta on vähemalt 0,5 A; see erand ei hõlma polümeersesse vahekihti paigutatud kontaktide joodiseid	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2024 ja selliste sõidukite varuosad	X ⁽³⁾
9. Klapipesad	Varuosad mootoritüüpide jaoks, mis on välja töötatud enne 1. juulit 2003	
10a). Elektrilised ja elektroonilised komponendid, mis sisaldavad pliidi keraamilises või klaasmaterjalis, keraamilises või klaaskomposiitmaatriksis, klaaskeraamilises materjalis või klaaskeraamilises komposiitmaatriksis; see erand ei hõlma pliidi kasutamist järgmistel juhtudel: i) süüteküünalde glasuuri ja lampide klaas; ii) punktides 10(b), 10(c) ja 10(d) loetletud dielektrilised keraamilised materjalid		X ⁽⁴⁾ (välja arvatud mootorite piesoelektrilised osad)
10b). Plii kondensaatorite PZT-põhistes dielektrilistes keraamilistes materjalides, mis on osa kiipidest või eraldi pooljuhtidest		
10c). Plii kondensaatorite dielektrilistes keraamilistes materjalides, mille nimipinge on väiksem kui 125 V vahelduvvoolu või 250 V alalisvoolu puhul	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2016 ja selliste sõidukite varuosad	
10d). Plii kondensaatorite dielektrilistes keraamilistes materjalides, mis kompenseerivad ultrahelisonarites sensorite temperatuurikõikumisi	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2017 ja selliste sõidukite varuosad	

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
11. Pürotehnilised süttikud	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2006 ja selliste sõidukite varuosad	
12. Pliid sisaldavad termoelektrilised materjalid sõidukite elektrilistes seadmetes, mis heitsoojuse tagastuse abil vähendavad CO ₂ heidet	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2019 ja selliste sõidukite varuosad	X

Kuuevalentne kroom

13a). Korrosioonivastased pinded	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2007	
13b). Raamirakenduste polt-mutter-ühenduste korrosioonivastased pinded	Varuosad sõidukite jaoks, mis on turule lastud enne 1. juulit 2008	
14. Kuuevalentne kroom korrosioonitõrjevahendina absorptsioonkülmuti süsinikterasest jahutussüsteemi jahutuslahuses, sisaldusega kuni 0,75 massiprotsenti, kui absorptsioonkülmuti on:		X
a) projekteeritud töötama täielikult või osaliselt elekterküttekehaga, mille keskmine elektriline võimsustarve püsivatel töötingimustel on < 75 W;	Punkti a puhul: sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2020 ja selliste sõidukite varuosad	
b) projekteeritud töötama täielikult või osaliselt elekterküttekehaga, mille keskmine elektriline võimsustarve püsivatel töötingimustel on ≥ 75 W;	Punkti b puhul: sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. jaanuari 2026 ja selliste sõidukite varuosad	
c) projekteeritud täielikult töötama mitteelektrilise kütteseadmega		

Elavhõbe

15a). Lahenduslambid esilaternates	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2012 ja selliste sõidukite varuosad	X
------------------------------------	---	---

Homogeensed materjalid, osad ja komponendid	Erandi kohaldamisala ja kehtivusaeg	Märgistada või teha identifitseeritavaks artikli 5 lõike 6 punkti d kohaselt
15b). Fluorestsentslambid näidikuploki näidikutes	Sõidukid tüübikinnituse kuupäevaga enne 1. juulit 2012 ja selliste sõidukite varuosad	X

Märkused tabeli kohta

- (¹) See erand vaadatakse läbi 2030. aastal kooskõlas artikli 5 lõikega 6.
- (²) Kehtib selliste alumiiniumisulamite kohta, millesse ei ole tahtlikult pliidi lisatud, vaid mille pliisisaldus tuleneb ringlussevõetud alumiiniumi kasutamisest.
- (³) Demonteerida, kui koostoimes kirje 10a) tingimustega ületatakse keskmine piirnorm 60 grammi sõiduki kohta. Käesoleva märkuse kohaldamisel ei võeta arvesse elektroonilisi seadmeid, mida valmistaja ei ole paigaldanud tootmisliinil.
- (⁴) Demonteerida, kui koostoimes kirje 8a)–8k) tingimustega ületatakse keskmine piirnorm 60 grammi sõiduki kohta. Käesoleva märkuse kohaldamisel ei võeta arvesse elektroonilisi seadmeid, mida valmistaja ei ole paigaldanud tootmisliinil.

V LISA

RINGKASUTUSSTRATEEGIA

A OSA

RINGKASUTUSSTRATEEGIA OSAD

1. Selliste kavandatud meetmete mittetehniline kirjeldus, millega tagatakse, et sõidukid vastavad kogu nende tootmise vältel artiklites 4–7 osutatud nõuetele.
2. Selliste menetluste mittetehniline kirjeldus, mida valmistaja on rakendanud, et:
 - a) koguda kogu tarneahela ulatuses artiklites 4–7 osutatud nõuetele vastamiseks asjakohaseid andmeid;
 - b) kontrollida ja kinnitada tarnijatelt saadud teavet;
 - c) reageerida asjakohaselt, kui tarnijatelt saadud andmed osutavad, et artikli 4, 5 või 6 nõuded ei pruugi olla täidetud.
3. Teave olulusringi lõpus toimuval töötlemisel kasutatavate tehnoloogia, sellise tehnoloogia eeldatava arengu ja sellesse tehtavate investeeringute mahu kohta, mida valmistaja kasutas oma sõidukitüüpide sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse arvutamiseks vastavalt artiklile 4.
4. Teave sõidukites sisalduva ringlussevõetud materjali osakaalu kohta, nagu on osutatud artiklites 6 ja 10.
5. Selliste meetmete loetelu, mida valmistaja kohustub võtma, et romusõidukite töötlemine toimuks kooskõlas käesoleva määrusega, pöörates erilist tähelepanu järgmisele:
 - a) meetmed, mille eesmärk on lihtsustada VIII lisa C osas nimetatud osade eemaldamist;
 - b) meetmed selliste materjalide ja meetodite kasutamisest tulenevate probleemide lahendamiseks, mis takistavad lihtsat demonteerimist või muudavad ringlussevõtu väga keeruliseks;
 - c) meetmed osade ja komponentide korduskasutamise edendamiseks;
 - d) teadus- ja arendustegevus, investeeringud ringlussevõtutehnoloogia või -taristu arendamisse ning koostöö jäätmekäitlejatega, mis toimub punktides a, b ja c osutatud meetmete rakendamiseks.

B OSA

RINGKASUTUSSTRATEEGIA JÄRELMEETMED JA AJAKOHASTAMINE

1. Valmistaja esitab vähemalt iga viie aasta järel ringkasutusstrateegia ajakohastatud versiooni.
2. Ajakohastatud ringkasutusstrateegia sisaldab asjakohaseid muudatusi ja eelkõige järgmist:
 - a) kirjeldus selle kohta, kuidas on võetud A osa punktis 5 osutatud meetmeid, koos hinnanguga nende tulemuslikkuse kohta, ja juhul, kui ühte või mitut strateegias nimetatud meetet ei ole rakendatud, selgitus selle põhjuste kohta;
 - b) teave oluliste muudatuste kohta disainis ja tootmises, mida valmistaja on teinud, et parandada sõidukite ringkasutust.

VI LISA

EEMALDAMISE JA ASENDAMISE PUHUL NÕUTAV TEAVE

1. Sõidukisse paigaldatud elektrisõidukiakude ja kergtranspordivahendi akude puhul:

- a) originaalseadme number;
- b) asukoht;
- c) mass;
- d) aku keemiline tüüp;
- e) aku ohutu tühjakslaadimise juhised;
- f) eemaldamise ja asendamise tehnilised juhised, sealhulgas ühendamise, kinnitamise ja tihendamise kõigi etappide järjestus ja tüübid;
- g) elektrisõidukiakudele ja kergtranspordivahendi akudele ligipääsemise, nende eemaldamise ja asendamise tööriistad ja meetodid.

2. Sõidukisse paigaldatud elektriliste veomootorite puhul:

- a) originaalseadme number;
- b) asukoht;
- c) mass;
- d) määruse (EL) 2024/1252 artikli 28 lõike 1 punktis b loetletud elektriliste veomootorite püsिमagnetite tüübid;
- e) eemaldamise ja asendamise tehnilised juhised, sealhulgas ühendamise, kinnitamise ja tihendamise kõigi etappide järjestus ja tüübid;
- f) elektrilistele veomootoritele ligipääsemise, nende eemaldamise ja asendamise tööriistad ja meetodid.

3. VIII lisa B osas loetletud komponentide, osade ja materjalide puhul:

- a) originaalseadme number;
- b) asukoht;
- c) mass;
- d) artikli 5 lõikes 4 loetletud ained, mis tuleb sõidukis märgistada IV lisa kohaselt;

e) eemaldamise tehnilised juhised, sealhulgas kõigi etappide järjestus;

f) parimate töötlemismeetodite kättesaadavus.

4. VIII lisa C osas loetletud komponentide, osade ja materjalide puhul:

a) originaalseadme number;

b) asukoht;

c) eemaldamise ja asendamise tehnilised juhised, sealhulgas kõigi etappide järjestus;

d) taastootmiseks ja taastamiseks vajalik teave, spetsifikatsioonid, vahendid ja protsessid, sealhulgas tarkvarauuendused.

5. Sõiduki digitaalselt kodeeritud komponentide ja osade puhul:

a) number;

b) asukoht;

c) komponentidele ligipääsemise ning nende eemaldamise ja asendamise tehnilised juhised, sealhulgas varuosade ja -komponentide muus sõidukis kasutamiseks sisselülitamise koodid ja tarkvara ning teave protsessi kohta nende registrist kustutamiseks ja VIN-koodist lahutamiseks, sealhulgas asjakohasel juhul juhised selle kohta, kuidas kasutada diagnostikavahendit nende tulevase korduskasutamise eesmärgil;

d) kirjeldus funktsioonide, vahetatavuse ja kokkusobivuse kohta muude markide ja mudelite konkreetsete osade ja komponentidega;

e) valmistaja tehnilise toe kontaktpunkti andmed.

6. Kui punkti 5 alapunkti c kohaldamisel on nõutav registrist kustutamine ja käesoleva määruse artiklis 11 osutatud digitaalselt kodeeritud komponentide, lisaseadmete ja osade VIN-koodist lahutamine, võtab valmistaja kasutusele protsessid, et võimaldada jäätmekäitlejatel ning remondi- ja hooldusettevõtjatel registrist kustutada ja VIN-koodist lahutada. Selle protsessi käigus võib valmistaja nõuda lammutustõendit ja asjaomase ettevõtja autentimist. Selleks hangivad jäätmekäitlejad ning remondi- ja hooldusettevõtjad määruse (EL) 2018/858 X lisa punktis 2.1 osutatud valmistaja remondi- ja hooldusteabe veebisaidi jaoks nõutavad autentimisvolitused ja kasutavad neid. Kui selliseks registrist kustutamiseks ja lahutamiseks vajavad jäätmekäitlejad ning remondi- ja hooldusettevõtjad juurdepääsu sõiduki pardadiagnostika (OBD) andmetele, võib valmistaja juurdepääsuõiguste väljastamise tingimusena:

a) nõuda eemaldamise ajal diagnostikavahendi pidevat veebiühendust diagnostikavahendi valmistaja serveriga ning diagnostikavahendi valmistaja ühendust valmistaja serveriga, ning

- b) nõuda, et pardadiagnostika andmetele juurdepääsuks kasutatava vahendi valmistaja tõendaks valmistajale diagnostikavahendi identiteeti ja ettevõtja pseudonüümitud identiteeti ning koguks VIN-koodi, osa kordumatu tunnuse (kui see on olemas ja sõiduki valmistaja protsess seda toetab), asjaomase tegevuse UTC kuupäeva ja ajatempli ja diagnostikavahendi kordumatu tunnuse ning säilitaks neid; valmistaja saab taotluse korral diagnostikavahendi valmistajalt juurdepääsu käesolevas punktis nimetatud teabele, kui seda on vaja osade varguse või väärkasutuse põhjendatud kahtlusele reageerimiseks.
-

VII LISA

MÄRGISTAMISNÕUDED

1. Sõiduki plastosade, -komponentide ja -materjalide puhul, mille mass on üle 100 grammi:
 - a) rahvusvaheline standard ISO 1043-1 Plastid. Tähised ja terminilühendid. Osa 1: Põhipolümeerid ja nende eritunnused;
 - b) rahvusvaheline standard ISO 1043-2 Plastid. Sümbolid ja terminilühendid. Osa 2: Täiteained ja armeerivad materjalid;
 - c) rahvusvaheline standard ISO 11469 Plastid. Plasttoodete üldine identifitseerimine ja markeerimine.
2. Sõiduki elastomeerosade, -komponentide ja -materjalide puhul, mille mass on üle 200 grammi, välja arvatud rehvid: rahvusvaheline standard ISO 1629 Kautšukid ja lateksid. Nomenklatuur.
3. ISO standardites kasutatavad tähised „[“ ja „]“ võib asendada sulgudega.

VIII LISA

TÖÖTLEMISNÕUDED

A OSA

LADUSTAMISKOHTADE JA TÖÖTLEMISKOHTADE MIINIMUMNÕUDED

1. Romusõidukite, nende komponentide, osade ja materjalide töötlemisele eelneva ladustamise kohas, sealhulgas kogumiskohas paiknevas ladustamiskohas, peab olema:

- a) läbilaskmatu pind ning mahavoolanud vedelike kokkukogumis-, setitus-, puhastus- ja rasvaeemaldusvarustus;
- b) vee, sealhulgas vihmavee käitlemise varustus vastavalt tervise- ja keskkonnakaitse nõuetele;
- c) romusõidukite asjakohane ladustamiskoht, kus ladustatakse asjakohase kõrgusega virnas ainult keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid, välja arvatud juhul, kui kasutatakse virnastusvahendeid;
- d) varustus, mis võimaldab vooliste ja vedelike viivitamatut eemaldamist lekkivatest romusõidukitest ning lekkinud vooliste ja vedelike kokkukogumist absorbeeriva materjaliga.

Esimeses lõigus osutatud kohtade käitajad teevad kõnealuse lõigu punktis d osutatud toimingud viivitamata.

2. Ladustamine peab olema korraldatud nii, et ei kahjustu:

- a) käesoleva lisa B osa punktides 1 ja 3 loetletud vedelikke ja vooliseid sisaldavad komponendid ega osad;
- b) käesoleva lisa C osas loetletud komponendid, osad ega materjalid.

3. Romusõidukite, nende komponentide, osade ja materjalide töötlemise kohas peab olema:

- a) läbilaskmatu pind mahavoolanud vedelike kokkukogumis-, setitus-, puhastus- ja rasvaeemaldusvarustuse asukohas;
- b) romusõidukist eemaldatud osade, komponentide ja materjalide asjakohane ladustamiskoht, sealhulgas läbilaskmatu pinnaga ladustamiskoht õliga saastunud osade, komponentide ja materjalide jaoks;
- c) asjakohased mahutid akude (elektrolüütide kahjutuks tegemisega kohapeal või mujal), filtrite ja polüklooritud bifenüüle või polüklooritud terfenüüle sisaldavate kondensaatorite ladustamiseks;
- d) asjakohased eraldi mahutid romusõidukitest eemaldatud vooliste eraldi ladustamiseks: kütused, õlid (mootoriõli, käigukastiõli, roolivõimendiõli, transmissiooniõli, hüdroõli), õlifiltrid, jahutusvedelikud, antifriis, pidurivedelikud, külmaained, diiselmootori heitgaaside puhastusvedelik ja muud romusõidukis sisalduvad voolised või gaasid;

- e) vee, sealhulgas vihmavee käitlemise varustus vastavalt tervise- ja keskkonnakaitse nõuetele;
 - f) vanarehvide asjakohane ladustamiskoht, võttes arvesse vajadust vältida tuleohtu ja ülemäärast kogust.
4. Tegevusloaga lammutuskojad, millel on lubatud töödelda elektrisõidukeid, peavad vastama määruse (EL) 2023/1542 XII lisas sätestatud nõuetele. Tegevusloaga lammutuskojad, mis võtavad vastu elektrisõidukiaku arvatava kahjustusega elektrisõidukeid, hindavad kõnealuseid akusid võimalikult kiiresti, kuid mitte hiljem kui 24 tunni jooksul pärast sõiduki üleandmist. Selliseid sõidukeid ja akusid ladustatakse eraldi lõikes 1 osutatud karantiinialal. Karantiiniala varustatakse asjakohaste seadmetega, et vältida, avastada ja piirata elektrisõidukiakude põlengu levimist muudele aladele, muudele elektrisõidukitele ja muudele akudele.

B OSA

KESKKONNAOHUTUKS MUUTMISE MIINIMUMNÕUDED

1. Romusõidukist eemaldatakse järgmised voolised, vedelikud ja gaasid, välja arvatud juhul, kui neid on vaja asjaomaste osade korduskasutamiseks:
- a) kütus;
 - b) mootoriõli;
 - c) transmissiooniõli;
 - d) käigukastiõli;
 - e) roolivõimendiõli;
 - f) hüdroõli;
 - g) jahutusvedelik;
 - h) antifriis;
 - i) pidurivedelik;
 - j) külmaained;
 - k) diiselmootori heitgaaside puhastusvedelikud ning
 - l) muud romusõidukis sisalduvad voolised või gaasid.

Pärast vooliste ja vedelike eemaldamist kasutatakse jäägi lekkimise vältimiseks äravoolukorke. Kogumismahutitel peab olema neis sisalduva vedeliku tüüpi näitav märgistus ja neid tuleb ladustada üksteisest eraldi käesoleva lisa A osa nõuetele vastavas ohutus kohas nii, et välditakse juhuslikku mahaloksumist, leket ja loata ligipääsu.

2. Järgmised komponendid, osad ja materjalid tehakse kahjutuks või eemaldatakse:

- a) eCall-süsteem;
- b) turvapatjade pürotehnilised osad;
- c) turvavööde pürotehnilised osad;
- d) kõik muud pürotehnilised osad.

3. Romusõidukitest eemaldatakse järgmised komponendid, osad ja materjalid:

- a) turvapadjad, vedelgaasimahutid, surumaagaasimahutid, vesinikumahutid ning muud plahvatusohtlikud osad ja komponendid tehakse kahjutuks;
- b) õlifiltrid;
- c) külmaaineid töödeldakse määruse (EL) 2024/573 nõuete kohaselt;
- d) komponendid, milles on tuvastatud elavhõbedasisaldus, eraldatakse töötlemise käigus identifitseeritavaks jäätmevooks, mis kogutakse laialivalgumist kindlalt tõkestaval viisil ja kõrvaldatakse direktiivi 2008/98/EÜ artikli 17 nõuete kohaselt;
- e) materjalid, mis sisaldavad artikli 5 lõikes 4 osutatud aineid, mis tuleb märgistada IV lisa nõuete kohaselt, eraldatakse töötlemise käigus identifitseeritavaks jäätmevooks, mis kogutakse laialivalgumist kindlalt tõkestaval viisil ja kõrvaldatakse direktiivi 2008/98/EÜ artikli 17 nõuete kohaselt.

Kõik keskkonnaohutuks muutmise ajal kogutud osad, komponendid ja materjalid ladustatakse selleks ettenähtud mahutites. Kogumismahutitel peab olema neis sisalduvate komponentide, osade või materjalide tüüpi näitav märgistus ja neid tuleb ladustada käesoleva lisa A osa nõuetele vastavas ohutus kohas nii, et välditakse juhuslikku mahaloksumist, leket ja loata ligipääsu.

4. Romusõidukite keskkonnaohutuks muutmise kohta registreeritakse järgmine teave:

- a) töödeldud romusõidukite koguarv;
- b) romusõidukite keskmine mass enne ja pärast keskkonnaohutuks muutmist ja eespool loetletu eemaldamist;
- c) igat liiki keskkonnaohutuks muudetud vooliste, osade, komponentide ja materjalide üldkogus;
- d) kohaldataval juhul jäätmevedaja nimi ja kontaktandmed;
- e) keskkonnaohutuks muutmise käigus kogutud vooliste ja gaaside, osade, komponentide või materjalide lõpliku töötlemiskoha nimi ja kontaktandmed.

C OSA

OSAD JA KOMPONENDID, MILLE EEMALDAMINE ROMUSÕIDUKIST ON KOHUSTUSLIK

	Vabastatud artikli 29 lõike 2 alusel, kui VIII lisa G osa tingimused on täidetud X: vabastust kohaldatakse
1. Elektrisõidukiakud, sealhulgas nende akuhaldussüsteemid, integreeritud akulaadijad, korpused ja kestad, kui need on olemas	
2. Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 11 määratletud kergtranspordivahendi akud, sealhulgas nende akuhaldussüsteemid, elektrisõidukite integreeritud akulaadijad, korpused ja kestad, kui need on olemas	
3. Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 12 määratletud mootorsõidukiakud	
4. Määruse (EL) 2023/1542 artikli 3 punktis 9 määratletud kantavad patareid ja akud	
5. Elektrilised veomootorid, sealhulgas nende korpused ja nendega seotud juhtseadised, juhtmed ja muud osad, komponendid ja materjalid	
6. Mootoriplokid	X
7. Katalüüsmuundurid	
8. Käigukastid	X
9. Vähemalt 70 % klaasist esi-, taga- ja külgklaaside, sealhulgas klaasist katuseluukide puhul	
10. Veljed	
11. Rehvid	

	Vabastatud artikli 29 lõike 2 alusel, kui VIII lisa G osa tingimused on täidetud X: vabastust kohaldatakse
12. Info- ja meelelahutussüsteemi vahetult juurdepääsetavad osad	
13. Esi- ja tagalaternad ja nende ajamid	
14. Peamised juhtmekimbud	X
15. Kaitserauad	X
16. Kütusepaagid	X
17. Soojusvahetid	X
18. Süsinikkiuga tugevdatud plastist osad	
19. Elektrilised ja elektroonilised komponendid:	X
a) elektrisõidukite vaheldid ja alalisvoolumuundurid, mille mass on üle 2 kg	X
b) hõlpsasti ligipääsetavad ja suured trükkplaadid	X
c) päikesepaneelid, mille pindala on suurem kui 0,2 m ²	X
d) automaatkäigukastide juhtmoodulid ja ventiiliplokid	X

D OSA

OSADE JA KOMPONENTIDE KORDUSKASUTAMINE, TAASTOOTMINE JA TAASTAMINE

1. Eemaldatud osade ja komponentide tehniline hindamine.

a) Korduskasutamise puhul:

- i) osa või komponent on töökorras;
- ii) seda on lihtne kasutusele võtta esmasel ettenähtud eesmärgil.

b) Taastootmise või taastamise puhul:

- i) osa või komponent sisaldab kõiki asjakohaseid osi;

ii) see on sobiv taastootmiseks või taastamiseks, võttes arvesse mis tahes kahjustusi, funktsioonide vähenemist, toimivuse vähenemist, kasutusea lühenemist ja vajalikku remonti;

iii) puudub ilmne tugev korrosioon, mis kahjustaks osa või komponendi funktsioone.

2. Osade ja komponentide märgistusel esitatav miinimumteave:

a) komponendi või osa nimetus;

b) komponendi või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskoda identifitseeriv nimi, postiaadress, ühtne kontaktpunkt, e-posti aadress ja veebisait, kui see on olemas.

E OSA

KOMPONENDID JA OSAD, MIDA EI TOHI KORDUSKASUTADA

1. Kõik turvapadjad, sealhulgas padjaosa, pürotehnilised ajamid, elektroonilised juhtplokid ja andurid.
2. Heitmete järeltöötlussüsteemid (näiteks katalüüsmuundurid, tahkete osakeste filtrid), välja arvatud juhul, kui need osad läbivad direktiivi 2014/45/EL artiklis 4 sätestatud asjakohase tehnoloogilise nõude.
3. Automaatsete ja mitteautomaatsete turvavööde koostud, sealhulgas rihmad, lukustid, pingutid, pürotehnilised ajamid.
4. Istmed, kui turvavöö kinnituskohad ja/või turvapadjad on nendega integreeritud.
5. Roolisambale rakenduvad rooliluku koostud.
6. Käivitustõkestid, sealhulgas transpondrid ja elektroonilised juhtplokid.

F OSA

EEMALDATUD OSADE, KOMPONENTIDE JA MATERJALIDE TÖÖTLEMISE ERINÕUDED

1. Mootorsõidukiakusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.
2. Elektrisõidukiakusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.
3. Kergtranspordivahendite akusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.
4. Kantavaid patareisid ja akusid töödeldakse määruse (EL) 2023/1542 artikli 70 kohaselt.

5. Püsomagnetmaterjalid, mis sisaldavad neodüümi, düsproosiumi või praseodüümi (neodüümi, raua ja boori sulam, nagu on määratletud määruse (EL) 2024/1252 artiklis 28), ning vask, mis sisaldub elektrilistes veomootorites, mis ei sobi korduskasutamiseks, taastootmiseks ega taastamiseks, eemaldatakse, kui eemaldamine on võimalik teha tegevusloaga lammutuskojas ilma liigsete kuludeta. Kui neodüümi, raua ja boori sulamit sisaldavate püsomagnetmaterjalide ringlussevõtu valdkonnas ei toimu tehnilist arengut, tuleb elektrilised veomootorid või nende püsomagnetmaterjale sisaldavad osad ladustada ja märgistada määruse (EL) 2024/1252 artikli 28 lõike 1 punkti b kohaselt. Tulevase ringlussevõtu suhtes ei kohaldata direktiivi 1999/31/EÜ nõudeid seoses vaheladustamisega.
6. Käitlejad töötlevad eemaldatud elektroonilisi komponente ja osi, mida ei kasutata korduskasutamise, taastootmise ega taastamise jaoks, ning mitteraudmetallide fraktsioone, sealhulgas purustatud trükkplaate, nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/19/EL artikli 8 lõikes 3.
7. Romusõidukist eemaldatud klaas tuleb ringlusse võtta vähemalt taaraklaasi, klaaskiudklaasi või samaväärse materjalina.
8. Eemaldatud külmaained võetakse ringlusse, taasväärtustatakse või hävitatakse kooskõlas määruse (EL) 2024/573 artikliga 8.
9. Plasti ja jääkfraktsioone käideldakse määruse (EL) 2019/1021 artiklis 7 ja IV lisas sätestatud korras.
10. Kummirehve töödeldakse kooskõlas jäätmehierariiaga ja direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 sätestatud üldnõuetega, et seada esikohale jäätmetekke vältimise võimalused, millel on parim üldine keskkonnanalane tulemus, sealhulgas protekteerimine, ning pidada energiakasutusest tähtsamaks ringlussevõttu, sealhulgas muid meetodeid kui mehaaniline ringlussevõtt.
11. VIII lisa C osa punktis 17 nimetatud soojusvahetitest pärit alumiiniummaterjale ladustatakse ja võetakse ringlusse VIII lisa G osa punkti 2 alapunktis b nimetatud alumiiniumi valu- ja survetöödeldud sulami fraktsioonidest eraldi.

G OSA

KOMBINEERITUD PURUSTAMISE NING PURUSTUSJÄÄTMETE JÄRELTÖÖTLEMISE TEHNOLOOGIA RAKENDAMISE KRITERIUMID

1. Käesoleva määruse artikli 27 lõike 3 järgimiseks võib romusõidukeid purustada koos muude jäätmetega üksnes juhul, kui:
 - a) elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmed on selektiivselt töödeldud kooskõlas direktiivi 2012/19/EL VII lisaga;
 - b) kõik patareid ja akud on eemaldatud kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542;
 - c) plastpakendid on pakendijäätmetest ja metallpakenditest eraldatud kooskõlas määrusega (EL) 2025/40;
 - d) kombineeritud purustamisprotsess ei halvenda jäätmevoogude kvaliteeti võrreldes eraldi töötlemisega ning

- e) väljundfraktsioonides on võimalik kindlaks teha iga segajäätmeevoos osakaal, et täita määrusest (EL) 2023/1542, määrusest (EL) 2025/40, direktiivist 2008/98/EÜ ja direktiivist 2012/19/EL tulenevaid aruandlusnõudeid.

2. Väljundfraktsioonide kvaliteedinõuded:

- a) vase kogusisaldus peamises terasefraktsioonis ei tohi ületada 0,25 massiprotsenti; alates 1. septembrist 2031 ei tohi vase kogusisaldus peamises terasefraktsioonis ületada 0,15 massiprotsenti;

- b) hiljemalt 1. septembrist 2029 sorditakse alumiinium vähemalt kaheks fraktsiooniks:

i) valualumiinium (fraktsioonid ränisisaldusega üle 1,5 %);

ii) survetöödeldud alumiinium (fraktsioonid ränisisaldusega kuni 1,5 %);

- c) hiljemalt 1. septembrist 2032 sorditakse alumiinium vähemalt neljaks fraktsiooniks:

i) alumiiniumi fraktsioon, mis sisaldab üle 1,5 % räni, kuni 0,5 % vaske ja kuni 0,2 % rauda;

ii) alumiiniumi fraktsioon, mis sisaldab üle 1,5 % räni, aga mille koostis ei vasta alapunktis i esitatud vase- ja rauasisalduse nõuetele;

iii) alumiiniumi fraktsioon, mis sisaldab kuni 1,5 % räni, kuni 1,5 % magneesiumi, kuni 0,3 % vaske ja kuni 0,3 % tsinki;

iv) alumiiniumi fraktsioon, mis sisaldab kuni 1,5 % räni, aga mille koostis ei vasta alapunktis iii esitatud magneesiumi-, vase- ja tsingisisalduse nõuetele;

- d) purustamisel saadud rasket fraktsiooni, mis on saadud pärast õhksepareerimist ja raua eraldamist, tuleb edasi töödelda, et eraldada ringlussevõtuks või taaskasutamiseks mõeldud raudmetallid, mitteraudmetallid, plast ja muud orgaanilised materjalid; nende protsesside jäägid peavad sisaldama alla 1 massiprotsendi metalle ja kooskõlas nõukogu otsusega 2003/33/EÜ⁽¹⁾ alla 5 massiprotsendi orgaanilist süsinikku; piirväärtust, mille kohaselt orgaanilise süsiniku kogusisaldus peab olema alla 5 massiprotsendi, ei kohaldata, kui nõuetekohaselt välja valitud ja töödeldud, purustamisel saadud raske fraktsioon on kehtivate õigusaktide kohaselt bioloogiliselt stabiilne;

- e) purustamisel saadud kerge fraktsiooni tuleb edasi töödelda, et eraldada ringlussevõtuks või taaskasutamiseks mõeldud raudmetallid, mitteraudmetallid, plast ja muud orgaanilised materjalid; nende protsesside jäägid peavad sisaldama alla 1 massiprotsendi metalle ja kooskõlas otsusega 2003/33/EÜ alla 5 massiprotsendi orgaanilist süsinikku; piirväärtust, mille kohaselt orgaanilise süsiniku kogusisaldus peab olema alla 5 massiprotsendi, ei kohaldata, kui nõuetekohaselt välja valitud ja töödeldud, purustamisel saadud kerge fraktsioon on kehtivate õigusaktide kohaselt bioloogiliselt stabiilne.

⁽¹⁾ Nõukogu 19. detsembri 2002. aasta otsus 2003/33/EÜ, millega kehtestatakse jäätmete prügilatesse vastuvõtmise kriteeriumid ja kord direktiivi 1999/31/EÜ artikli 16 ja II lisa kohaselt (EÜT L 11, 16.1.2003, lk 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Dokumendid, mis tuleb esitada osade, komponentide ja materjalide eemaldamise kohustusest erandite tegemiseks:

- a) kui see on olemas, tegevusloaga lammutuskoja ning purustamist tegeva ja purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiat kasutava rajatise kirjaliku lepingu koopia, sealhulgas ringlussevõtuks valmis oleva teisese toorme kvaliteedi kirjeldus ja romusõidukitest saadud fraktsioonide töötlemise tehniline spetsifikatsioon;
- b) sõltumatu asutuse esitatud massibilansiaruanne iseloomuliku töötlemiskonfiguratsiooni töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide (väljundi) kvaliteedi ja koguse näidisanalüüsi kohta.

IX LISA

TOOTJATE REGISTRISSE KANDMISEKS ESITATAV TEAVE

1. Teave, mille tootja või tema volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks peab esitama:
 - a) tootja nimi, tema liikmesriigis kasutatavad kaubamärgid (kui on), tootja aadress, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav ja majanumber, riik, telefoninumber (kui on), veebisait, e-posti aadress, ühtne kontaktpunkt;
 - b) tootja riiklik tunnuskood, sealhulgas äriregistri number või samaväärne ametlik registreerimisnumber ja Euroopa või riiklik maksukohustuslasena registreerimise number;
 - c) sõidukikategooriad, mille tootja kavatseb liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teha;
 - d) teave selle kohta, kuidas tootja täidab artiklis 16 kindlaks määratud kohustusi, sealhulgas kirjalik teave järgmise kohta:
 - i) meetmed, mille tootja on kehtestanud artiklites 16 ja 20 kindlaks määratud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks;
 - ii) meetmed, mis on kehtestatud artiklis 23 kindlaks määratud kogumiskohustuse täitmiseks seoses nende sõidukite kogusega, mille tootja teeb liikmesriigi turul kättesaadavaks, ning
 - iii) pädevatele asutustele esitatud andmete usaldusväärsuse tagamise süsteem;
 - e) tootja või kohaldataval juhul tootja volitatud esindaja laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks või tootjavastutusorganisatsiooni kinnitus, et esitatud teave on tõene.
2. Teave, mis tuleb lisaks punktis 1 loetletud teabele esitada juhul, kui laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmiseks on määratud tootjavastutusorganisatsioon:
 - a) tootjavastutusorganisatsiooni nimi ja kontaktandmed, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav ja majanumber, riik, telefoninumber, veebiaadress ja e-posti aadress ning riiklik tunnuskood;
 - b) tootjavastutusorganisatsiooni äriregistri number või samaväärne ametlik registreerimisnumber ja Euroopa või riiklik maksukohustuslasena registreerimise number ning
 - c) esindatava tootja volitus.

3. Teave, mille peab lisaks punktis 1 loetletud teabele esitama tootjavastutusorganisatsioon, kui ta on määratud artikli 17 lõike 1 kohaselt:
 - a) esindatavate tootjate nimed ja kontaktandmed, sealhulgas sihtnumber, linn või asula, tänav ja majanumber, riik, telefoninumber, veebisait ja e-posti aadress;
 - b) kohaldataval juhul kõigi esindatavate tootjate volitused;
 - c) kui tootjavastutusorganisatsioon esindab rohkem kui üht tootjat, näitab ta eraldi, kuidas iga esindatav tootja täidab artiklis 16 kindlaks määratud kohustusi.
 4. Kui tootja nimel täidab artikli 16 kohaseid kohustusi laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja, kes esindab rohkem kui ühte tootjat, esitab kõnealune esindaja lisaks punktis 1 loetletud teabele eraldi iga esindatava tootja nime ja kontaktandmed.
-

X LISA

LAMMUTUSTÕEND

1.	Käesoleva tõendi välja andnud asutus või ettevõtja	
1.1	Nimi	
1.2	Aadress	
1.3	Telefon	
1.4	E-posti aadress [kui on olemas]	
1.5	Registreerimis- või identifitseerimisnumber (*)	
2.	Punktis 1 osutatud asutusele või ettevõtjale loa välja andnud pädev asutus	
2.1	Liikmesriik	
2.2	Nimetus	
2.3	Aadress	
3.	Lammutustõend	
3.1	Väljaandmise kuupäev	
3.2	Number	
4.	Teave sõiduki kohta, mille jaoks käesolev lammutustõend on välja antud	
4.1	Registreerinud riigi tunnus	
4.2	(A) Registreerimisnumber (**)	
4.3	(J) Kategooria (**)	
4.4	(D.1) Mark (**)	
4.5	(D.3) Äriline käibenimi (**)	

4.6	(E) valmistajatehase tähis (**)	
4.7	Registreerimistunnistuse number	
5.	Teave sõidukiomaniku kohta	
5.1	(C.2.1) Perekonnanimi või ärinimi (**)	
5.2	(C.2.2) Muu nimi (muud nimed) (**)	
5.3	(C.2.3) Aadress (**)	
5.4	Telefon [kui on olemas ja omanik on nõusoleku andnud]	
5.5	E-posti aadress [kui on olemas ja omanik on nõusoleku andnud]	
6.	Märkused	

(*) Kui riiklikus registreerimis- või identifitseerimissüsteemis ei ole sellist numbrit ette nähtud, võib sellest nõudest loobuda.

(**) Direktiivis 1999/37/EÜ osutatud ühenduse ühtlustatud koodid.

XI LISA

MÄÄRUSE (EL) 2018/858 JA MÄÄRUSE (EL) nr 168/2013 MUUTMINE

1. Määruse (EL) 2018/858 II lisa muudetakse järgmiselt.

a) I osa kirje G13 asendatakse järgmisega:

„G13	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
------	-------------	-----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

b) 1. liidet muudetakse järgmiselt:

i) tabeli 1 kirje G13 asendatakse järgmisega:

„G13	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738		ei kohaldata Kohaldatakse aga VIII lisa E osa, kus on kindlaks määratud osad, mida ei ole lubatud korduskasutada.“
------	-------------	-----------------------	--	--

ii) tabeli 2 kirje G13 asendatakse järgmisega:

„G13	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738		ei kohaldata Kohaldatakse aga VIII lisa E osa, kus on kindlaks määratud osad, mida ei ole lubatud korduskasutada.“
------	-------------	-----------------------	--	--

c) 2. liite punkti 4 muudetakse järgmiselt:

i) tabeli „I osa. M₁-kategooria sõidukid“ kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Määrus (EL) 2026/1738 (Ringkasutus)	Nimetatud määruses sätestatud nõudeid ei kohaldata.“
-----	-------------------------------------	--

ii) tabeli „II osa. N₁-kategooria sõidukid“ kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Määrus (EL) 2026/1738 (Ringkasutus)	Nimetatud määruses sätestatud nõudeid ei kohaldata.“
-----	-------------------------------------	--

d) III osa muudetakse järgmiselt:

i) 1. liite kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738	ei kohaldata	ei kohaldata“		
-----	-------------	-----------------------	--------------	---------------	--	--

ii) 2. liite kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738	ei kohaldata				ei kohaldata“					
-----	-------------	-----------------------	--------------	--	--	--	---------------	--	--	--	--	--

iii) 3. liite kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738	ei kohaldata“
-----	-------------	-----------------------	---------------

iv) 4. liite kirje 59 asendatakse järgmisega:

„59	Ringkasutus	Määrus (EL) 2026/1738	ei kohaldata				ei kohaldata“							
-----	-------------	-----------------------	--------------	--	--	--	---------------	--	--	--	--	--	--	--

2. Määruse (EL) nr 168/2013 II lisa muudetakse järgmiselt:

tabeli C1 osa kirje 15a asendatakse järgmisega:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Ringkasutusnõuded	määrus (EL) 2026/1738	<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	x	x	x	x	x	x	x	x“

XII LISA

MÄÄRUSE (EL) 2023/1542 MUUTMINE

I lisa tabel asendatakse järgmise tabeliga:

„Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
1. Elavhõbe CASi nr 7439-97-6 EÜ nr 231-106-7 ja selle ühendid	Patareid ja akud, olenemata sellest, kas need sisalduvad seadmetes, kergtranspordivahendites või muudes sõidukites ja on neisse paigaldatud või mitte, ei tohi sisaldada elavhõbedat (väljendatuna metallilise elavhõbedana) üle 0,0005 massiprotsendi.
2. Kaadmium CASi nr 7440-43-9 EÜ nr 231-152-8 ja selle ühendid	1. Kantavad patareid ja akud, olenemata sellest, kas need sisalduvad seadmetes, kergtranspordivahendites või muudes sõidukites ja on neisse paigaldatud või mitte, ei tohi sisaldada kaadmiumi (väljendatuna metallilise kaadmiumina) üle 0,002 massiprotsendi. 2. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M_1- ja N_1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud elektrisõiduki- ja mootorsõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis kaadmiumi (väljendatuna metallilise kaadmiumina) üle 0,01 massiprotsendi. 3. Punkti 2 ei kohaldata elektrisõidukiakude suhtes, mida kasutatakse selliste määruses (EL) 2018/858 määratletud M_1- ja N_1-kategooria elektrisõidukite, sealhulgas eriotstarbeliste sõidukite varuosadena, mis on turule lastud enne 31. detsembrit 2008.
3. Plii CASi nr 7439-92-1 EÜ nr 231-100-4 ja selle ühendid	1. Alates 18. augustist 2024 ei tohi kantavad patareid ja akud, olenemata sellest, kas need sisalduvad seadmetes ja on neisse paigaldatud või mitte, sisaldada pliid (väljendatuna pliimetallina) üle 0,01 massiprotsendi. 2. Punktis 1 sätestatud piirangut ei kohaldata kantavate tsink-õhk-nööpelementide suhtes kuni 18. augustini 2028. 3. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M_1- ja N_1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud kantavad patareid või akud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis pliid (väljendatuna pliimetallina) üle 0,1 massiprotsendi. 4. Punkti 3 ei kohaldata kantavate patareide või akude suhtes, mis on paigaldatud sellistesse määruses (EL) 2018/858 määratletud M_1- ja N_1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2024, või mida kasutatakse nende varuosadena. 5. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M_1- ja N_1-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud elektrisõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis pliid (väljendatuna pliimetallina) üle 0,1 massiprotsendi.

„Tulp 1 Aine või ainerühma nimetus	Tulp 2 Piirangutingimused
	6. Punkti 5 ei kohaldata järgmise suhtes: a) kõrgepingesüsteemides⁽¹⁾ kasutatavad elektrisõidukiakud, mis on paigaldatud sellistesse määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria sõidukitesse, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2019, või mida kasutatakse nende varuosadena; b) käesoleva punkti alapunktiga a hõlmamata elektrisõidukiakud, mis on paigaldatud sõidukitesse, sealhulgas sellistesse määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria eriotstarbelistesse sõidukitesse, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2024, või mida kasutatakse nende varuosadena. 7. Määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud mootorsõidukiakud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis pliid (väljendatuna pliimetallina) üle 0,1 massiprotsendi. 8. Punkti 7 ei kohaldata järgmise suhtes: a) mootorsõidukiakud, mida kasutatakse määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria sõidukite, sealhulgas eriotstarbeliste sõidukite 12 V rakendustes; ⁽¹⁾ b) mootorsõidukiakud, mida kasutatakse määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria eriotstarbeliste sõidukite 24 V rakendustes; ⁽²⁾ c) mootorsõidukiakud, mida kasutatakse muude kui käesoleva punkti alapunktidega a ja b hõlmatud rakenduste puhul määruses (EL) 2018/858 määratletud M₁- ja N₁-kategooria sõidukites, sealhulgas eriotstarbelistes sõidukites, mis on saanud tüübikinnituse enne 1. jaanuari 2024.
4. Kuuevalentne kroom CASi nr 18540-29-9 EÜ nr 606-053-1 ja selle ühendid	Määruses (EL) 2018/858 määratletud M ₁ - ja N ₁ -kategooria sõidukitesse, sealhulgas eriotstarbelistesse sõidukitesse paigaldatud patareid ja akud ei tohi sisaldada homogeenses materjalis kuuevalentset kroomi (väljendatuna metallilise kuuevalentse kroomina) üle 0,1 massiprotsendi.

⁽¹⁾ Süsteemid, mille alalispinge on > 75 V, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/35/EL ⁽³⁾ artiklis 1.“

⁽¹⁾ See erand vaadatakse läbi 2030. aastal.

⁽²⁾ See erand vaadatakse läbi 2030. aastal.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/35/EL teatavates pingevahemikes kasutatavate elektriseadmete turul kättesaadavaks tegemist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT L 96, 29.3.2014, lk 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

XIII LISA

KRITERIUMID, MILLELE PEAVAD VASTAMA KOLMANDATES RIIKIDES ASUVAD RINGLUSSEVÕETUD MATERJALI TOOTVAD KÄITISED

A OSA KRITERIUMID, MILLE ABIL TÕENDATAKSE, ET RINGLUSSEVÕETUD MATERJAL ON TOODETUD KÄITISES, MIS VASTAB TEATAVATELE LIIDU ÕIGUSES SÄTESTATUD INIMESTE TERVISE, KLIIMA JA KESKKONNA KAITSE NÕUETELE VÕI SAMAVÄÄRSETELE NÕUETELE (KOOSKÕLAS ARTIKLI 6 LÕIKEGA 4)

1. Kolmandas riigis asuv ringlussevõetud materjali tootmisega tegeleva käitise tegevus vastab reaalselt järgmistele tingimustele:

- a) see vastab jäätmete ringlussevõtu nõuetele ja tegutseb kooskõlas kohaldatavate riigisiseste keskkonnakaitsealaste õigusaktidega;
- b) see on projekteeritud ja ehitatud ning seda käitatakse ohutul ja keskkonnahoidlikul viisil ning eelkõige on käitisel olemas vajalikud protsessid, asjakohane jäätmekäitlustehnoloogia, töökorraldus ja taristu kõnealuste jäätmete ringlussevõtuks;
- c) see hangib plastijäätmeid mõnest liikmesriigist või riigist, mis järgib keskkonnakaitse ja töötajate ohutuse osas liidu õigust või liikmesriikidega samaväärseid standardeid, ning tegutseb sellises riigis vastavalt punktis 3 kindlaks määratud kriteeriumidele;
- d) käitises kehtestatakse juhtimis- ja seiresüsteemid, -menetlused ja -meetodid ning rakendatakse neid, eesmärgiga vältida, vähendada, minimeerida ja võimaluste piires kõrvaldada:
 - i) asjaomaste töötajate ja käitise lähiümbruskonna elanike tervise- ja ohutusriske ning
 - ii) tema tegevusest tingitud kahjulikku mõju keskkonnale (eelkõige võttes asjakohaseid meetmeid saaste seireks ja vähendamiseks);
- e) käitises tagatakse kõigi sinna saabunud ja seal töödeldud jäätmete jälgitavus, sealhulgas see, et kõik käitise tegevusest tekkinud jäätmejäägid dokumenteeritakse ja viiakse üksnes jäätmekäitluskohtadesse, millel on luba selliste jäätmejääkide töötlemiseks;
- f) käitises on võetud meetmeid energia säästmiseks ja tema tegevusega seotud kasvuhoonegaaside heite piiramiseks;
- g) käitises säilitatakse ja suudetakse esitada andmeid jäätmekäitlustegevuse kohta viimase viie aasta jooksul; kui käitis on tegutsenud vähem kui viis aastat, säilitab ja suudab ta esitada andmeid jäätmekäitlustegevuse kohta tegutsenud aja jooksul;
- h) selle käitajat ega tema juhtkonda ei ole viimase viie aasta jooksul süüdi mõistetud jäätmekäitlusega seotud ebaseadusliku tegevuse eest.

2. Võrdlusalusena ja asjakohasel juhul võetakse arvesse järgmisi või samaväärseid norme:
 - a) erinõuded teatavate jäätmete töötlemise ja töödeldud jäätmete koguse arvutamise kohta, mis on liidu õigusaktide kohaselt kohustuslikud, ning toodetud ringlussevõetud materjalide koguste arvestuse kohta;
 - b) parima võimaliku tehnika alased järeldused, mis on vastu võetud teatava tegevuse jaoks direktiivi 2010/75/EL alusel.
3. Plastijäätmeid töödeldakse vastavalt liidu õiguses sätestatud nõuetele või samaväärsetele nõuetele ja need pärinevad mõnest liikmesriigist või riigist, millel on kogu riigi territooriumi hõlmav terviklik jäätmekäitlusraamistik ning mis tõendab oma suutlikkust ja valmisolekut tagada keskkonnahoidlik jäätmekäitlus, võttes eelkõige arvesse järgmisi kriteeriume:
 - a) meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse keskkonnahoidliku jäätmekäitluse tagamiseks riigi territooriumil, näiteks laiendatud tootjavastutuse süsteemi või põhimõtet „saastaja maksab“ rakendava samaväärse süsteemi kasutuselevõtt;
 - b) meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse, et suurendada sõidukitest ringlusse võetud tarbimisjärgsete plastijäätmete osakaalu, ning nende meetmete seireks kasutatavad näitajad;
 - c) meetmed, mida rakendatakse ja kavandatakse, et suurendada selliste ringlussevõetud tarbimisjärgsete plastijäätmete osakaalu, mida kasutatakse riigisisesele turule lastud sõidukites, ning nende meetmete seireks kasutatavad näitajad.

B OSA KRITERIUMID, MILLE ABIL TÕENDATAKSE, ET RINGLUSSEVÕETUD MATERJAL ON TOODETUD VASTAVALT ARTIKLI 6 LÕIGETELE 1, 2 JA 3

Kolmandas riigis asuv ringlussevõetud materjali tootmisega tegeleva käitise tegevuse vastab reaalselt järgmistele tingimustele:

1. Käitis suudab tõendada, et seal toodetakse tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjale. Kui käitises toodetakse samuti materjale, mis on saadud tarbimiseelsetest jäätmetest või toormest, suudab ta tõendada, et seal eristatakse selgelt eri liiki materjale. Käitis tagab, et ta tarnib ainult tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud materjale, mis on tingimus, et seda materjali saaks arvesse võtta osana artiklis 6 sätestatud sihtmääradest.
2. Käitis, mis toodab ringlussevõetud materjale tarbimisjärgsetest jäätmetest, mis on saadud romusõidukitest või remonditud sõidukitest, suudab tõendada, et sellised jäätmed on kogutud eraldi ja neid ei ole segatud muu päritoluga materjalidega viisil, mis takistaks nende jäätmete jälgitavust enne nende saabumist käitisesse ning kogu ringlussevõtuprotsessi jooksul.

XIV LISA

NÕUDED AUDITITELE, SERTIFITSEERIJATELE JA AUDIITORITELE

A OSA ÜKSIKASJALIKUD NÕUDED AUDITEID TEGEVATELE KOLMANDATELE ISIKUTELE

1. Artikli 6 lõike 5 kohaselt kolmandas riigis asuva käitise auditeid tegev kolmas isik peab olema sõltumatu tarnijast, valmistajast ja isikust, kes osaleb ringlussevõetud materjali tootmises, ja kontrollitavast käitisest. Selleks peab kolmas isik suutma dokumentaalselt tõestada, et:

a) ta ei kuulu nendesse üksustesse ega ole nende kontrolli all;

b) ta on kehtestanud korra ja rakendab seda, mis tagab tema erapooletuse, sealhulgas:

i) tema erapooletust ohustavaid riske hinnatakse pidevalt;

ii) tehakse kindlaks, kõrvaldatakse ja leevendatakse finants-, kaubandus- ja muud liiki survest tulenevaid erapooletust ohustavaid riske;

iii) hinnatakse tema töötajate suhetest tulenevaid erapooletust ohustavaid riske;

c) tal on struktuur ja juhtimine, mis tagavad tema sõltumatuse ja erapooletuse, sealhulgas,

i) kui juriidiline isik tegeleb ka tegevusega, mis ei ole seotud auditiga, siis on see juriidilise isiku sees selgelt tuvastatav;

ii) ta on kehtestanud auditeerimistegevuse aruandlusreeglid;

iii) tema töötajatel on auditite tegemisega seoses selgelt tuvastatavad kohustused.

2. Artikli 6 lõike 5 kohaselt auditeid tegeval kolmandal isikul loetakse olevat asjakohane kvalifikatsioon auditite ja jäätmetöötluste valdkonnas, kui tal on kas otse või alltöövõtu kaudu piisav arv kvalifitseeritud töötajaid, keda on korrapäraselt koolitatud, ja kui nende auditite tegemisega seotud töötajatel on dokumenteeritud erialane töökogemus kõigis järgmistes valdkondades:

a) jäätmetöötluskohtade auditeerimine;

b) jäätmetöötlustoimingud;

c) keskkonna- ning töötervishoiu ja tööohutuse juhtimissüsteemid;

d) ringlussevõetud materjali tootmine.

3. Käesoleva osa punktides 1 ja 2 osutatud kriteeriumidele vastavuse tõendamiseks viitab auditit või sertifitseerimist läbi viiv kolmas isik oma sertifitseerimisele liidu või samaväärsete rahvusvaheliselt tunnustatud standardite alusel, mis on asjakohased auditite tegemisel, näiteks rahvusvaheline standard ISO 19011:2018 või ISO/IEC 17020:2012.

B OSA AUDITI ESE

1. Artikli 6 lõikes 5 osutatud auditi käigus kontrollitakse, kas ringlussevõetud materjali tootmises osaleva kolmandas riigis asuva käitise tegevus vastab reaalselt XIII lisas loetletud tingimustele.
 2. Auditaruannetes märgitakse selgelt auditi teinud isikute nimed ja kontaktandmed.
-

XV LISA
VASTAVUSTABELID

1. Direktiiv 2000/53/EÜ

Direktiiv 2000/53/EÜ	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 punkt 1	Artikli 3 punkt 1
Artikli 2 punkt 2	Artikli 3 punkt 2
Artikli 2 punkt 3	Artikli 3 punkt 23
Artikli 2 punkt 4	Artikli 3 punkt 39
Artikli 2 punkt 5	Artikli 3 punkt 18
Artikli 2 punkt 6	Artikli 3 punkt 4
Artikli 2 punkt 7	Artikli 3 punkt 39
Artikli 2 punkt 8	Artikli 3 punkt 39
Artikli 2 punkt 9	Artikli 3 punkt 39
Artikli 2 punkt 10	Artikli 3 punkt 35
Artikli 2 punkt 11	—
Artikli 2 punkti 11 alapunkt a	—
Artikli 2 punkti 11 alapunkt b	—
Artikli 2 punkti 11 alapunkt c	—
Artikli 2 punkti 11 alapunkt d	—
Artikli 2 punkt 12	—
Artikli 2 punkt 13	—

Direktiiv 2000/53/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 3 lõige 1	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 3 lõige 2	—
Artikli 3 lõige 3	—
Artikli 3 lõige 4	—
Artikli 3 lõige 5	—
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 5 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 7 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt c	Artikkel 6
Artikli 4 lõike 2 punkt a	Artikli 5 lõiked 4 ja 5
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt i	Artikli 5 lõike 6 punkt a
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt ii	Artikli 5 lõike 6 punkt b
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt iii	Artikli 5 lõike 6 punkt c
Artikli 4 lõike 2 punkti b alapunkt iv	Artikli 5 lõike 6 punkt d
Artikli 4 lõike 2 punkt c	—
Artikli 5 lõike 1 esimene taane	—
Artikli 5 lõike 1 teine taane	Artikli 23 lõike 3 punkt b
Artikli 5 lõige 2	Artikli 24 lõige 1
Artikli 5 lõike 3 esimene lõik	Artikkel 25
Artikli 5 lõike 3 teine lõik	Artikli 25 lõige 1
Artikli 5 lõike 3 kolmas lõik	—
Artikli 5 lõike 4 esimene lõik	Artikli 24 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 teine lõik	Artikkel 16 ja artikli 20 lõike 1 punkt a

Direktiiv 2000/53/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 5 lõike 4 kolmas lõik	Artikli 24 lõige 2
Artikli 5 lõike 4 neljas lõik	—
Artikli 5 lõike 5 esimene lõik	Artikli 25 lõige 1 ja X lisa
Artikli 5 lõike 5 teine lõik	—
Artikli 6 lõige 1	Artikli 26 lõiked 1 ja 2
Artikli 6 lõike 2 esimene lõik	Artikli 15 lõige 1
Artikli 6 lõike 2 teine lõik	—
Artikli 6 lõike 3 esimene lõik	Artikli 29 lõige 1 ja VIII lisa C osa
Artikli 6 lõike 3 teine lõik	Artikli 28 lõige 1
Artikli 6 lõige 4	Artikli 15 lõige 2
Artikli 6 lõige 5	Artikli 26 lõige 4
Artikli 6 lõige 6	Artikli 26 lõige 3
Artikli 7 lõige 1	Artikli 30 lõige 1
Artikli 7 lõike 2 punkt a	—
Artikli 7 lõike 2 punkt b	Artikli 33 lõike 1 punktid a ja b
Artikli 7 lõike 2 teine lõik	—
Artikli 7 lõike 2 kolmas lõik	—
Artikli 7 lõige 3	—
Artikli 7 lõige 4	—
Artikli 7 lõige 5	—
Artikli 8 lõige 1	Artikli 12 lõige 1

Direktiiv 2000/53/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 8 lõige 2	Artikli 12 lõige 2
Artikli 8 lõige 3	Artikli 11 lõige 1
Artikli 8 lõige 4	Artikli 11 lõiked 1 ja 3
Artikli 9 lõike 1a esimene lõik	Artikli 50 lõike 1 esimene lõik
Artikli 9 lõike 1a teine lõik	Artikli 50 lõike 1 teine lõik
Artikli 9 lõike 1a kolmas lõik	Artikli 50 lõike 1 kolmas lõik
Artikli 9 lõige 1b	Artikli 50 lõige 2
Artikli 9 lõige 1c	Artikli 50 lõike 3 kolmas lõik
Artikli 9 lõige 1d	Artikli 50 lõige 5
Artikli 9 lõige 2	Artikkel 9 ja V lisa A osa
Artikli 9a lõige 1	Artikli 51 lõige 1
Artikli 9a lõige 2	Artikli 51 lõige 2
Artikli 9a lõige 3	Artikli 51 lõige 3
Artikli 9a lõige 4	Artikli 51 lõige 4
Artikli 9a lõige 5	Artikli 51 lõige 5
Artikli 9a lõige 6	Artikli 51 lõige 6
Artikli 10 lõige 1	—
Artikli 10 lõige 2	—
Artikli 10 lõige 3	—
Artikkel 10a	Artikkel 56
Artikli 11 lõige 1	Artikli 52 lõige 1

Direktiiv 2000/53/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 11 lõige 2	Artikli 52 lõige 2
Artikli 12 lõige 1	Artikli 59 lõige 1
Artikli 12 lõige 2	Artikli 59 lõige 2
Artikli 12 lõige 3	—
Artikkel 13	—
I lisa	VIII lisa
II lisa	IV lisa

2. Direktiiv 2005/64/EÜ

Direktiiv 2005/64/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 1 esimene lõik	Artikkel 1
Artikli 1 teine lõik	—
Artikkel 2	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 3 punkt a	—
Artikli 3 punkt b	—
Artikli 3 punkt c	Artikli 2 lõike 2 punkt a
Artikli 4 punkt 1	Artikli 3 punkt 1
Artikli 4 punkt 2	—
Artikli 4 punkt 3	Artikli 3 punkt 3
Artikli 4 punkt 4	Artikli 3 punkt 2
Artikli 4 punkt 5	III lisa
Artikli 4 punkt 6	—

Direktiiv 2005/64/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 4 punkt 7	Artikli 3 punkt 40
Artikli 4 punkt 8	—
Artikli 4 punkt 9	Artikli 3 punkt 4
Artikli 4 punkt 10	Artikli 3 punkt 39
Artikli 4 punkt 11	—
Artikli 4 punkt 12	Artikli 3 punkt 39
Artikli 4 punkt 13	Artikli 3 punkt 5
Artikli 4 punkt 14	Artikli 3 1 punkt 6
Artikli 4 punkt 15	Artikli 3 1 punkt 7
Artikli 4 punkt 16	—
Artikli 4 punkt 17	—
Artikli 4 punkt 18	—
Artikli 4 punkt 19	—
Artikli 4 punkt 20	—
Artikli 5 lõige 1	—
Artikli 5 lõige 2	Artikli 8 lõige 2
Artikli 5 lõige 3	Artikli 8 lõige 3
Artikli 5 lõige 4	—
Artikli 6 lõige 1	—
Artikli 6 lõike 2 teine lõik	Artikli 5 lõiked 4 ja 5

Direktiiv 2005/64/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 6 lõige 3	Artikkel 9
Artikli 6 lõige 4	—
Artikli 6 lõige 5	—
Artikli 6 lõige 6	—
Artikli 6 lõige 7	—
Artikli 6 lõige 8	—
Artikli 7 punkt a	VIII lisa E osa
Artikli 7 punkt b	VIII lisa E osa
Artikkel 8	—
Artikkel 9	—
Artikli 10 lõige 1	—
Artikli 10 lõige 2	—
Artikli 10 lõige 3	—
Artikli 10 lõige 4	—
Artikli 11 lõige 1	—
Artikli 11 lõige 2	—
Artikkel 12	—
Artikkel 13	—
I lisa	Artikli 4 lõige 1
II lisa	—

Direktiiv 2005/64/EÜ	Käesolev määrus
III lisa	—
VII lisa	—
V lisa	VIII lisa E osa
VI lisa	—