Euroopan parlamentti
2024-2029

Ympäristön, ilmaston ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta
Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta

2023/0284(COD)

24.2.2025

TARKISTUKSET
212 - 418

Mietintöluonnos
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Ajoneuvojen suunnittelua koskevat kiertotalousvaatimukset ja romuajoneuvojen jätehuolto, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttaminen sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoaminen

Ehdotus asetukseksi
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

AM_Com_LegReport

Tarkistus 212
Laurent Castillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 viite

Komission teksti	*Tarkistus*
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,	ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan ***ja 192 artiklan 1 kohdan suhteessa tämän asetuksen 14–45 artiklaan, 46 ja 48 artiklaan***,

Or. en

Tarkistus 213
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 viite

Komission teksti	*Tarkistus*
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,	ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 ***ja 192*** artiklan,

Or. en

Perustelu

Tällä ehdotuksella yhdistetään tyyppihyväksyntää koskeva lainsäädäntö, jonka oikeusperustana on 114 artikla, ja romuajoneuvoja koskeva lainsäädäntö, jonka oikeusperustana on 192 artikla. Kaksinkertainen oikeusperusta, kuten akkuasetuksessakin, on siis asianmukainen.

Tarkistus 214
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 viite

Komission teksti	*Tarkistus*
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,	ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 ***ja 192*** artiklan,

Or. en

Tarkistus 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37]***, jäljempänä 'Euroopan vihreän kehityksen ohjelma', esitellään Euroopan kasvustrategia. Strategian*** tavoitteena on ***tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni,*** resurssitehokas ***ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen 2050 mennessä, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöiän päättyessä kestävällä tavalla***.	(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37] tavoitteena on ***luoda kestävämpi ja*** resurssitehokas ***talous, mutta kyse ei ole tavanomaisesta kasvustrategiasta, sillä siinä nostetaan etusijalle kestävyys ja sääntelytoimet talouskasvun, työpaikkojen luomisen ja teollisuuden kilpailukyvyn sijasta. Keskeisenä huolenaiheena on se, miten tämä vaikuttaa Euroopan autoteollisuuteen, kun tiukat päästötavoitteet ja sähköistämistoimet aiheuttavat huomattavaa painetta autonvalmistajille. Eurooppalaiset valmistajat joutuvat kovaan maailmanlaajuiseen kilpailuun erityisesti Kiinan ja Yhdysvaltojen kanssa, sillä näissä maissa tarjotaan strategisia etuja valtiontukina ja teollisuuspolitiikalla. Sähköajoneuvojen valmistukseen siirtymisen korkeat kustannukset voivat aiheuttaa suhteetonta rasitusta pienille ja keskisuurille yrityksille (pk-yrityksille) autoteollisuuden toimitusketjussa. Tämän siirtymän riskinä ovat työpaikkojen menetykset ja taloudelliset häiriöt, sillä sääntelyyn liittyvä epävarmuus lisää haasteita pitkän aikavälin sijoituksille. Lisäksi hiilidioksidipäästötavoitteet***

	ylittäville valmistajille määrätään tällä hetkellä sakkoja, jotka ovat 95 euroa ylimääräistä grammaa ja ajoneuvoa kohden, mistä voi aiheutua miljardikuluja teollisuudelle. Näillä seuraamuksilla pyritään edistämään päästöjen vähentämistä, mutta niistä aiheutuu ainoastaan taloudellista rasitusta alalle, esteitä innovaatioon sijoittamiselle ja kilpailukyvyn heikentymistä. Vaikka ympäristönäkökohdat ovatkin tärkeitä, politiikat on suunniteltava niin, että vältetään markkina-aseman, teollisuuden häiriönsietokyvyn ja kuluttajien ostokyvyn heikkeneminen. Tarvitaan tasapainoista lähestymistapaa, jolla edistetään innovaatiota ja kestävyyttä ja samalla tuetaan talouskasvua ja vaurautta. Romuajoneuvoista annetun direktiivin tarkistamisella pitäisi vahvistaa kierrätykseen ja kiertotalouteen liittyviä velvoitteita niin, että edistetään kilpailukykyä ja kestävää kasvua valmistajien, tavarantoimittajien, purkajien, kierrättäjien, romumetallimarkkinoiden, kuluttajien, sääntelyviranomaisten, jätteen käsittelijöiden, sähköajoneuvojen akkujen kierrättäjien ja logistiikkapalvelujen tarjoajien kannalta, sen sijaan että niille aiheutettaisiin kohtuuttomia vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia tai sääntelytaakkaa.
[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).	[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).
	Or. en

Tarkistus 216
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37], jäljempänä ’Euroopan vihreän kehityksen ohjelma’, esitellään Euroopan kasvustrategia. Strategian tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen 2050 mennessä, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöiän päättyessä kestävällä tavalla.	(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37], jäljempänä ’Euroopan vihreän kehityksen ohjelma’, esitellään Euroopan kasvustrategia. Strategian tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon ***viimeistään*** vuoteen 2050 mennessä ***(ilmastoneutraalius) maapallon kestävyyden rajoissa***, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Jotta unionin tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöiän päättyessä kestävällä tavalla.
[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).	[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

Or. en

Tarkistus 217
Anja Arndt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37], jäljempänä ’Euroopan vihreän kehityksen ohjelma’, esitellään Euroopan ***kasvustrategia***. Strategian tavoitteena on tehdä unionista ***oikeudenmukainen ja vauras*** yhteiskunta***, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen.*** Kasvihuonekaasujen ***nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen*** 2050 ***mennessä, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Jotta*** unionin ***tuotepolitiikalla voidaan osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti, on varmistettava, että unionissa kaupan pidettävät ja myytävät tuotteet hankitaan, valmistetaan ja käsitellään niiden käyttöiän päättyessä kestävällä tavalla***.	(1) Joulukuun 11 päivänä 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[37], jäljempänä ’Euroopan vihreän kehityksen ohjelma’, esitellään Euroopan ***degrowth-strategia***. Strategian tavoitteena on tehdä unionista ***talous, jossa on vain vähän teollisuutta, jossa*** yhteiskunta ***köyhtyy entisestään ja jossa ei väitetysti synny enää*** kasvihuonekaasujen ***nettopäästöjä vuodesta*** 2050 ***alkaen, sillä seurauksena on tuotannon ja kulutuksen tarkoituksellinen väheneminen.*** Unionin ***talouspolitiikka johtaa siihen, että tarvittavat tuotteet joudutaan valmistamaan kolmansissa maissa ja tuomaan maahan. Odotettavissa ei sen vuoksi ole, että hiilidioksidipäästöt vähenisivät merkittävästi***.
[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).	[37] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

Or. de

Tarkistus 218
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto	(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto

kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. ***Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä**

kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. ***Todellisessa kiertotaloudessa olisi etusijalle asetettava ajoneuvojen käyttöiän pidentäminen, osien uudelleenkäyttö ja korjattavuus ennenaikaisen romuttamisen sijasta. Edistämällä toimivien käytettyjen ajoneuvojen vastuullista kunnostusta ja vientiä jäykkien romuajoneuvoluokitusten määräämisen sijasta voidaan päästä parempiin ympäristövaikutuksiin, kun vähennetään uuden tuotannon tarvetta ja mittavaa jätteiden muodostumista***.

maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

---

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

---

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

Or. en

Tarkistus 219
Anja Arndt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) ***Autoteollisuus on tärkeä tekijä*** unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ***ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa***. ***Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin.*** Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on ***yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä***. ***Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä.*** Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, ***teräksen*** ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ***ajoneuvojen*** valmistuksesta. ***Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy*** näiden materiaalien ***tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan***. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. ***Molemmat kehityskulut*** edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. ***Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja***	(2) ***Autoteollisuudella on osansa*** unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on ***kansalaisten harhauttamista***. ***Päästötöntä liikkumista ei ole. Myös sähköajoneuvoista aiheutuu päästöjä, jotka syntyvät valmistuksessa, sähköntuotannossa ja hyödyntämisessä.*** Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, ***harvinaisten maametallien*** ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ***sähköajoneuvojen*** valmistuksesta. Näiden materiaalien ***tuotannosta ja jalostuksesta aiheutuu merkittäviä ympäristövaikutuksia***. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. ***Sähköajoneuvot*** edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. ***Autoteollisuuden ja kansalaisten liikkumisen säilymiseksi on taattava*** sisämarkkinoiden ***toiminta vapaan markkinatalouden oloissa ja tuettava*** autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. ***Pakotettu siirtyminen sähköajoneuvoihin on osoittautunut haitalliseksi ympäristölle, harvinaisia maametalleja louhiville työntekijöille ja pienituloisille kotitalouksille. Vähemmällä sääntelyllä autoteollisuus voi jouduttaa vastuulliseen uudelleenkäyttöön, kierrätykseen ja jätehuoltoon suuntautuvaa innovointia.***

materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden ***toimintaa ja tehostaa*** autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. ***Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.***

_____ _____

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

Or. de

Tarkistus 220
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä ***tulevissa malleissa***. ***Molemmat*** kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että	(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. ***Korjaamista estäviä materiaaleja ja tekniikoita käytetään kuitenkin jatkuvasti enemmän, varaosia ja ohjelmistopäivityksiä ei ole saatavilla, ja unionin lainsäädännöstä puuttuu toimenpiteitä, joilla lisättäisiin ajoneuvon osien ja komponenttien korjaamista, uudelleenvalmistusta, kunnostamista, jälkiasentamista ja vaihtamista, mikä johtaa vähäiseen kiertoon ajoneuvon käyttövaiheen aikana ja mistä seuraa ennenaikaista vanhentumista.*** Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan

romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja ***romuajoneuvoista*** uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ***ja*** alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

sähköistämisen***, ajoneuvojen määrän jatkuvan kasvun ja ajoneuvojen koon ja painon jatkuvan kasvun*** myötä sekä elektroniikan käytön ***ja monimutkaisuuden*** yleistyessä. Kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja***, joita vain yksi tai muutama maa toimittaa***. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi***, ympäristöjalanjälki voi kasvaa absoluuttisesti mitattuna, ja teollisuudesta voi tulla entistä riippuvaisempi kriittisten raaka-aineiden tuonnista ja altis toimitushäiriöille, ja se voi näin ollen menettää kilpailukykyään***. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja ***ajoneuvoista käyttövaiheen aikana ja käyttöiän lopussa korjattavien,*** uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien***, jälkiasennettavien*** tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi***,*** alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi ***ja kilpailukyvyn tukemiseksi autoteollisuuden häiriönsietokykyä lisäämällä*** on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta

koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. ***Tämä on myös linjassa puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävän tarjonnan varmistamiseksi annetun asetuksen (EU) 2024/1252 kanssa.*** Neuvosto ja parlamentti korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

---

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

Or. en

Tarkistus 221
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia	(2) ***Euroopan unioni on erittäin riippuvainen tuontimateriaaleista. Parantaakseen strategista omavaraisuuttaan ja vähentääkseen riippuvuutta kolmansista maista EU:n on käytettävä resursseja ja energiaa***

kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän

paremmin. Haasteiden voittamiseksi EU:n on ryhdyttävä tarvittaviin toimiin materiaalien kiertotalouden toteuttamiseksi suljetussa kierrossa lisäämällä resurssi- ja energiatehokkuutta ja noudattamalla porrastamisperiaatetta, uusiokäyttöön perustuvaa suunnittelua koskevaa periaatetta, jätehierarkiaa ja kattavia kiertotalouden periaatteita. Tämä on myös Euroopan teollisuuden edun mukaista, lisää kestävää kilpailukykyä ja tarjoaa kestäviä liiketoimintamalleja uudelle talouskasvulle. Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen

Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

---

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä

kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

Or. en

Tarkistus 222
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. ***Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa päästöttömään liikkumiseen 55-valmiuspaketin mukaisesti on yksi edellytys ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiselle vuoteen 2050 mennessä. Se vähentää ajoneuvojen käyttövaiheeseen liittyviä autoteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä.*** Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät	(2) Autoteollisuus on tärkeä tekijä unionin energia- ja materiaaliresurssien käytössä ja siten kasvihuonekaasujen tuottamisessa. Unionin markkinoille saatettavien ajoneuvojen tuotanto kolmansissa maissa lisää maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä, millä puolestaan on kielteinen ympäristövaikutus unioniin. Autoteollisuus on yksi suurimmista primaarialumiinin, teräksen ja muovien käyttäjistä, mikä johtuu unionin markkinoille saatettujen uusien ajoneuvojen valmistuksesta. Tällä voi olla merkittävä ympäristövaikutus, joka liittyy näiden materiaalien tuotannon ja jalostuksen vaatimaan energiaan. Uusien ajoneuvojen valmistukseen liittyvä ympäristöjalanjälki saattaa kasvaa ajoneuvokannan meneillään olevan sähköistämisen myötä sekä elektroniikan käytön yleistyessä tulevissa malleissa. Molemmat kehityskulut edellyttävät huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa

huomattavaa määrää kriittisiä ja strategisia raaka-aineita ja jalometalleja, kuten kuparia ja harvinaisia maametalleja. Näiden muutosten seurauksena tuotantovaiheen ympäristöjalanjälki voi kasvaa ajoneuvojen käyttövaiheen ympäristöjalanjälkeä suuremmaksi. Lisäksi unionin lainsäädännön nykyiset jätehuoltoa koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

koskevat vaatimukset aiheuttavat sen, että romuajoneuvoista saatavia resursseja ei hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla, ja romuajoneuvoista uudelleenkäytettävien, uudelleenvalmistettavien, kunnostettavien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrää ja laatua on hyvät mahdollisuudet parantaa. Näihin ympäristövaikutuksiin puuttumiseksi ja alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi on tarpeen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tehostaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen. Tämä on linjassa komission 11 päivänä maaliskuuta 2020 antaman tiedonannon Uusi kiertotalouden toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta[38] kanssa, jossa kehotetaan tarkistamaan nykyisiä sääntöjä, jotta voidaan ”edistää enemmän kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja yhdistämällä suunnitteluun liittyvät näkökohdat loppukäsittelyyn, harkita tiettyjen materiaalien pakollista kierrätettyä osuutta koskevia sääntöjä ja parantaa kierrätyksen tehokkuutta”. Neuvosto[39] ja parlamentti[40] korostivat myös, että näissä asioissa tarvitaan uusia unionin sääntöjä, joilla korvataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat voimassa olevat säännöt uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden sekä romuajoneuvojen osalta.

---

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden

[38] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2020, Uusi kiertotalouden

toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

toimintasuunnitelma – Puhtaamman ja kilpailukykyisemmän Euroopan puolesta (COM(2020) 98 final).

[39] Neuvoston päätelmät, annettu 17. joulukuuta 2020, ”Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä”.

[40] Euroopan parlamentin päätöslauselma 10. helmikuuta 2021 uudesta kiertotaloutta koskevasta toimintasuunnitelmasta.

Or. fr

Tarkistus 223
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY[41] vahvistetaan romuajoneuvojen yhdenmukaistetut käsittelyvaatimukset sekä ajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet. Siinä säädetään romuajoneuvojen keräystä koskevista velvoitteista sekä talouden toimijoille asetettavista velvoitteista, joilla rajoitetaan erityisesti raskasmetallien käyttöä ajoneuvoissa. Siinä vahvistetaan myös laajennettua tuottajan vastuuta koskevat perussäännöt, joiden mukaan ajoneuvojen tuottajien on katettava osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista.	(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/53/EY[41] vahvistetaan romuajoneuvojen yhdenmukaistetut käsittelyvaatimukset sekä ajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat tavoitteet. Siinä säädetään romuajoneuvojen keräystä koskevista velvoitteista sekä talouden toimijoille asetettavista velvoitteista, joilla rajoitetaan erityisesti raskasmetallien käyttöä ajoneuvoissa. Siinä vahvistetaan myös laajennettua tuottajan vastuuta koskevat perussäännöt, joiden mukaan ajoneuvojen tuottajien on katettava osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista. ***Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191 artiklan 2 kohdassa vahvistetun saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti tuottajien olisi oltava taloudellisesti ja toiminnallisesti vastuussa markkinoille saattamiensa ajoneuvojen asianmukaisesta jätehuollosta ja varmistettava, että käyttöiän päättymiseen liittyvien***

kustannusten hoitamiseen liittyviä kuluja ei siirretä kuluttajille, julkisille viranomaisille tai jätehuollolle. Laajennetun tuottajan vastuun vahvistaminen on olennaista kiertotalouden edistämiseksi, kestävään suunnitteluun kannustamiseksi ja ympäristölle aiheutuvien ulkoisvaikutusten ehkäisemiseksi.

[41] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista (EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34).

[41] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, annettu 18 päivänä syyskuuta 2000, romuajoneuvoista (EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34).

Or. en

Tarkistus 224
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(4) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa komission arvioinnissa[42] korostettiin, että direktiivi on ollut tehokas monien sen alkuperäisten tavoitteiden saavuttamisessa. Näitä ovat erityisesti kadmiumin, lyijyn, elohopean ja kuusiarvoisen kromin poistaminen ajoneuvoista, romuajoneuvojen keräyspisteiden lisääminen sekä hyödyntämis- ja kierrätystavoitteiden saavuttaminen. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, että direktiivissä ei kuitenkaan käsitellä riittävästi romuajoneuvojen keräykseen liittyviä tärkeitä kysymyksiä eikä sitä oltu mukautettu näiden ajoneuvojen korkeatasoisen käsittelyn varmistamiseksi.	(4) Direktiiviä 2000/53/EY koskevassa komission arvioinnissa[42] korostettiin, että direktiivi on ollut tehokas monien sen alkuperäisten tavoitteiden saavuttamisessa. Näitä ovat erityisesti kadmiumin, lyijyn, elohopean ja kuusiarvoisen kromin poistaminen ajoneuvoista, romuajoneuvojen keräyspisteiden lisääminen sekä hyödyntämis- ja kierrätystavoitteiden saavuttaminen. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, että direktiivissä ei kuitenkaan käsitellä riittävästi romuajoneuvojen keräykseen liittyviä tärkeitä kysymyksiä eikä sitä oltu mukautettu näiden ajoneuvojen korkeatasoisen käsittelyn varmistamiseksi. ***Arvioinnissa tunnistettiin direktiivin täytäntöönpanon merkittäväksi ongelmaksi erityisesti ”kadonneet ajoneuvot”, joiden osuus kaikista***

	rekisteristä poistetuista ajoneuvoista on noin 35 prosenttia vuosittain.
[42] Romuajoneuvoista 18. syyskuuta 2000 annetun direktiivin 2000/53/EY arviointi, SWD(2021) 61 final.	[42] Romuajoneuvoista 18. syyskuuta 2000 annetun direktiivin 2000/53/EY arviointi, SWD(2021) 61 final.

Or. en

Tarkistus 225
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/64/EY[43] säännellään ajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, jotta ajoneuvot voisivat saavuttaa direktiivissä 2000/53/EY asetetut tavoitteet niiden käyttöiän lopussa. Mainittu direktiivi ei ole parantanut merkittävästi uusien ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä, eikä sitä ole mukautettu uusien ajoneuvojen ominaisuuksiin, jotka ovat muuttuneet huomattavasti direktiivin voimaantulon jälkeen.	(5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/64/EY[43] säännellään ajoneuvojen tyyppihyväksyntää niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, jotta ajoneuvot voisivat saavuttaa direktiivissä 2000/53/EY asetetut tavoitteet niiden käyttöiän lopussa. Mainittu direktiivi ei ole parantanut merkittävästi uusien ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä, eikä sitä ole mukautettu uusien ajoneuvojen ominaisuuksiin, jotka ovat muuttuneet huomattavasti direktiivin voimaantulon jälkeen***, varsinkin sähköajoneuvojen osalta, joiden akkujen kierrätettävyysaste on heikko***.
[43] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/64/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta (EUVL L 310,	[43] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/64/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta sekä neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta (EUVL L 310,

25.11.2005, s. 10).

25.11.2005, s. 10).

Or. fr

Tarkistus 226
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn ***välillä*** on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta ***järkevä käsittely*** riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja	(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ***ja määrätä*** ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat ***uudet*** vaatimukset ajoneuvojen ***korjattavaksi suunnittelun,*** uudelleenkäytettävyyden***, uudelleenvalmistuksen, kunnostuksen, jälkiasentamisen***, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen***, käyttövaiheen*** ja loppukäsittelyn ***kesken*** on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ***korjaamisen, uudelleenkäytön, uudelleenvalmistuksen, kunnostuksen, jälkiasentamisen ja*** ympäristön kannalta ***järkevän käsittelyn toteutettavuus*** riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja

jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten ***olisi yhdenmukaiset säännöt,*** sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.

kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten ***tarvittavien yhdenmukaisten sääntöjen valossa*** sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa ***ja täydentävän ja vastaavan lainsäädännön, esimerkiksi akuista ja jäteakuista annetun asetuksen 2023/1542 ja kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun asetuksen 2024/1781 mukaisesti***, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 ***ja 192*** artiklaan.

Or. en

Tarkistus 227
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn välillä on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely	(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa ***ja käytettyjen ajoneuvojen vientiä*** koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn välillä on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta

riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten olisi yhdenmukaiset säännöt, sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.	järkevä käsittely riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten olisi yhdenmukaiset säännöt, sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.
	Or. en

Tarkistus 228
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat	(7) Sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseksi ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat

vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn välillä on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten olisi yhdenmukaiset säännöt, sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.

vaatimukset ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyden, kierrätettävyyden ja hyödynnettävyyden osalta, samoin kuin autoteollisuuden jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Ajoneuvojen tuotantovaiheen ja loppukäsittelyn välillä on luontaisia yhteyksiä, sillä romuajoneuvojen ympäristön kannalta järkevä käsittely riippuu suurelta osin siitä, miten ajoneuvot on alun perin suunniteltu ja rakennettu. Siksi tehokkain tapa helpottaa autoteollisuuden siirtymistä kiertotalouteen on vahvistaa unionin tasolla yhdenmukainen sääntelykehys, joka kattaa yhtenäisellä ja johdonmukaisella tavalla ajoneuvojen suunnittelun ***uusiokäyttöön perustuvaa suunnittelua koskevan periaatteen mukaisesti***, valmistuksen, unionin markkinoille saattamisen ja loppukäsittelyn. Tämä on olennaisen tärkeää myös unionin markkinoiden kehittämiseksi uusioraaka-aineille, joita on markkinoille saatetuissa uusissa ajoneuvoissa, sekä kaupan esteiden ja kilpailun vääristymien välttämiseksi, oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi ja kaikkien ajoneuvojen suunnitteluun, tuotantoon ja loppukäsittelyyn osallistuvien talouden toimijoiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa ja jotta ympäristönäkökohdat huomioon ottavia sisämarkkinoita varten olisi yhdenmukaiset säännöt, sekä linjassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin yleisen lainsäädännön kanssa, direktiivi 2000/53/EY ja direktiivi 2005/64/EY olisi korvattava asetuksella, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan.

Or. en

Tarkistus 229
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi ***osittain*** myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. ***Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi***	(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen.

näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

Or. en

Tarkistus 230
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös ***tiettyihin*** luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. ***Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin.*** Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista	(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista***, korjattavuutta ja niiden sähköajoneuvon latureiden ja sähköisten ajomoottoreiden komponenttien irrotettavuutta tuotetta vahingoittamattomalla tavalla*** koskevia

valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi ***kuitenkin*** sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

vaatimuksia olisi sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

Or. en

Tarkistus 231
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös ***tiettyihin*** luokan L ajoneuvoihin ***(L_3e–L_7e)***, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan	(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa

varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin ***(L_3e–L_7e)*** sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ja vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

Or. en

Tarkistus 232
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin	(8) Direktiivejä 2000/53/EY ja 2005/64/EY sovelletaan ainoastaan henkilöautoihin (M_1) ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N_1), joiden osuus kaikista unionissa rekisteröidyistä ajoneuvoista on noin 85 prosenttia. Muihin

ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta ***ja*** vaihtamisesta. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

ajoneuvoihin eli kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin, kuorma-autoihin, linja-autoihin ja perävaunuihin ei sovelleta mitään unionin lainsäädäntöä niiden ekologisen suunnittelun ja käyttöiän loppuvaiheessa suoritettavan jätehuollon osalta. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvojen lisäksi osittain myös tiettyihin luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e), raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, O), jotta voidaan varmistaa kiertotalouspuitteet kaikille unionissa rekisteröidyille ajoneuvoille, niiden ympäristön kannalta järkevä käsittely mukaan lukien, sekä estää sisämarkkinoiden pirstaloituminen. Tällaisten ajoneuvojen käsittelystä unionissa niiden käyttöiän päättyessä ei ole kattavia tietoja, minkä vuoksi niihin ei tämän asetuksen tullessa voimaan voida soveltaa samaa järjestelmää kuin luokan M_1 ja N_1 ajoneuvoihin. Romuajoneuvojen keräystä, niiden pakollista toimittamista valtuutettuihin käsittelylaitoksiin sekä niiden puhdistamista koskevia vaatimuksia olisi kuitenkin sovellettava luokan L ajoneuvoihin (L_3e–L_7e) sekä raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin (M_2, M_3, N_2, N_3, N_3 ja O). Näiden romuajoneuvojen käsittelyn helpottamiseksi niiden valmistajilta olisi vaadittava tietoja tällaisten ajoneuvojen osien, komponenttien ja materiaalien poistamisesta***,*** vaihtamisesta ***ja digitaalisesta koodauksesta***. Lisäksi näihin ajoneuvoluokkiin olisi sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia säännöksiä, jotka kattavat niiden keräämisestä ja puhdistamisesta niiden käyttöiän päättyessä aiheutuvat kustannukset.

Or. fr

Tarkistus 233
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(8 a) Sääntelyn johdonmukaisuuden varmistamiseksi ja sisämarkkinoiden pirstoutumisen välttämiseksi tämän asetuksen soveltamisalaa on laajennettava asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määriteltyihin luokkiin L1 ja L2 kuuluviin ajoneuvoihin. Jos kyseisten ajoneuvoluokkien osalta ei vaadita hallinnollista rekisteröintiä direktiivin 1999/37/EY mukaisesti yksittäisessä jäsenvaltiossa ja tämän asetuksen säännösten noudattamisen takaamiseksi, rekisteröintiin olisi kuuluttava ajoneuvojen kirjaaminen vastaavaan järjestelmään, joka mahdollistaa niiden tunnistamisen, myös markkinoille saattamisen yhteydessä, käytön aikana ja käyttöiän lopussa.

Or. en

Tarkistus 234
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(9) Käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvät ongelmat eivät koske ainoastaan henkilöautoja (***M_1***) ja kevyitä hyötyajoneuvoja (***N_1***), vaan myös suurempia ajoneuvoja, kuten tutkimukset osoittavat[45]. Sen vuoksi näitä säännöksiä olisi sovellettava myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin	(9) Käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvät ongelmat eivät koske ainoastaan henkilöautoja (***M1***) ja kevyitä hyötyajoneuvoja (***N1***), vaan myös suurempia ajoneuvoja, kuten tutkimukset osoittavat[45]. Sen vuoksi näitä säännöksiä olisi sovellettava myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin. ***Ajoneuvojen vientiin liittyvistä***

(M_2, M_3, N_2, N_3, O).

rajoituksista ei kuitenkaan pitäisi aiheutua häiriötä lailliselle kaupalle EU:ssa ja EU:n ulkopuolella. Käytetyillä ajoneuvoilla on merkittävä osansa maailmanmarkkinoilla, ja niiden siirtämistä koskevat sattumanvaraiset rajoitukset voisivat aiheuttaa markkinoiden vääristymiä, haitata talouden toimijoita ja vähentää käytettyjen ajoneuvojen kohtuuhintaisuutta EU:ssa ja sen ulkopuolella. Takaamalla selkeät, reilut ja oikeasuhteiset vientisäännöt tuetaan taloudellista toimintaa ja noudatetaan ympäristö- ja turvallisuusstandardeja.

45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Tarkistus 235
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita	***Poistetaan.***

koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän asetuksen mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta.

Or. en

Tarkistus 236
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen valmistaja ei pysty laskemaan	***Poistetaan.***

valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän asetuksen mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta.

Or. en

Tarkistus 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät ***erityisiä*** korijärjestelyjä, jotka eivät ole ***täysin*** valmistajan päätettävissä. ***Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin*** ajoneuvoihin***, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään.*** Ajoneuvojen***, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden*** ajoneuvojen ***uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän*** asetuksen ***mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta***.	(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot***, muun muassa ambulanssit, paloautot, sotilasajoneuvot ja muut erikoisyksiköt,*** on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät ***erikoistuneita*** korijärjestelyjä, jotka eivät ole ***useinkaan*** valmistajan päätettävissä. ***Näihin*** ajoneuvoihin***, joiden osuus on vain vähäinen koko ajoneuvokannasta, sovelletaan ainutlaatuisia suunnittelu- ja toimintavaatimuksia, joiden takia vakiomuotoisia kiertotalousvaatimuksia voidaan soveltaa vain rajallisesti. Ottaen huomioon näiden*** ajoneuvojen***, myös erikoiskäyttöön tarkoitettujen*** ajoneuvojen***, erityistehtävät ja vähäiset tuotantomäärät romuajoneuvoista annetulla asetuksella saataisiin vain vähäisiä ympäristöhyötyjä, ja samalla asetettaisiin kohtuuttomia sääntöjen noudattamiseen liittyviä haasteita. Näiden huolenaiheiden ratkaisemiseksi suositellaan, että erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot jätetään nimenomaisesti*** asetuksen ***soveltamisalan ulkopuolelle***.

Tarkistus 238
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen ***valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä.*** Sen vuoksi ***on aiheellista edellyttää*** tämän asetuksen ***mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta***.	(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, toisen vaiheen ***valmistajan olisi vastattava myös markkinoille saattamistaan ajoneuvoista, ja valmistajaan olisi*** sen vuoksi ***sovellettava laajennettua tuottajan vastuuta koskevia vaatimuksia. Vaatimuksia ei sovellettaisi kuitenkaan edelleenkään erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, mukaan lukien niihin, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisissa tyyppihyväksyntämenettelyissä,*** tämän asetuksen ***mukaisesti***.

Or. en

Tarkistus 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. Ajoneuvojen***, jotka on tyyppihyväksytty monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä,*** toisen vaiheen ***valmistaja ei pysty laskemaan valmistuneiden ajoneuvojen uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista edellyttää tämän asetuksen mukaisuutta ainoastaan perusajoneuvolta***.	(10) Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot on suunniteltu erityistehtävien suorittamiseen, ja ne edellyttävät erityisiä korijärjestelyjä, jotka eivät ole täysin valmistajan päätettävissä. Näin ollen niiden uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödyntämisasteita ei voida laskea asianmukaisesti. Näihin ajoneuvoihin olisi sovellettava ainoastaan säännöksiä, jotka koskevat osien ja komponenttien keräystä, puhdistamista ja pakollista poistamista. Tuottajien olisi katettava näiden toimien toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset laajennettua tuottajan vastuuta koskevan järjestelmän puitteissa. Ajoneuvojen sisältämiä aineita koskevia säännöksiä olisi sovellettava myös erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, kuten direktiivissä 2000/53/EY säädetään. ***Monivaiheisessa hyväksynnässä hyväksyttyjen*** ajoneuvojen ***osalta*** toisen vaiheen ***valmistajan lisäämät osat, esimerkiksi kori, kerätään ja käsitellään yhdessä perusajoneuvon kanssa. Tämän seurauksena monivaiheisten ajoneuvojen korin on kuuluttava laajennetun tuottajan vastuun soveltamisalaan***.

Or. en

Tarkistus 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(10 a) Asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt matkailuautot ja matkailuperävaunut eroavat tavanomaisista ajoneuvoista ja perävaunuista, sillä ne on tarkoitettu ensisijaisesti majoittumiseen kuljetuksen sijasta. Monet matkailuperävaunut ovat pysyvästi paikoillaan loma-asuntoina, joita käytetään kausittaiseen majoittumiseen, ja ne pysyvät toimivina vuosikymmeniä. Näitä yksikköjä ei pitäisi luokitella romuajoneuvoiksi, sillä ne toimivat edelleen asuntoina, ja koska on usein poistettu rekisteristä, ne luokitellaan väärin ”kadonneiksi ajoneuvoiksi”. Näiden matkailuautojen rakentamisessa käytetään autoteollisuuteen kuulumattomia komponentteja, kuten puuta, huonekaluja, vesijärjestelmiä ja kotitalouksien sähköjärjestelmiä, jotka eivät kuulu ajoneuvon kierrätyslaitosten toiminta-alaan. Matkailuautot ja matkailuperävaunut olisi jätettävä romuajoneuvoja koskevien säännösten ulkopuolelle ottaen huomioon näiden yksiköiden erityisen käyttötarkoituksen, erilaisen materiaalikoostumuksen ja jatkuvan käytön.

Or. en

Tarkistus 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(10 b) Kiertotalousvaatimuksia olisi otettava käyttöön renkaille priorisoituna tuoteryhmänä kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun

asetuksen 18 artiklan 5 kohdan e alakohdan mukaisesti. Näin ollen niiden ei pitäisi katsoa kuuluvan tämän asetuksen II luvun soveltamisalaan.

Or. en

Tarkistus 242
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita***[46]***, tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. ***Sen vuoksi*** on ***tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien*** olisi ***käytettävä näitä kriteerejä***.	(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita, tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. ***Jotta voidaan varmistaa, että perustavanlaatuiset omistusoikeudet pysyvät ajoneuvon omistajilla, ajoneuvo olisi luokiteltava romuajoneuvoksi vain, jos se*** on ***hylätty tai vahingoittunut korjauskelvottomaksi tai jos siitä aiheutuu selvä ja osoitettavissa oleva riski yleiselle turvallisuudelle tai ympäristölle. Tällä asetuksella*** olisi ***varmistettava, että romuajoneuvoksi luokittelua koskevissa päätöksissä toimitaan avoimella tavalla ja estetään satunnaiset tai automaattisesti annetut hallinnolliset määritykset, jotka voisivat viedä omistajilta heidän omaisuutensa epäoikeudenmukaisesti***.
[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Tarkistus 243
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita[46], tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä.	(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita[46], tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä. ***Näiden kriteerien määrittämisen olisi oltava komission sijasta riippumattomien asiantuntijoiden ryhmän tehtävä.***
[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Perustelu

Euroopan komissio ei voi määrittää täsmällisiä kriteerejä. Määrittämisen on oltava riippumattomien asiantuntijoiden, joilla on tarvittavaa teknistä tietämystä ja kokemusta, tehtävä.

Tarkistus 244
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista. Vaikka asiasta on annettu ohjeita[46], tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä.	(11) Yksi suurimmista direktiivin 2000/53/EY soveltamiseen liittyvistä käytännön haasteista on sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo, erityisesti kun on kyse ajoneuvojen rajatylittävistä siirroista ***ja viennistä***. Vaikka asiasta on annettu ohjeita[46], tällainen arviointi on edelleen vaikeaa. Sen vuoksi on tarpeen säätää oikeudellisesti sitovista täsmällisistä kriteereistä ***teknologisten ja teknisten perusteiden perusteella*** romuajoneuvon määrittämiseksi. Kaikkien romuajoneuvojen kanssa tekemisissä olevien ***toimivaltaisten viranomaisten,*** talouden toimijoiden ja ajoneuvojen omistajien olisi käytettävä näitä kriteerejä.
[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Tarkistus 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Romuajoneuvot eivät ole pelkkää jätettä vaan arvokkaita resursseja, joihin liittyy taloudellisia mahdollisuuksia. Niiden uudelleenkäyttö silloin, kun se on järkevää, on yritysten taloudellisen edun mukaista. Lisäksi laiton vienti aiheuttaa

ympäristöriskien ohella myös taloudellista tappiota EU:lle.

Or. en

Tarkistus 246
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan ***seurata***, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja	(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden ***käyttövaihe ja*** käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava ***modulaarisuutta, korjattavuutta,*** uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. ***Jätehierarkiaan mukauttamisen takaamiseksi uudelleenkäytettävyystavoite olisi tulevaisuudessa erotettava kierrätettävyys- ja hyödynnettävyystavoitteista. Lisäksi olisi määritettävä uusi käyttökestävyystavoite,***

hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

jotta vähennetään ajoneuvojen ympäristövaikutuksia entisestään ja varmistetaan, että valmistajat suunnittelevat ajoneuvoilleen pidemmän käyttöiän. Uudelleenkäytettävyys- ja käyttökestävyystavoitteiden määrittämiseksi ja sen varmistamiseksi, että ***käyttökestävyys-,*** uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan ***todentaa***, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon ***käyttökestävyys-,*** uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen ***pidemmän käyttöiän potentiaali ja*** kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta***. Tämän menetelmän avulla sekä unionissa että sen ulkopuolella valmistettujen ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus voidaan todentaa asianmukaisesti***. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

Or. en

Tarkistus 247
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes	(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes

tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään. ***Lisäksi komission olisi arvioitava, onko mukaan sisällytettävä erillinen tavoite uudelleenkäytettävyyden vähimmäisosuudesta.***

Or. en

Tarkistus 248
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen	(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen

varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. ***Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi.*** Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

Or. en

Perustelu

Euroopan komission ei pitäisi olla vastuussa ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteen laskenta- ja todentamismenetelmän määrittämisestä. Sen sijaan menetelmän arvioinnin pitäisi olla riippumattomien asiantuntijoiden ryhmän, jolla on vaadittavaa tietämystä ja asiantuntemusta, tehtävä.

Tarkistus 249
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön	(13) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkien unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen suunnittelu ja niiden käyttöiän loppuvaihe, on otettava käyttöön

yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. Ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY säädetään.

yhdenmukaistetut kiertotalousvaatimukset, jotka todennetaan tyyppihyväksyntävaiheessa. ***Uusiokäyttöön perustuvaa suunnittelua koskevaa periaatetta toteuttamalla tapahtuva*** ajoneuvojen suunnittelu ja valmistus siten, että niiden osat ja komponentit ovat uudelleenkäytettäviä ja niiden sisältämät materiaalit kierrätettäviä, on olennaisen tärkeää, jotta vältetään tilanne, jossa näitä osia, komponentteja ja materiaaleja ei voida kunnolla hyödyntää ajoneuvon käyttöiän päättyessä. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien ja niiden tavarantoimittajien olisi sovellettava uudelleenkäytettävyyttä ja kierrätettävyyttä parantavia suunnittelustrategioita jo uusien ajoneuvojen kehittämisen varhaisessa vaiheessa. Näin ollen uudet ajoneuvotyypit olisi edelleen rakennettava siten, että niiden massasta vähintään 85 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai kierrätettävissä ja vähintään 95 prosenttia on uudelleen käytettävissä tai hyödynnettävissä, kuten direktiivissä 2005/64/EY jo säädetään. Sen varmistamiseksi, että uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet lasketaan yhdenmukaisesti ja että niitä voidaan seurata, olisi vahvistettava uusi menetelmä ajoneuvon uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteiden laskemiseksi ja todentamiseksi. Tässä menetelmässä olisi otettava paremmin huomioon uuden ajoneuvon todellinen kierrätys-, uudelleenkäyttö- ja hyödyntämispotentiaali sen käyttöiän lopussa myöskään teknologian jatkuvaa kehitystä unohtamatta. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tällaisen menetelmän vahvistamiseksi. Kunnes tällainen menetelmä on vahvistettu, uudelleenkäytettävyys-, kierrätettävyys- ja hyödynnettävyysasteet olisi edelleen laskettava standardin ISO 22628:2002 mukaisesti, kuten direktiivissä 2005/64/EY

säädetään.

Or. en

Tarkistus 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(13 a) Autoteollisuuden aidosti kestävän kiertotalouden peruspilarina on se, että taataan ajoneuvojen korjattavuus koko niiden käyttöiän ajan. Ajoneuvoja ei pitäisi luokitella ennenaikaisesti romuajoneuvoiksi, kun ne eivät ole enää korjattavissa, sillä tämä johtaisi turhaan jätteeseen, talouden tehottomuuteen ja ajoneuvon omistajiin kohdistuvaan kohtuuttomaan taakkaan. Ajoneuvoa olisi pidettävä romuajoneuvona vain, kun sitä ei voida kunnostaa kohtuudella katsastusvaatimukset täyttäväksi, jolloin se on turvallisuusriski tienkäyttäjille. Ajoneuvojen pitkä käyttöikä ei riipu ainoastaan niiden alkuvaiheen suunnittelusta vaan myös kohtuuhintaisten ja kilpailukykyisten korjaus- ja huoltopalvelujen saatavuudesta. Riippumattomien korjaamojen on voitava toimia oikeudenmukaisten ja läpinäkyvien ehtojen mukaisesti, jotta varmistetaan, että kuluttajat eivät ole riippuvaisia pelkästään valmistajan hallinnoimista korjausverkostoista, jotka voisivat rajoittaa kilpailua, lisätä kustannuksia ja heikentää palvelujen saatavuutta. Korjaamisen esteitä, muun muassa varaosien ja diagnostiikkatyökalujen saatavuuteen liittyviä rajoituksia, osien perusteetonta yhdistämistä tiettyyn ajoneuvoon ja teknisen tiedon rajoituksia, on torjuttava kuluttajien valinnanvaran turvaamiseksi ja resurssien tehokkaan

käytön varmistamiseksi. Ajoneuvojen korjattavuudella ja huollettavuudella on erityistä yhteiskunnallista ja taloudellista merkitystä erityisesti pienituloisille henkilöille ja perheille, joiden ensisijaisena kulkuneuvona ovat kohtuuhintaiset kierrätetyt ajoneuvot. Korjausmahdollisuuksien suhteeton rajoittaminen vaikuttaa maaseudun tai taloudellisesti epäsuotuisten alueiden asukkaisiin, sillä näillä alueilla julkisen liikenteen infrastruktuuri on riittämätöntä, mistä aiheutuu rajoituksia asukkaiden itsenäisyydelle ja liikkuvuudelle sekä pääsylle työhön, koulutukseen ja keskeisiin palveluihin. Korjattavuuden turvaaminen onkin välttämätöntä niin ympäristön kuin talouden kannalta ja myös yhtäläisiin mahdollisuuksiin liittyvä kysymys. Lisäksi tiettyihin ajoneuvoluokkiin kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne ovat jatkossakin käytettävissä ja suojattuja. Tällaisia ovat maastoajoneuvot, vapaa-ajan ajoneuvot ja historialliset tai perinteiset ajoneuvot, joita huolletaan usein tavanomaista kaupallista elinkaarta pidempään ja jotka edellyttävät jatkuvia ja usein suuria korjauksia niiden käyttötarkoituksen, kulttuuriarvon ja käytettävyyden säilyttämiseksi. Näiden ajoneuvojen kunnostamisesta ja huoltamisesta vastaavat harrastajat ja pienet yritykset usein pitkiä aikoja, ja näin ne edistävät taloudellista toimintaa ja työllisyyttä erikoistuneen kunnostamisen ja korjaamisen aloilla. Tällä asetuksella olisi varmistettava, että tällaisia ajoneuvoja ei luokitella aiheettomasti romuajoneuvoiksi, ja näin taataan niiden käyttö ja kunnostaminen jatkossakin.

Or. en

Tarkistus 251
Pietro Fiocchi

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, jäljempänä ’kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia’[47], että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän ***sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia*** ihmisten terveyteen tai ympäristöön koko ***niiden*** elinkaaren aikana.	(14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, jäljempänä ’kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia’[47], että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän ***ja vain tarvittaessa*** ihmisten terveyteen tai ympäristöön ***aineiden*** koko elinkaaren aikana ***kohdistuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi***.
[47] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä marraskuuta 2020, Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, (COM(2020) 667 final).	[47] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä marraskuuta 2020, Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, (COM(2020) 667 final).

Or. en

Tarkistus 252
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, jäljempänä ’kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia’[47], että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia ***ihmisten*** terveyteen tai ympäristöön koko niiden elinkaaren aikana.	(14) Ajoneuvot olisi suunniteltava ja valmistettava siten, että huolta aiheuttavien aineiden esiintymistä rajoitetaan. Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 2020 antamassaan tiedonannossa Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä, jäljempänä ’kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia’[47], että huolta aiheuttavia aineita on käytettävä ***yhteinen terveys -mallin mukaisesti*** mahdollisimman vähän ja ne on korvattava mahdollisimman pitkälti ja samalla on varmistettava, että kaikkein haitallisimpien kemikaalien käytöstä luovutaan asteittain, erityisesti kulutustavaroissa, jos niiden käyttö ei ole yhteiskunnan kannalta välttämätöntä. Näin ollen huolta aiheuttavia aineita olisi käytettävä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien tai ajoneuvojen osien tai komponenttien ainesosina mahdollisimman vähän sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoista kierrätetyillä materiaaleilla ei ole haitallisia vaikutuksia terveyteen tai ympäristöön koko niiden elinkaaren aikana.
[47] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä marraskuuta 2020, Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä**,** (COM(2020) 667 ***final***).	[47] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, annettu 14 päivänä marraskuuta 2020, Kestävyyttä edistävä kemikaalistrategia – Kohti myrkytöntä ympäristöä (COM(2020) 667).

Or. en

Tarkistus 253
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(15) Direktiivissä 2000/53/EY rajoitetaan jo lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa ja säädetään poikkeuksista, joiden mukaan tällaisia aineita voidaan käyttää tietyissä sovelluksissa. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon nämä voimassa olevat säännöt. Kemikaalilainsäädännön johdonmukaisuuden varmistamiseksi muiden aineiden markkinoille saattamista ja käyttöä ajoneuvoissa koskeviin rajoituksiin olisi kuitenkin sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006[48]. Vastaavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1021[49] säänneltyjen aineiden käyttöä koskevat rajoitukset olisi otettava käyttöön mainitun asetuksen säännösten perusteella. ***Sen vuoksi tässä asetuksessa ei pitäisi säätää mahdollisuudesta rajoittaa muiden aineiden kuin lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa.***	(15) Direktiivissä 2000/53/EY rajoitetaan jo lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa ja säädetään poikkeuksista, joiden mukaan tällaisia aineita voidaan käyttää tietyissä sovelluksissa. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon nämä voimassa olevat säännöt. Kemikaalilainsäädännön johdonmukaisuuden varmistamiseksi muiden aineiden markkinoille saattamista ja käyttöä ajoneuvoissa koskeviin rajoituksiin olisi kuitenkin sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1907/2006[48]. Vastaavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1021[49] säänneltyjen aineiden käyttöä koskevat rajoitukset olisi otettava käyttöön mainitun asetuksen säännösten perusteella.
[48] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1907/2006, annettu 18 päivänä joulukuuta 2006, kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta (EUVL L 396,	[48] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1907/2006, annettu 18 päivänä joulukuuta 2006, kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH), Euroopan kemikaaliviraston perustamisesta, direktiivin 1999/45/EY muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 793/93, komission asetuksen (EY) N:o 1488/94, neuvoston direktiivin 76/769/ETY ja komission direktiivien 91/155/ETY, 93/67/ETY, 93/105/EY ja 2000/21/EY kumoamisesta (EUVL L 396,

30.12.2006, s. 1).	30.12.2006, s. 1).
[49] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1021, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, pysyvistä orgaanisista yhdisteistä (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45).	[49] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1021, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, pysyvistä orgaanisista yhdisteistä (EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45).

Or. en

Tarkistus 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(15 a) Jotta voidaan edelleen rajoittaa ajoneuvojen sisältämiä tai niiden valmistuksessa käytettäviä aineita, on aiheellista kartoittaa huolta aiheuttavat aineet, jotka on määritelty kestävyyttä edistävässä kemikaalistrategiassa aineiksi, joilla on kroonisia vaikutuksia terveyteen tai ympäristöön, kuten aineet, jotka ovat asetuksen (EY) N:o 1907/2006 liitteeseen XIV ja asetuksen (EY) N:o 1272/2008 liitteeseen VI mahdollisesti sisällytettävien aineiden ehdokasluettelossa, ja lisäksi aineet, jotka haittaavat turvallisten ja korkealaatuisten uusioraaka-aineiden kierrätystä, asetuksen (EY) N:o 1907/2006 nojalla perustetun Euroopan kemikaaliviraston verkkosivustolla julkaistua REACH-asetuksen arviointia koskevassa yhteisessä toimintasuunnitelmassa suunnitellun aineiden arvioinnin yhteydessä.

Or. en

Tarkistus 255
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(16) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään poikkeuksista rajoituksiin, jotka koskevat lyijyn ja kadmiumin käyttöä ajoneuvoissa käytettävissä akuissa ja jotka korvataan tällä asetuksella. Aineiden käyttöä akuissa säännellään kuitenkin kattavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o ***2023/[akut]***[50]. Tällaisten aineiden käyttöä olisi siis käsiteltävä mainitussa asetuksessa ja niitä koskevat rajoitukset ja niihin liittyvät poikkeukset olisi tarvittaessa siirrettävä kyseiseen asetukseen, eikä niitä pitäisi säännellä tällä asetuksella. Ennen kuin tällaisia rajoituksia otetaan käyttöön asetuksen (EU) N:o 2023/[akut] nojalla, olisi tehtävä kyseisen asetuksen mukainen kattava arviointi sen arvioimiseksi, onko poikkeus edelleen tarpeen ja missä laajuudessa.	(16) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään poikkeuksista rajoituksiin, jotka koskevat lyijyn ja kadmiumin käyttöä ajoneuvoissa käytettävissä akuissa ja jotka korvataan tällä asetuksella. Aineiden käyttöä akuissa säännellään kuitenkin kattavasti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o ***2023/1542***[50]. Tällaisten aineiden käyttöä olisi siis käsiteltävä mainitussa asetuksessa ja niitä koskevat rajoitukset ja niihin liittyvät poikkeukset olisi tarvittaessa siirrettävä kyseiseen asetukseen, eikä niitä pitäisi säännellä tällä asetuksella. Ennen kuin tällaisia rajoituksia otetaan käyttöön asetuksen (EU) N:o 2023/[akut] nojalla, olisi tehtävä kyseisen asetuksen mukainen kattava arviointi sen arvioimiseksi, onko poikkeus edelleen tarpeen ja missä laajuudessa.
[50] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu [päivämäärä], akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L [...]).	[50] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu [päivämäärä], akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L [...]).

Or. en

Tarkistus 256
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) Tieteen ja tekniikan kehityksen	(17) Tieteen ja tekniikan kehityksen

huomioon ottamiseksi komissiolle olisi edelleen siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista tämän asetuksen nojalla myönnettävien poikkeusten muuttamista. Ennen tällaisten poikkeusten muuttamista tai poistamista olisi arvioitava tällaisen muutoksen sosioekonomisia vaikutuksia, mistä ei säädetä direktiivissä 2000/53/EY, ja otettava huomioon vaihtoehtoisten aineiden saatavuus sekä vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana. Jotta voidaan varmistaa tehokas päätöksenteko, koordinointi ja tämän asetuksen muuttamiseen liittyvien teknisten, tieteellisten ja hallinnollisten näkökohtien hallinnointi siltä osin kuin on kyse aineiden käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista, Euroopan kemikaaliviraston olisi avustettava komissiota tällaisessa arvioinnissa.	huomioon ottamiseksi komissiolle olisi edelleen siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista tämän asetuksen nojalla myönnettävien poikkeusten muuttamista. Ennen tällaisten poikkeusten muuttamista tai poistamista olisi arvioitava tällaisen muutoksen sosioekonomisia vaikutuksia, mistä ei säädetä direktiivissä 2000/53/EY, ja otettava huomioon vaihtoehtoisten aineiden saatavuus sekä vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ajoneuvojen koko elinkaaren aikana. ***Ennen tällaisen delegoidun säädöksen antamista komission olisi kuultava asianosaisia asiantuntijoita ja sidosryhmiä, jotta varmistetaan, että ihmisten terveyteen ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten lisäksi huomioon otetaan myös laajemmat sosioekonomiset vaikutukset.*** Jotta voidaan varmistaa tehokas päätöksenteko, koordinointi ja tämän asetuksen muuttamiseen liittyvien teknisten, tieteellisten ja hallinnollisten näkökohtien hallinnointi siltä osin kuin on kyse aineiden käyttöä ajoneuvoissa koskevista rajoituksista, Euroopan kemikaaliviraston olisi avustettava komissiota tällaisessa arvioinnissa.

Or. en

Perustelu

Komissiolla ei ole aina tarvittavaa asiantuntemusta varsinkaan, kun kyse on teknisistä yksityiskohdista ja käytännön soveltamisesta.

Tarkistus 257
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 a) Jotta voidaan varmistaa, että ajoneuvoissa käytetyt tai romuajoneuvojen sisältämät aineet, jotka aiheuttavat ihmisten terveydelle tai ympäristölle riskin, jota ei voida hyväksyä, voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat ajoneuvojen sisältämiin aineisiin sovellettavien rajoitusten muuttamista.

Or. en

Tarkistus 258
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se	(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se

myös ***vähentää*** raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

myös ***lujittaa unionin strategista riippumattomuutta ja kilpailukykyä vähentämällä*** raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan***, erityisesti edistämällä arvokkaiden kriittisten raaka-aineiden pysymistä unionissa***, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

Or. en

Tarkistus 259
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee	(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan ***edellyttäen, että kierrätysmateriaalien osuus ei muuta ajoneuvojen turvallisuusominaisuuksia***. Kierrätettyjen materiaalien käyttö

tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

Or. en

Perustelu

Ajoneuvoille tehdään tiukkoja turvallisuus- ja suorituskykyarviointeja, joilla varmistetaan, että ne ovat tyyppihyväksyttyjä matkustajille. Suuren kierrätysmateriaalien osuuden käyttö edellyttää, että arvioidaan ennalta materiaalien vaikutus ajoneuvon yleiseen turvallisuuteen ja laatuun.

Tarkistus 260
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta	(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan ***edellyttäen, että kierrätysmateriaalien osuus ei muuta ajoneuvojen turvallisuusominaisuuksia***. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi

unionin ulkopuolelta.

sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

Or. en

Tarkistus 261
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne	(18) Kiertotalouden lisäämiseksi autoteollisuudessa ajoneuvot olisi asteittain suunniteltava ja valmistettava siten, että ne sisältävät kierrätettyjä materiaaleja primaariraaka-aineiden sijaan. Kierrätettyjen materiaalien käyttö mahdollistaa materiaalien resurssitehokkaamman käytön, tekee tuotannosta vähähiilisempää ja vähentää primaariraaka-aineiden käyttöön liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia. Kolmansissa maissa valmistettujen, unionin markkinoille saatettujen ajoneuvojen kierron lisääminen auttaa myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä maailmanlaajuisesti, myös unionissa. Se myös vähentää raaka-aine- ja energiariippuvuutta, joka liittyy primaariraaka-aineiden hankintaan, ja vahvistaa samalla uusioraaka-aineiden markkinoita. Vaikka maailmanlaajuisia kierrätetyn materiaalin käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole, monet valmistajat ovat jo sisällyttäneet kierrätettyjä materiaaleja ajoneuvoihinsa. Tavoitteiden ja yhdenmukaisten säännösten asettaminen kierrätysmateriaalien osuuden laskemista varten lisää oikeusvarmuutta ja edistää tasapuolisen kilpailun luomista valmistajien välille. Vaatimuksia sovelletaan kaikkiin valmistajiin, jotka aikovat saattaa ajoneuvoja unionin markkinoille, riippumatta siitä, mihin ne

ovat sijoittautuneet. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.	ovat sijoittautuneet***, myös silloin, kun ajoneuvoja saatetaan markkinoille verkkomarkkinapaikkojen kautta***. Kun otetaan huomioon maailmanlaajuisten arvoketjujen merkitys autoteollisuudessa, asetuksessa olisi sallittava uusioraaka-aineiden hankinta unionin ulkopuolelta.

Or. en

Tarkistus 262
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(18 a) Kiertotalouteen siirryttäessä autoteollisuudessa tarvitaan toimenpiteitä, joilla taataan työsuhdeturva ja luodaan uusia työllistymismahdollisuuksia. Tällä asetuksella olisi voitava tukea työntekijöitä oikeudenmukaisen siirtymän ajan ottamalla huomioon sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristökestävyyteen liittyvät näkökohdat.

Or. en

Tarkistus 263
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen	***Poistetaan.***

yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

Or. en

Tarkistus 264
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten ***uusille ajoneuvoille*** olisi asetettava ***pakollinen tavoite, joka koskee*** kulutusjätteestä ***kierrätettyä muovia***. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten olisi asetettava ***pakollisia tavoitteita, joilla vaadittaisiin*** kulutusjätteestä ***kierrätetyn muovin vähimmäismäärien käyttöä uusissa ajoneuvoissa***. Kunkin ajoneuvotyypin***, joka on hyväksytty alkaen 48 kuukauden***

muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa ***menetelmät, joilla*** lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta, olisi siten sisällettävä ***20*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. ***Alkaen 72 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tavoitteen olisi oltava 30 prosenttia, ja*** tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. ***Tällä kaksivaiheisella lähestymistavalla tarjotaan etenemismahdollisuus teollisuudelle, taataan asteittaiset parannukset ja vapautetaan investointeja.*** Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa ***menetelmä, jolla*** lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa. ***Todentamismenetelmällä olisi taattava yhtäläiset jätehuolto- ja kierrätysehdot unionissa ja sen ulkopuolella, ja siinä voidaan edellyttää, että vaatimusten noudattaminen osoitetaan riippumattoman, akkreditoidun ja asianmukaisesti pätevän kolmannen osapuolen tekemällä sertifioinnilla.***

Or. en

Tarkistus 265
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen

yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa. ***Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi on tarpeen käsitellä asiaan liittyviä ympäristökysymyksiä syrjimättömällä tavalla unionissa tuotetun ja sinne tuodun kierrätetyn muovin osalta. Unioniin tuoduissa ajoneuvoissa olevaan kierrätettyyn muoviin on tätä varten sovellettava tasapuolisia ehtoja päästöjen ja erilliskeräyksen sekä kierrätysteknologiaa koskevien kestävyyskriteerien osalta.***

Or. en

Tarkistus 266
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon ***erityisesti*** romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja	(19) Kun otetaan huomioon ***varsinkin*** romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja

muovijätteen muiden ***käsittelymuotojen*** yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava ***pakollinen*** tavoite, joka koskee ***kulutusjätteestä*** kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien ***tuottamasta muovijätteestä*** kierrätettyä muovia. Tästä ***kierrätysmuovien osuutta*** koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä ***kyseisessä ajoneuvotyypissä*** romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, ***komissiolle*** olisi ***siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla*** lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ***ja*** romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien ***osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen*** sisällytetyissä muoveissa.	muovijätteen ***käsittelyn*** muiden ***muotojen*** yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava ***sitova*** tavoite, joka koskee ***teollisuudesta ja kotitalouksista tulevista jätevirroista*** kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia ***teollisuuden ja*** kuluttajien ***tuottamista muovijätevirroista*** kierrätettyä muovia***, biopohjainen muovi mukaan lukien***. Tästä ***muovien kierrätysosuutta*** koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä ***kyseiseen ajoneuvotyyppiin sisältyviä,*** romuajoneuvoista ***peräisin olevista jätevirroista*** kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, ***riippumattoman asiantuntijaryhmän*** olisi ***vahvistettava menetelmä, jolla*** lasketaan ja todennetaan ***teollisuudesta tulevasta jätteestä ja*** kulutusjätteestä ***sekä*** romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien ***osuus kyseiseen ajoneuvotyyppiin*** sisällytetyissä muoveissa ***ottaen huomioon parhaan käytettävissä olevan kierrätystekniikan, myös kemiallisen kierrätyksen***.
	Or. en

Perustelu

Komission ei pitäisi vastata teollisuudesta ja kotitalouksista tulevasta jätteestä sekä romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuuden laskenta- ja todentamismenetelmän kehittämisestä. Tähän tehtävään sopisi paremmin riippumaton asiantuntijaryhmä, jolla on alan parasta tietämystä.

Tarkistus 267
Laurent Castillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee ***teollisuudesta tulevasta jätteestä ja*** kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia ***niin teollisuudesta tulevasta kuin*** kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan ***teollisuudesta tulevasta jätteestä ja*** kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa ***ja joissa otetaan huomioon paras käytettävissä oleva kierrätystekniikka pitäen mekaanista kierrätystä ensisijaisena***.

Or. en

Tarkistus 268
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia***. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava ***72 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta*** pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ***uuden*** ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***10*** prosenttia ***niin teollisuudesta tulevasta kuin*** kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

Or. en

Perustelu

Based on the currently available recycling technologies, the proposal of a 25% recycled plastic target is not technically achievable for car manufacturers, and would result in disproportionate costs for producers and consequently prohibitive costs for consumers. Additionally, in order to reduce reliance on primary raw materials, a broader range of sustainable materials should be considered. This includes pre-consumer recyclates, materials deriving from chemical recycling and bio-based materials. All relevant waste streams, such as waste generated from vehicle production and workshop waste, should be factored into the target. Furthermore, the current availability of closed loop secondary raw materials that comply with safety and quality standards required for vehicles is extremely low. This challenge is largely due to the current state of recycling technologies, the long lifespan of vehicles and the presence of legacy substances that are no longer permitted nor desired in new vehicle types. Given these constraints, the establishment of any closed-loop targets must first rely on a comprehensive evaluation process with active participation of industry stakeholders.

Tarkistus 269
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta ***25*** prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***40*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta ***40*** prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

Or. en

Tarkistus 270
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia***. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan ***kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista*** hyödynnettyjen muovien osuudet ***ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa***.	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia***, 72 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tai 48 kuukauden kuluttua 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta riippuen siitä, kumpi ajankohdista on myöhäisempi***. Kunkin ***uuden*** ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***10*** prosenttia kuluttajien tuottamasta ***ja teollisuudesta tulevasta*** muovijätteestä kierrätettyä muovia. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan hyödynnettyjen muovien osuudet ***teknologiariippumattoman lähestymistavan mukaisesti***.

Or. en

Tarkistus 271
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen

yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***täytäntöönpanovaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 25 prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***säädösvallan siirtämisvaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

Or. en

Tarkistus 272
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***30*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta

tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	tavoitteesta 25 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.
	Or. en

Tarkistus 273
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***25*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta ***25*** prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista	(19) Kun otetaan huomioon erityisesti romuajoneuvoista peräisin olevien muovien alhainen kierrätysaste ja muovijätteen muiden käsittelymuotojen yleiset kielteiset vaikutukset, on aiheellista lisätä kierrätettyjen muovien käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kulutusjätteestä kierrätettyä muovia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä ***15*** prosenttia kuluttajien tuottamasta muovijätteestä kierrätettyä muovia. Tästä kierrätysmuovien osuutta koskevasta tavoitteesta ***15*** prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyjä muoveja. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista

hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.	hyödynnettyjen muovien osuudet ajoneuvotyypissä olevissa ja siihen sisällytetyissä muoveissa.

Or. fr

Tarkistus 274
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(19 a) Innovaation ja biopohjaisten ratkaisujen markkinoiden edistämiseksi komission olisi julkaistava 96 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta katsaus ajoneuvoissa käytettävän biopohjaisen muovin teknologiseen kehitykseen ja ympäristötehokkuuteen ja esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotus kestävyysvaatimusten ja asiaa koskevien tavoitteiden ottamiseksi käyttöön.

Or. en

Tarkistus 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(19 b) Tässä asetuksessa vahvistettujen muovisten kierrätysmateriaalien osuutta koskevien vähimmäistavoitteiden on koostuttava EU:ssa kierrätetystä muovijätteestä tai kolmannesta maasta peräisin olevasta muovijätteestä soveltaen jätehuolto- ja kierrätyskäytäntöjä asiaa koskevan EU:n lainsäädännön mukaan. Vaatimusten noudattamisen

todentamisesta ja dokumentoinnista vastaa akkreditoitu kolmas osapuoli.

Or. en

Perustelu

Kierrätysmateriaalien osuutta koskevien tavoitteiden asettaminen ei vaikuta myönteisesti ympäristöön eikä kilpailukykyyn ja EU:n strategiseen riippumattomuuteen, jos kierrätysmateriaalit eivät ole peräisin EU:sta tai kolmannesta maasta, joka tuottaa kierrätysmateriaalia todennettujen sosiaalisten, ympäristöä ja turvallisuutta koskevien EU:n standardien mukaisesti. Kolmannesta maasta tuodut ensiömateriaalit, viherpestyt materiaalit tai heikkolaatuiset kierrätysmateriaalit ovat haitallisia EU:n päämäärille ja tavoitteille.

Tarkistus 276
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan	***Poistetaan.***

varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Perustelu

Kierrätettyä terästä koskevan tavoitteen sisällyttämiseen liittyvät ehdotukset vaikuttaisivat suhteettomasti ajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen.

Tarkistus 277
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***komissiolle*** olisi ***siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan*** kuluttajien tuottamasta ***teräsjätteestä*** kierrätetyn teräksen ***vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä***. ***Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission*** olisi ***tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***. Jotta voidaan varmistaa	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta***, vähentää energiankulutusta ja kustannuksia ja parantaa häiriönsietokykyä vähentämällä riippuvuutta primaariraaka-aineiden toimituksista, on aiheellista lisätä kierrätetyn teräksen käyttöä ajoneuvoissa***. ***Tätä varten*** olisi ***asetettava tavoitteita*** kuluttajien tuottamasta ***jätteestä*** kierrätetyn teräksen ***vähimmäisosuuksien sisällyttämiseksi uusiin ajoneuvoihin***. ***Kunkin ajoneuvotyypin*** olisi ***siten sisällettävä 30 prosenttia kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätettyä terästä, jos ajoneuvotyyppi on hyväksytty alkaen 48 kuukauden kuluttua tämän***

tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa ***menetelmät, joilla*** lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta ***teräsjätteestä*** hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

asetuksen voimaantulosta, ja 40 prosenttia, jos ajoneuvotyyppi on hyväksytty alkaen 108 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Tästä kierrätysteräksen osuutta koskevasta tavoitteesta 75 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyä terästä. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa ***menetelmä, jolla*** lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta ***jätteestä ja vastaavasti romuajoneuvoista*** hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. ***Todentamismenetelmällä olisi taattava yhtäläiset jätehuolto- ja kierrätysehdot unionissa ja sen ulkopuolella, ja siinä voidaan edellyttää, että vaatimusten noudattaminen osoitetaan riippumattoman, akkreditoidun ja asianmukaisesti pätevän kolmannen osapuolen tekemällä sertifioinnilla.***

Or. en

Tarkistus 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***olisi asetettava tavoite kuluttajien tuottamasta jätteestä kierrätetyn teräksen***

sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan ***kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn*** teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***täytäntöönpanovaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

sisällyttämiseksi uusiin ajoneuvoihin. Komissiolle olisi ***lisäksi*** siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan ***vähähiilisen*** teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***säädösvallan siirtämisvaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen ***ja vähähiilisen teräksen*** osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Tarkistus 279
Dennis Radtke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan

kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.	***vähähiilisen teräksen ja*** kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***, mukaan lukien myös vaikutukset muihin terästä käyttäviin aloihin ja maailmanlaajuisiin kasvihuonekaasupäästöihin***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Perustelu

Suurempi kierrätetyn teräksen osuus autoteollisuudessa tilanteessa, jossa romua ei yleisesti ottaen ole saatavilla aiempaa enemmän, vaikuttaisi kielteisesti muihin terästä käyttäviin aloihin, joilla romua ei olisi enää saatavilla, sekä kierrätysmateriaalin osuuden että kasvihuonekaasupäästöjen osalta (korvaava vaikutus).

Tarkistus 280
Susana Solís Pérez

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta,	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta,

komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***, mukaan lukien myös vaikutukset muihin terästä käyttäviin aloihin ja maailmanlaajuisiin kasvihuonekaasupäästöihin***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Tarkistus 281
Laurent Castillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn

sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***, mukaan lukien myös vaikutukset muihin terästä käyttäviin aloihin ja maailmanlaajuisiin kasvihuonekaasupäästöihin***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Tarkistus 282
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***komissiolle*** olisi ***siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti***	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***kuluttajien tuottamasta jätteestä kierrätetylle ja uusiin ajoneuvoihin sisältyvälle teräkselle*** olisi ***asetettava***

säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä ***kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***täytäntöönpanovaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

pakollinen tavoite. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 30 prosenttia kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä ***kierrätettyä terästä***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***säädösvallan siirtämisvaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. ***Jotta voidaan ottaa huomioon teräksen rajalliseen saatavuuteen liittyvä riski ja arvioida kyseisten raaka-aineiden saatavuutta, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ajoneuvossa olevan kierrätetyn teräksen vähimmäisosuutta koskevaa tavoitetta.***

Or. en

Tarkistus 283
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää ***hiilijalanjälkeä*** ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***komissiolle*** olisi ***siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan*** kuluttajien tuottamasta ***teräsjätteestä***	(20) Autoteollisuus on yksi suurimmista teräksen käyttäjistä, ja kierrätetyn teräksen käyttö uusissa ajoneuvoissa on edelleen vähäistä. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää ***ympäristövaikutusta*** ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, ***uusille ajoneuvoille*** olisi ***asetettava pakollinen tavoite, joka koskee*** kuluttajien tuottamasta ***jätteestä kierrätettyä terästä. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 40 painoprosenttia kuluttajien***

kierrätetyn teräksen vähimmäisosuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä. Ennen tulevan tavoitteen asettamista komission olisi ***tehtävä asiaa koskeva tutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

tuottamasta teräsjätteestä kierrätettyä terästä. Tästä kierrätysteräksen osuutta koskevasta tavoitteesta 75 prosenttia olisi ***saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyä terästä***. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn teräksen osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä teräksestä.

Or. en

Tarkistus 284
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 a) Autoteollisuus on myös yksi suurimmista alumiinin käyttäjistä, ja sen osuus kokonaiskysynnästä on yli 40 prosenttia. Käyttö on lisääntymässä. Uusissa ajoneuvoissa käytetään tällä hetkellä vähän kierrätettyä alumiinia. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää hiilijalanjälkeä ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, vähentää energiankulutusta ja kustannuksia ja parantaa häiriönsietokykyä vähentämällä riippuvuutta primaariraaka-aineiden toimituksista, on aiheellista lisätä kierrätetyn alumiinin käyttöä ajoneuvoissa. Tätä varten olisi asetettava tavoitteita kuluttajien tuottamasta jätteestä kierrätetyn alumiinin

vähimmäisosuuksien sisällyttämiseksi uusiin ajoneuvoihin. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 30 prosenttia kuluttajien tuottamasta alumiinijätteestä kierrätettyä alumiinia, jos ajoneuvotyyppi on hyväksytty alkaen 48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta, ja 50 prosenttia, jos ajoneuvotyyppi on hyväksytty alkaen 108 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Tästä kierrätysalumiinin osuutta koskevasta tavoitteesta olisi saavutettava edellisessä tapauksessa 10 prosenttia ja jälkimmäisessä 20 prosenttia käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyä alumiinia. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä ja romuajoneuvoista hyödynnetyn alumiinin osuudet ajoneuvotyypissä olevassa ja siihen sisällytetyssä alumiinissa. Todentamismenetelmällä olisi taattava yhtäläiset jätehuolto- ja kierrätysehdot unionissa ja sen ulkopuolella, ja siinä voidaan edellyttää, että vaatimusten noudattaminen osoitetaan riippumattoman, akkreditoidun ja asianmukaisesti pätevän kolmannen osapuolen tekemällä sertifioinnilla. Kierrätysmateriaalin osuutta koskevien tavoitteiden vahvistaminen olisi liitettävä yhteen sellaisten suunnittelu- ja käsittelyvaatimusten kanssa, joilla mahdollistetaan materiaalien purkaminen, poistaminen ja erotteleminen, jotta sama laatu säilyy ja vältetään arvon väheneminen kierrättämällä.

Or. en

Tarkistus 285
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 a) Alumiini on yksi materiaaleista, joiden käyttö kasvaa nopeimmin autoteollisuudessa ajoneuvojen valmistuksessa. Jotta voidaan osaltaan pienentää uusien ajoneuvojen tuotantoon liittyvää ympäristövaikutusta ja tukea autoteollisuuden siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta, uusille ajoneuvoille olisi asetettava pakollinen tavoite, joka koskee kuluttajien tuottamasta jätteestä kierrätettyä alumiinia. Kunkin ajoneuvotyypin olisi siten sisällettävä 50 painoprosenttia kuluttajien tuottamasta alumiinijätteestä kierrätettyä alumiinia. Tästä kierrätysalumiinin osuutta koskevasta tavoitteesta 20 prosenttia olisi saavutettava käyttämällä kyseisessä ajoneuvotyypissä romuajoneuvoista kierrätettyä alumiinia. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kuluttajien tuottamasta teräsjätteestä hyödynnetyn alumiinin osuus ajoneuvotyypissä olevasta ja siihen sisällytetystä alumiinista.

Or. en

Tarkistus 286
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten ***tai*** kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.	(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin***, nikkelin, koboltin*** ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten**,** kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten***, lasin ja kumin*** osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.

Or. en

Tarkistus 287
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden	(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden

kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten tai kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.

kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin***, nikkelin, koboltin*** ja boorin sekä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten***, kierrätetyn kuparin*** tai kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille alumiini- ja magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.

Or. en

Tarkistus 288
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden	(21) Lajittelu- ja kierrätysteknologioiden kehitys antaa mahdollisuuden lisätä kierrätysmateriaalien käyttöä ajoneuvoissa sellaisten muiden autoteollisuuden yleisesti käyttämien materiaalien osalta, joiden

uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ja boorin sekä ***kierrätetyn alumiinin ja sen seosten tai*** kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille ***alumiini- ja*** magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.

uusioraaka-aineiden markkinat ovat alikehittyneet, primaariraaka-aineiden tuotantoon liittyvä jalanjälki on suuri tai kierrätys on vähäistä. Sen vuoksi on aiheellista, että komissio arvioi, onko suotavaa asettaa tavoitteet kestomagneeteissa käytettävän kierrätetyn neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ja boorin sekä kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten osuudelle, ja arvioi tällaisten tavoitteiden toteutettavuutta ja vaikutuksia. Jotta voitaisiin mahdollisesti asettaa tavoitteita tietyntyyppisille magnesiumseoksille, tutkimuksessa olisi käsiteltävä kysynnän ja uusioraaka-aineiden tarjonnan kohtaamista yleensä ja erityisesti tarkasteltava kompromissia yhtäältä seosperheiden vähimmäismäärän määrittämisellä saavutettavien mittakaavaetujen maksimoinnin ja toisaalta sen säilytettävän arvon maksimoinnin välillä, joka voidaan saavuttaa lajittelemalla materiaali useampiin yksittäisiin seostyyppeihin.

Or. en

Tarkistus 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten,	***Poistetaan.***

neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

Or. es

Tarkistus 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin,	(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin,

terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen. ***Ennen tämän tavoitteen asettamista komission olisi tehtävä asiaa koskeva vaikutustutkimus, joka kattaa kaikki asiaankuuluvat tekniset, ympäristöön liittyvät ja taloudelliset tekijät, jotka liittyvät kyseisen tavoitteen toteutettavuuteen.***

Or. es

Tarkistus 291
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja	(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja

säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin ***tai*** boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.	säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin***, nikkelin, koboltin,*** boorin***, lasin ja kumin*** vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

Or. en

Tarkistus 292
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja	(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja

säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***täytäntöönpanovaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

säädöksiä, joilla vahvistetaan kulutusjätteestä kierrätetyn alumiinin ja sen seosten, ***kuparin,*** magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin***, nikkelin, koboltin*** tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä ***säädösvallan siirtämisvaltaa*** vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

Or. en

Tarkistus 293
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan	(22) Uusioraaka-aineiden alikehittyneiden markkinoiden vauhdittamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan

kulutusjätteestä kierrätetyn ***alumiinin ja sen seosten,*** magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

kulutusjätteestä kierrätetyn magnesiumin ja sen seosten, neodyymin, dysprosiumin, praseodyymin, terbiumin, samariumin tai boorin vähimmäisosuus ajoneuvotyypeissä olevista ja niihin sisällytetyistä mainituista materiaaleista. Jotta voidaan varmistaa tämän velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menetelmät, joilla lasketaan ja todennetaan kulutusjätteestä kierrätettyjen materiaalien osuudet ajoneuvotyypeissä. Menetelmä on tarpeen kulutus- ja tuotantoromun määritelmien selventämiseksi. Tämä on tärkeää, jotta voidaan kannustaa laadun parantamista ja arvon säilyttämistä, erityisesti kulutusjakeiden osalta. Jotta voidaan edistää hiilestä irtautumista käyttämällä enemmän kierrätysmateriaaleja, tarvitaan selkeitä määritelmiä, joilla kannustetaan kulutusromun kierrätykseen samalla kun minimoidaan tuotantoromun käyttö, jonka hiilijalanjälki on yleensä sama kuin primaariraaka-aineen.

Or. en

Tarkistus 294
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(23) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) ***[kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös]***[51] vaatimusten mukaisesti ja ottaen huomioon, että tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta sekä niiden osissa ja komponenteissa käytettäviä kriittisiä raaka-aineita koskevat säännökset, kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava asetuksen (EU) ***[kriittisiä***	(23) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) ***2024/1252***[51] vaatimusten mukaisesti ja ottaen huomioon, että tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa ajoneuvoissa käytettävien kierrätysmateriaalien osuutta sekä niiden osissa ja komponenteissa käytettäviä kriittisiä raaka-aineita koskevat säännökset, kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava asetuksen (EU) ***2024/1252*** sisältämien

raaka-aineita koskeva säädös] sisältämien säännösten alakohtaisena täytäntöönpanona. Näin varmistetaan tämän asetuksen menettelyjen mukaisten erilaisten tiedotus-, merkintä- ja poistamisvelvoitteiden virtaviivaistaminen ja integrointi muita osia, komponentteja ja materiaaleja koskeviin velvoitteisiin.

säännösten alakohtaisena täytäntöönpanona. Näin varmistetaan tämän asetuksen menettelyjen mukaisten erilaisten tiedotus-, merkintä- ja poistamisvelvoitteiden virtaviivaistaminen ja integrointi muita osia, komponentteja ja materiaaleja koskeviin velvoitteisiin.

---

[51] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävän tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (COM(2023) 160 ***final***).

[51] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta kriittisten raaka-aineiden turvatun ja kestävän tarjonnan varmistamiseksi ja asetusten (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 ja (EU) 2019/1020 muuttamisesta (COM(2023)***0***160).

Or. en

Tarkistus 295
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan	(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja ***niiden akkuyksiköt ja*** sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa***. Komission olisi kannustettava kehittämään suunnittelu- ja kokoonpanotekniikoita***

unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

koskevia standardeja, jotka helpottavat akkujen ja paristojen ja akku- tai paristoyksiköiden huoltoa, korjaamista ja käyttötarkoituksen muuttamista. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

Or. en

Tarkistus 296
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(24) Sen varmistamiseksi, että akut ***kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti*** ja ***että myös*** sähköiset ajomoottorit, ***jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja,*** voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ***ja huoltotoiminnan*** harjoittajat voivat helposti poistaa nämä ***akut ja sähköiset ajomoottorit*** ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä	(24) Sen varmistamiseksi, että ***ajoneuvon osat ja komponentit, mukaan lukien*** akut ja sähköiset ajomoottorit, voidaan ***poistaa, korjata, uudelleenvalmistaa, kunnostaa, jälkiasentaa,*** vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus-, ***huolto- ja jälkiasennustoiminnan*** harjoittajat voivat helposti ***ja tuotetta rikkomattomalla tavalla*** poistaa nämä ***osat ja komponentit*** ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa***. Suunnitteluvaatimuksissa olisi mahdollistettava akkujen kierrättäminen***

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

asetuksen (EU) 2023/1542 vaatimusten mukaisesti. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

Or. en

Tarkistus 297
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan	(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) 2023/[akut] vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia ***sekä teknisten ja digitaalisten tietojen saatavuuteen liittyviä vaatimuksia***. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan

siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

Or. fr

Tarkistus 298
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) ***2023/[akut]*** vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka on suunniteltava poistettaviksi tai	(24) Sen varmistamiseksi, että akut kierrätetään asetuksen (EU) ***2023/1542*** vaatimusten mukaisesti ja että myös sähköiset ajomoottorit, jotka sisältävät merkittäviä määriä harvinaisia maametalleja, voidaan vaihtaa ja kierrättää, on tarpeen ottaa käyttöön uusia ajoneuvotyyppejä koskevia suunnitteluvaatimuksia. Näillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetut käsittelylaitokset tai korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat voivat helposti poistaa nämä akut ***ja niiden komponentit*** ja sähköiset ajomoottorit ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän asetuksen muuttamista tarkistamalla luetteloa ajoneuvojen osista ja komponenteista, jotka

vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

on suunniteltava poistettaviksi tai vaihdettaviksi. Jotta voidaan varmistaa tämän suunnitteluvaatimuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

Or. en

Tarkistus 299
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 a) Jotta autoteollisuudessa voidaan tukea paremmin kiertotalouteen perustuvia toimintamalleja ja jotta kuluttajat voivat tehdä tietoon perustuvia päätöksiä, sähköajoneuvoille olisi vahvistettava pakollinen korjattavuusindeksi. Korjattavuusindeksin olisi katettava ajoneuvon korjauksen ja huollon keskeiset näkökohdat, esimerkiksi varaosien ja korjaustyökalujen saatavuus ja hinta. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti tällaisen indeksin vahvistamisen osalta sopivimmaksi arvioidun suunnitelman perusteella.

Or. en

Tarkistus 300
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 b) Varaosien saatavuus ja kohtuuhintaisuus ovat keskeisiä tekijöitä ajoneuvojen korjattavuuden, pitkän käyttöiän ja kestävyyden kannalta ja olennaisessa osassa kiertotalouden edistämiseksi kiertotaloutta koskevassa toimintasuunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Jotta vähennetään ajoneuvojen ennenaikaista vaihtamista ja minimoidaan jätteiden tuottamiseen liittyvät ympäristövaikutukset, on varmistettava, että kriittisiä komponentteja, mukaan lukien akkuja, sähköisiä ajomoottoreita ja muita keskeisiä osia, on saatavilla vähimmäisajan ajoneuvon markkinoille saattamisen jälkeen. Ajoneuvojen käyttökestävyyden ja korjattavuuden tukemiseksi tällä asetuksella olisi vaadittava valmistajia takaamaan varaosien saatavuus 20 vuoden ajaksi markkinoille saattamisen loputtua.

Or. en

Tarkistus 301
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(26) Jotta voidaan varmistaa, että ***henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen*** valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia kullekin uudelle tyypille ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle.	(26) Jotta voidaan varmistaa, että valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia kullekin uudelle tyypille ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. Strategian olisi perustuttava testattuihin

Strategian olisi perustuttava testattuihin teknologioihin, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

teknologioihin, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä olisi päivitettävä määräajoin. ***Komission olisi annettava täytäntöönpanosäädöksiä, jotta valmistajille voidaan antaa yhteisesti sovitut standardit, joita käytetään elinkaariarvioinnin tekemisessä ajoneuvotuotannon ympäristövaikutusten ja resurssien käytön sekä käytönjälkeisen käsittelyn arvioimiseksi määrällisesti osana valmistajien kiertotalousstrategioita***. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

Or. en

Tarkistus 302
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(26) Jotta voidaan varmistaa, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä	(26) Jotta voidaan varmistaa, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä

parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia ***kullekin uudelle tyypille*** ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. ***Strategian*** olisi perustuttava testattuihin teknologioihin***, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä*** olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. ***Strategia olisi kehitettävä yritystasolla, ja sen*** olisi perustuttava testattuihin teknologioihin***. Kiertotalousstrategiaa*** olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

Or. en

Perustelu

Kullekin ajoneuvomallille kehitettävät erilliset kiertotalousstrategiat johtaisivat tarpeettomiin prosesseihin, korkeampiin kustannuksiin ja toiminnan tehottomuuteen. Yksittäinen ja yhtenäinen, koko yrityksen kattava toimintamalli mahdollistaa standardoidut prosessit materiaalien hankinnassa, kierrätyksessä ja käytönjälkeisessä käsittelyssä, jolloin saadaan mittakaavaetuja ja käytetään resursseja tehokkaammin.

Tarkistus 303
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(26) Jotta voidaan varmistaa, että	(26) Jotta voidaan varmistaa, että

henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia ***kullekin uudelle tyypille*** ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. ***Strategian*** olisi perustuttava testattuihin teknologioihin***, jotka ovat saatavilla tai kehitteillä ajoneuvon tyyppihyväksynnän hakemishetkellä, ja sitä*** olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat toteuttavat toimia sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen mukaiset kiertotalousvaatimukset, ja kannustaa niitä parantamaan markkinoille saattamiensa ajoneuvotyyppien kiertoa, valmistajien olisi laadittava kattava kiertotalousstrategia ja toimitettava se tyyppihyväksyntäviranomaiselle. ***Strategia olisi kehitettävä yritystasolla, ja sen*** olisi perustuttava testattuihin teknologioihin***. Kiertotalousstrategiaa*** olisi päivitettävä määräajoin. Komission olisi raportoitava säännöllisesti autoteollisuuden kiertotaloudesta valmistajien toimittamien kiertotalousstrategioiden pohjalta. Jotta voidaan ottaa huomioon ajoneuvojen valmistuksen ja romuajoneuvojen jätehuollon tekninen ja tieteellinen kehitys, autoteollisuuden markkinakehitys ja sääntelyn muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä, joka sisältää kiertotalousstrategian sisältöä ja sen päivityksiä koskevia vaatimuksia.

Or. en

Tarkistus 304
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 27 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(27) Jotta voidaan lisätä kierrätettyjen materiaalien käyttöä koskevaa avoimuutta autoteollisuudessa ja tarjota kannustimia kierrätysmateriaalien osuuden nostamiseen, ajoneuvojen valmistajilta	***Poistetaan.***

olisi edellytettävä, että ne toimittavat tekniset asiakirjat, joista käy ilmi kierrätysmateriaalien prosenttiosuus tyyppihyväksyttäviksi toimitetuissa uusissa ajoneuvotyypeissä. Tätä vaatimusta olisi sovellettava tiettyihin materiaaleihin, joiden osalta kierrätysmateriaalien osuuden kasvattaminen ajoneuvoissa tuottaisi erityisen merkittäviä ympäristöhyötyjä. Pakollinen ilmoitus olisi toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle yhdessä muiden asiakirjojen kanssa osana tyyppihyväksyntähakemusta.

Or. fr

Tarkistus 305
Maria Grapini

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden ***koko*** arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien***, purkajien, uudelleenvalmistajien sekä korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien*** ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava ***purkajien,*** jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, ***joita tarkoitetaan moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista annettujen komission täydentävien suuntaviivojen***

ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

66 kohdassa ja jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. ro

Tarkistus 306
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien***, korjaus-, huolto-, jälkiasennus-*** ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien ***korjaus,*** uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus***, jälkiasennus*** ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja ***jälkiasennus-,*** korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön ***ripeästi,*** rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi ***ja vähintään 20 vuoden ajan markkinoille saattamisen loppumisesta*** tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen ***ja tuotetta rikkomattoman*** poistamisen***, korjaamisen, kunnostamisen, jälkiasennuksen, uudelleenvalmistuksen*** ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja ***jälkiasennus-,*** korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa

tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

(EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja ***jälkiasennus-,*** korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. en

Tarkistus 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja

vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. ***On tärkeää, että teollis- ja tekijänoikeuksia noudatetaan asianmukaisesti huolehtien siitä, että pääsy teknisiin tietoihin ei vaaranna valmistajakohtaista teknologiaa tai liikesalaisuuksia.*** Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. en

Tarkistus 308
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia.	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien***, korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien*** ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, ***välittömästi, maksutta,*** vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen ***ja tuotetta rikkomattoman*** poistamisen ja vaihtamisen ***sekä korjaamisen, uudelleenvalmistuksen ja kunnostuksen tarvittaessa***. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ***ja niiden akkuyksiköiden*** ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien

Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.	kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. en

Tarkistus 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien***, purkajien, uudelleenvalmistajien, korjaus-, jälkiasennus ja huoltotoiminnan harjoittajien*** ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava ***purkajien, jälkiasentajien, uudelleenvalmistajien,*** jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja

huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) ***[kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös]*** tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta***, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia***.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ***ja niiden rakenneosien*** ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) ***2024/1252*** tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta.
Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. en

Tarkistus 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja ***jälkiasennus-,*** korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi ***esimerkiksi autoteollisuudessa käytettyjen olemassa olevien välineiden kautta*** tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle

siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.	olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. en

Perustelu

Jälkiasennustoimijat ovat tärkeitä toimijoita jälkimarkkinoilla.

Tarkistus 311
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen	(28) Ajantasaisten tietojen saatavuus ja oikea-aikainen tiedonvaihto ajoneuvojen valmistajien ja jätehuoltotoimijoiden välillä autoteollisuuden koko arvoketjussa on olennaisen tärkeää, jotta voidaan maksimoida ajoneuvon osien ja komponenttien uudelleenkäyttö, uudelleenvalmistus ja kunnostaminen ja varmistaa romuajoneuvojen laadukas kierrätys. Sen vuoksi valmistajien olisi annettava jätehuoltotoimijoiden ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien käyttöön rajoittamattomasti, vakiomuodossa ja syrjimättömästi tiedot, jotka mahdollistavat ajoneuvon tiettyjen osien, komponenttien ja materiaalien turvallisen poistamisen ja vaihtamisen. Tietojen olisi ohjattava jätehuoltotoimijoita ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajia kaikkien vaiheiden suorittamisessa ja niissä olisi annettava selkeät ohjeet sähköajoneuvojen

ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.	ajovoima-akkujen ja sähköisten ajomoottorien käsittelyyn ja poistamiseen tarvittavien työkalujen tai teknologioiden käytöstä ***ja siihen liittyvistä tiedoista***, myös näiden osien turvallisen purkamisen mahdollistavien työkalujen tai teknologioiden ***ja osien digitaaliseen koodaukseen liittyvien tietojen*** osalta. Näiden tietojen pitäisi myös auttaa tunnistamaan, paikantamaan ja poistamaan ne osat, komponentit ja materiaalit, jotka olisi puhdistettava ja poistettava ajoneuvosta ennen murskausta, sekä osat ja komponentit, jotka sisältävät asetuksessa (EU) [kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös] tarkoitettuja kestomagneettien kriittisiä raaka-aineita. Tämä olisi tehtävä valmistajien perustamien viestintäalustojen kautta, ja tiedot olisi annettava maksutta, lukuun ottamatta hallinnollisia kustannuksia. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi tarkistettava, että valmistajat ovat toimittaneet vaaditut tiedot. Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen V muuttamista, jotta valmistajien jätehuoltotoimijoille ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajille toimittamien tietojen laajuutta voidaan päivittää säännöllisesti.

Or. fr

Tarkistus 312
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(28 a) Asetuksessa (EU) 2024/1781 vahvistetaan sitovat vaatimukset tuotteen

käyttökestävyyden edistämiseksi, myös kieltämällä tietyt ennenaikaiseen vanhenemiseen liittyvät käytännöt, kuten suhteettoman hauraiden komponenttien käyttö, purkamisen estävät tekijät tai ohjelmistojen yhteensopimattomuus. Tämä toimintamalli olisi toistettava tässä asetuksessa ajoneuvojen pidemmän käyttöiän tukemiseksi. Sähköajoneuvojen pitkäaikainen toimivuus, kyberturvallisuus ja tekninen yhteensopivuus olisi tämän vuoksi turvattava niin, että valmistajien on pakollista tarjota säännöllisiä, turvallisia ja saatavilla olevia käyttöjärjestelmien päivityksiä. Tällaiset päivitykset ovat kriittisen tärkeitä, jotta voidaan pitää yllä ajoneuvon suorituskykyä, torjua uusia kyberriskejä ja taata yhteensopivuus kehittyvien infrastruktuuri- ja latausstandardien kanssa.

Or. en

Tarkistus 313
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 28 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(28 a) Jotta valmistajia voidaan kannustaa parantamaan ajoneuvojen korjattavuutta ja antamaan avoimempaa tietoa kuluttajille näiden hankkimien ajoneuvojen huolto- ja korjauskustannuksista, valmistajien olisi annettava tietoa kunkin uuden ajoneuvotyypin korjattavuudesta.

Or. en

Tarkistus 314
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ***ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos*** tällainen koodaus ***estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa***.	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että tällainen ***digitaalinen*** koodaus ***kielletään***.

Or. en

Tarkistus 315
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ***ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti***	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että tällainen ***digitaalinen*** koodaus ***kielletään, koska se estää ajoneuvon*** korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet.

koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus ***estää*** korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet ***toisessa ajoneuvossa***.

Or. en

Tarkistus 316
Alexander Bernhuber

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa. ***Jätehuoltotoimijoiden lisäksi nämä tiedot ovat myös korjaus- ja huoltoyritysten saatavilla.***

Or. en

Perustelu

On erittäin tärkeää, että myös korjaus- ja huoltoyritykset saavat nämä tiedot, jotta ne voivat lisätä jätehuoltotoimijoilta saatuja osia saumattomasti uuteen ajoneuvoon.

Tarkistus 317
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat ***ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat*** voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.

Or. en

Tarkistus 318
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen

tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.	tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat ***ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat*** voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.

Or. en

Perustelu

Korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien olisi myös saatava tiedot, ja tiedonsaantioikeuteen pitäisi kuulua myös pääsy koodaukseen osien käyttämiseksi uudelleen uusissa ajoneuvoissa.

Tarkistus 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.	(29) Vaikka digitaalista koodausta käytetään yhä enemmän ajoneuvon eri osien ja komponenttien valvontaan, direktiivin 2000/53/EY arvioinnissa todettiin, että tällainen koodaus voisi haitata tiettyjen osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, uudelleenvalmistusta ja kunnostamista. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvojen valmistajia pyydetään toimittamaan tietoja, joiden avulla ammattimaiset jätehuoltotoimijat ***ja korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajat*** voivat ratkaista tällaisten digitaalisesti koodattujen ajoneuvon osien ja komponenttien aiheuttamat ongelmat, jos tällainen koodaus estää korjaus-, huolto- tai vaihtotoimet toisessa ajoneuvossa.

Or. en

Tarkistus 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[54] ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[55] vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.	***Poistetaan.***

---

[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.

[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi

moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

Or. en

Tarkistus 321
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen ***osien*** ja ***komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta***. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen***54*** ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen***55*** vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun	(31) Ajoneuvojen ***ja niiden osien, komponenttien ja materiaalien korjauksen, kunnostamisen, uudelleenvalmistuksen, jälkiasennuksen, vaihdon ja*** loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen ***osista, komponenteista*** ja ***materiaaleista***. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen***, täydentävä ja yhtenäistetty*** muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä

tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.

täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.

---

[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.

[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.

[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

Or. en

Tarkistus 322
Christine Singer, Andreas Glück

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen	(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen

ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[54] ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[55] vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.	ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa [akuista annetun] asetuksen (EU) 2023, [kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[54] ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[55] vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin. ***Komission on kuitenkin pidettävä hallinnollinen taakka mahdollisimman vähäisenä.***
_____	_____
[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.	[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.
[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.	[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

Or. en

Perustelu

Hallinnollinen taakka on pidettävä mahdollisimman vähäisenä.

Tarkistus 323
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa ***[akuista annetun]*** asetuksen (EU) ***2023***, ***[kestävien tuotteiden ekologisesta suunnittelusta annetun]*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[54] ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[55] vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.	(31) Ajoneuvojen loppukäsittelyn helpottamiseksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava digitaalisten välineiden avulla tarkat, täydelliset ja ajantasaiset tiedot ajoneuvojen osien ja komponenttien turvallisesta poistamisesta ja vaihtamisesta. Sen vuoksi olisi kehitettävä ajoneuvon ***digitaalinen*** kiertotalouspassi ja asetettava se saataville tällaisten tietojen tietovälineenä tavalla, joka on johdonmukainen muiden autoteollisuudessa jo olemassa olevien tai kehitteillä olevien, ajoneuvojen ympäristötehokkuutta koskevien digitaalisten tietovälineiden ja alustojen kanssa ja linjassa asetuksen (EU) ***2023/1542***, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ***2024/1781***[54] ja [Euro 7 -päästörajoista annetun] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen[55] vastaavien säännösten kanssa. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa passin suunnittelua ja toimintaa koskevat tekniset vaatimukset sekä säännöt, jotka koskevat sen tietovälineen tai muun tunnisteen sijaintia, joka antaa pääsyn ajoneuvon passiin.
[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.	[54] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävien tuotteiden ekologiselle suunnittelulle asetettavien vaatimusten puitteista ja direktiivin 2009/125/EY kumoamisesta.
[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden	[55] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden

osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.	osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta.

Or. en

Tarkistus 324
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 31 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(31 a) Passin suunnittelua ja vaatimuksia säätäessään komission olisi varmistettava, että tietolähteet perustuvat autoteollisuudessa olemassa oleviin alustoihin, muun muassa purkamista koskevaan IDIS-järjestelmään, materiaali-ilmoituksia koskevaan IMDS-järjestelmään tai varaosien saatavuuden seurantaan tarkoitettuihin yksittäisiin valmistajaryhmien alustoihin.

Or. en

Tarkistus 325
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 33 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(33) Romuajoneuvojen turvallisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi kaikkien laitosten tai yritysten, jotka aikovat suorittaa näiden ajoneuvojen jätehuoltotoimia, olisi saatava valtuutus toimivaltaiselta viranomaiselta. Valtuutus olisi myönnettävä vain, jos laitoksella tai yrityksellä on EU:n ja kansallisen lainsäädännön edellyttämät	(33) ***Tämän asetuksen perustana on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 2008/98/EY säädetyt jätehuoltosäännöt ja yleiset periaatteet, jotka olisi mukautettava vastaamaan romuajoneuvojen erityisluonnetta.*** Romuajoneuvojen turvallisen ja ympäristön kannalta järkevän käsittelyn varmistamiseksi kaikkien laitosten tai

tekniset, taloudelliset ja organisatoriset valmiudet ajoneuvojen loppukäsittelyyn, tässä asetuksessa vahvistetut erityiset käsittelyvaatimukset mukaan lukien. Lisäksi valtuutetuilla käsittelylaitoksilla olisi oltava valtuudet antaa romutustodistuksia tämän asetuksen mukaisesti.	yritysten, jotka aikovat suorittaa näiden ajoneuvojen jätehuoltotoimia***, myös keräystä***, olisi saatava valtuutus toimivaltaiselta viranomaiselta. Valtuutus olisi myönnettävä vain, jos laitoksella tai yrityksellä on EU:n ja kansallisen lainsäädännön edellyttämät tekniset, taloudelliset ja organisatoriset valmiudet ajoneuvojen loppukäsittelyyn, tässä asetuksessa vahvistetut erityiset käsittelyvaatimukset mukaan lukien. Lisäksi valtuutetuilla käsittelylaitoksilla olisi oltava valtuudet antaa romutustodistuksia tämän asetuksen mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 326
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 33 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(33 a) Jäsenvaltioiden olisi voitava hyväksyä kansallisen lainsäädäntönsä nojalla toimenpiteitä, joilla vaaditaan, että tuottajat tai tuottajayhteisöt tekevät sopimuksia valtuutettujen käsittelylaitosten kanssa tuottajavastuuvelvollisuuksien täyttämiseksi. Asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja myös kiertotalouden edistämiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa säätää yksityiskohtaisista säännöistä, joilla varmistetaan, että tällaiset sopimukset voivat toimia reiluin, avoimin ja syrjimättömin ehdoin tuottajien ja tuottajayhteisöjen eri luokkien osalta.

Or. en

Tarkistus 327
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 34 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(34) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään ajoneuvojen tuottajien perusvelvoitteesta kattaa osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista. Tämän velvoitteen pohjalta sekä saastuttaja maksaa -periaatteen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/98/EY***[56]*** säädettyjen laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti on aiheellista vahvistaa unionin tasolla vaatimukset, jotka koskevat ***romuajoneuvojen*** jätehuoltoon liittyviä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia***.*** ***Tuottajilla olisi oltava laajennettu tuottajan vastuu markkinoille saattamistaan ajoneuvoista, kun ne ovat tulleet käyttöikänsä loppuun***. Laajennetun tuottajan vastuun olisi velvoitettava tuottajat varmistamaan, että niiden jonkin jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamat ajoneuvot kerätään ja käsitellään tämän asetuksen mukaisesti ja että tällaisia ajoneuvoja käsittelevät jätehuoltotoimijat täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut kierrätystavoitteet.	(34) Direktiivissä 2000/53/EY säädetään ajoneuvojen tuottajien perusvelvoitteesta kattaa osa romuajoneuvojen keräyskustannuksista. Tämän velvoitteen pohjalta sekä saastuttaja maksaa -periaatteen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/98/EY säädettyjen laajennettua tuottajan vastuuta koskeviin järjestelmiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti on aiheellista vahvistaa unionin tasolla vaatimukset, jotka koskevat ***ajoneuvojen koko käyttöiän aikana tapahtuvaan*** jätehuoltoon liittyviä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksia. Laajennetun tuottajan vastuun olisi velvoitettava tuottajat varmistamaan, että niiden jonkin jäsenvaltion markkinoilla saataville asettamat ajoneuvot kerätään ja käsitellään tämän asetuksen mukaisesti ja että tällaisia ajoneuvoja käsittelevät jätehuoltotoimijat täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut kierrätystavoitteet.
[56] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).	[56] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

Or. en

Tarkistus 328
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 35 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(35) Jotta olisi helpompi valvoa, että tuottajat noudattavat laajennettua tuottajan vastuuta koskevia velvoitteitaan, jäsenvaltioiden olisi perustettava tuottajarekisteri. Rekisteröintivaatimukset olisi yhdenmukaistettava kaikkialla unionissa rekisteröinnin helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tuottajat asettavat ajoneuvoja saataville eri jäsenvaltioissa. ***Rekisteriä*** olisi ***käytettävä myös ilmoitettaessa toimivaltaisille viranomaisille laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvoitteiden täyttämisestä***. ***Rekisteriin liittyvien ominaisuuksien*** ja ***menettelyllisten näkökohtien olisi myös oltava johdonmukaisia asetuksella (EU) 2023/[akut] perustetun tuottajarekisterin kanssa, jotta ajoneuvojen tuottajat ja akkujen tuottajat voivat käyttää yhtä ja samaa rekisteriä***.	(35) Jotta olisi helpompi valvoa, että tuottajat noudattavat laajennettua tuottajan vastuuta koskevia velvoitteitaan, jäsenvaltioiden olisi perustettava tuottajarekisteri. Rekisteröintivaatimukset olisi yhdenmukaistettava kaikkialla unionissa rekisteröinnin helpottamiseksi erityisesti silloin, kun tuottajat asettavat ajoneuvoja saataville eri jäsenvaltioissa. ***Jäsenvaltioiden, joilla on jo käytössään tämän asetuksen vaatimukset täyttäviä tai ylittäviä kansallisia tuottajarekistereitä,*** olisi ***voitava käyttää niitä uusien ja turhien rekisterien luomisen sijaan***. ***Näin taataan sääntelyn tehokkuus*** ja ***pidetään yrityksiin kohdistuva hallinnollinen taakka mahdollisimman vähäisenä***.

Or. en

Tarkistus 329
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 36 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(36) Jos tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla sellaisen jäsenvaltion alueella, johon tuottaja ei ole sijoittautunut, tuottajan olisi nimettävä laajennettua tuottajan vastuuta	(36) Jos tuottaja asettaa ajoneuvoja ensimmäistä kertaa saataville markkinoilla sellaisen jäsenvaltion alueella, johon tuottaja ei ole sijoittautunut, tuottajan olisi nimettävä laajennettua tuottajan vastuuta

varten ***nimetty*** edustaja.	varten ***valtuutettu*** edustaja.

Or. en

Tarkistus 330
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.	(37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta***.*** ***Jäsenvaltioiden pitäisi voida ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla tuottajayhteisön nimeämisestä tehdään pakollista***. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä. ***Jätehuoltotoimijoihin olisi käytettävä syrjimätöntä valintamenettelyä, ja tuottajayhteisöjen olisi tarjottava tätä varten julkisesti tietoa jätehuoltotoimijoiden valintamenettelystä.***

Or. en

Tarkistus 331
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(37) ***Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta.*** Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.	(37) Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.

Or. en

Tarkistus 332
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan***, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat***	(37) Tuottajien olisi voitava valita, täyttävätkö ne laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa yksin vai kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan ***oikeusvarmuus, romuajoneuvoiksi luokittelussa ei pitäisi käyttää subjektiivisia tai automatisoituja***

joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden oikeudenmukainen edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.	***perusteita, vaan siinä olisi edellytettävä avoimen ja laillisesti sitovan päätöksen tekemistä oikeudenmukaisen menettelyn perusteella. Automatisoituja hallinnollisia päätöksiä tai oletuksiin perustuvia luokitteluja ei pitäisi käyttää, ja ajoneuvon omistajilla on oltava oikeus riitauttaa romuajoneuvoksi luokittelut ennen kuin heidät pakotetaan luovuttamaan ajoneuvonsa loppukäsittelyyn***.

Or. en

Tarkistus 333
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(37) Tuottajien olisi ***voitava valita, täyttävätkö ne*** laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa ***yksin vai*** kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden ***oikeudenmukainen*** edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.	(37) Tuottajien olisi ***täytettävä*** laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti siten, että tuottajayhteisöt ottavat vastuun niiden puolesta. Tuottajayhteisöjen olisi varmistettava tuottajien niille toimittamien tietojen luottamuksellisuus. Jotta varmistetaan, että kaikkien talouden toimijoiden edut otetaan asianmukaisesti huomioon, ja vältetään se, että jätehuoltotoimijat joutuvat epäedulliseen asemaan laajennettua tuottajan vastuuta koskevissa järjestelmissä tehtävissä päätöksissä, olisi varmistettava tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden ***tasapuolinen*** edustus tällaisten organisaatioiden hallintoelimissä.

Or. en

Tarkistus 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 38 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(38) Tuottajien olisi rahoitettava osa romuajoneuvojen ***keräys- ja käsittelykustannuksista***, joita tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttämisestä aiheutuu***, erityisesti sellaisten velvoitteiden, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvoista saatavien uusioraaka-aineiden parempi laatu***. ***Tulot, jotka valtuutetut käsittelylaitokset ja muut jätehuoltotoimijat ovat saaneet käytettyjen varaosien tai komponenttien sekä romuajoneuvoista hankittujen uusioraaka-aineiden myynnistä, olisi otettava huomioon määritettäessä tällaisten toimien kustannusten tarkkaa määrää, joka tuottajien olisi katettava. Tätä varten toimivaltaisten viranomaisten olisi yhteistyössä tuottajien ja jätehuoltotoimijoiden kanssa seurattava keräys-, kierrätys- ja käsittelytoimien keskimääräisiä kustannuksia sekä tuottajien maksamien maksuosuuksien tasoa sen varmistamiseksi, että kustannukset jaetaan oikeudenmukaisesti kaikkien asianosaisten toimijoiden kesken.***	(38) Tuottajien olisi rahoitettava ***laajennetun tuottajan vastuun kautta*** osa romuajoneuvojen ***käsittelyä varten aiheutuvista keräyskustannuksista***, joita tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttämisestä aiheutuu.

Or. es

Tarkistus 335
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 39 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka	(39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka

aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti.

aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään ***vähentämään ajoneuvojen käytön ympäristövaikutuksia ja*** lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä ***ajoneuvojen käytön ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja*** romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti. ***Myös maksuosuuksia olisi mukautettava niin, että valmistajia kannustetaan tuottamaan resurssien ja materiaalien käytön kannalta tehokkaampia ja kiertotalouden mukaisia ajoneuvoja. Muun muassa ajoneuvojen painoa ja kokoa olisi käytettävä perusteina, joilla vastustetaan ajoneuvomallien painon ja koon kasvua. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin harkittava lisäkannustimia tähän ongelmaan puuttumiseksi, ja komission olisi harkittava ajoneuvojen hiilijalanjäljen enimmäisarvojen käyttöönottoa asetuksen (EU) 2024/1252 7 artiklan hiilijalanjälkeä koskevien vaatimusten mukaisesti.***

Or. en

Tarkistus 336
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 39 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(39) Tuottajien ***maksuosuuksien*** olisi katettava ***myös kustannukset***, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän	(39) Tuottajien ***ei*** olisi katettava ***yksin kustannuksia***, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta

perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti.

romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti. ***Tuottajat eivät kuitenkaan voi vastata näistä yksin. Siksi tarvitaan merkittävää tukea muista lähteistä.***

Or. en

Perustelu

On epärealistista pyytää tuottajia vastaamaan kaikesta byrokratiasta ja sen lisäksi myös kustannuksista. Tuottajat tarvitsevat tähän tukea.

Tarkistus 337
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 39 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti.	(39) Tuottajien maksuosuuksien olisi katettava myös kustannukset, jotka aiheutuvat tiedotuskampanjoista, joilla pyritään ***antamaan tietoa yleisölle ja*** lisäämään romuajoneuvojen keräystä, ilmoitusjärjestelmän perustamisesta romutustodistusten antamista ja siirtämistä varten sekä tietojen keräämisestä ja toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille. Kaikki nämä toimet ovat välttämättömiä romuajoneuvojen asianmukaisen jätehuollon varmistamiseksi ja erityisesti niiden ajoneuvojen seuraamiseksi, joista tuottajat ovat vastuussa tämän asetuksen mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 338
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 40 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(40) Tuottajien, jotka päättävät täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa itse, olisi myös annettava vakuus, jota käytetään romuajoneuvojen jätehuoltokustannusten kattamiseen. Tällaisia vakuuksia voidaan käyttää erityisesti tapauksissa, joissa asianomaiset tuottajat ovat maksukyvyttömiä tai lopettavat toimintansa pysyvästi.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 339
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 41 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(41) Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta, tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden	(41) Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta, tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. ***Sisämarkkinoille ei saa***

vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

aiheutua vääristymiä tuottajien ja tuottajayhteisöjen keräys- ja käsittelyvelvollisuuksien täyttämisestä. Velvoitteiden täyttämiseksi tehtyjen järjestelyjen ja sopimusten on mahdollistettava kaupallinen toiminta. Tuottajan vastuu ei sellaisenaan anna tuottajalle romuajoneuvon laillista omistusoikeutta, vaan omistajuus määritetään samalla tavalla kuin muunkin irtaimen omaisuuden tapauksessa. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

Or. en

Tarkistus 340
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 41 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(41) ***Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta,*** tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai	(41) Tuottajan ***laajennettua tuottajan vastuuta koskevia velvollisuuksia varten*** maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja

kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

Or. en

Tarkistus 341
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 41 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(41) ***Jos tuottaja täyttää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat velvoitteensa kollektiivisesti tuottajayhteisön kautta,*** tuottajan maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta	(41) Tuottajan ***laajennettua tuottajan vastuuta koskeville järjestöille*** maksamia maksuosuuksia olisi mukautettava yhdenmukaistettujen kriteerien perusteella. Tällaisilla kriteereillä olisi luotava valmistajille taloudellisia kannustimia ***uusien ajoneuvojen tuotannossa käytettävien materiaalien kulutuksen vähentämiseen,*** kiertotalousajattelun lisäämiseen uusien ajoneuvojen suunnittelussa ja tuotannossa ottaen huomioon ajoneuvon sisältämien primaarimateriaalien ja kierrätettyjen materiaalien määrä, vaikeasti poistettavien, ***korjattavien,*** purettavien, uudelleenkäytettävien tai kierrätettävien osien, komponenttien ja materiaalien määrä sekä vaarallisten aineiden määrä ***ja osien ja komponenttien käyttökestävyys***. Sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290

vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tuottajayhteisöille maksettavien maksuosuuksien mukauttamiskriteerejä olisi sovellettava.

Or. en

Tarkistus 342
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 42 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(42) Koska ajoneuvoista tulee usein romuajoneuvoja eri jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne on rekisteröity ensimmäisen kerran, on tarpeen ottaa käyttöön rajatylittävää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat säännöt. Näillä säännöillä olisi varmistettava, että tuottajan vastuu kattaa jätehuoltotoimijoille aiheutuvat keräys- ja käsittelykustannukset asianmukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Tätä varten tuottajan olisi nimettävä edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa ja perustettava mekanismeja asiaankuuluvien jätehuoltotoimijoiden kanssa tehtävää rajatylittävää yhteistyötä varten. Tällaisen mekanismin käyttöönotto edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista valtuutettujen käsittelylaitosten välille kaikkialla unionissa ja helpottaa unionin laajuisten lähestymistapojen kehittämistä yksittäisten tuottajien vastuuseen.	(42) Koska ajoneuvoista tulee usein romuajoneuvoja eri jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa ne on rekisteröity ensimmäisen kerran, on tarpeen ottaa käyttöön rajatylittävää laajennettua tuottajan vastuuta koskevat säännöt. Näillä säännöillä olisi varmistettava, että tuottajan vastuu kattaa jätehuoltotoimijoille aiheutuvat keräys- ja käsittelykustannukset asianmukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvosta tulee romuajoneuvo. Tätä varten tuottajan olisi nimettävä edustaja laajennettua tuottajan vastuuta varten kussakin jäsenvaltiossa ja perustettava mekanismeja asiaankuuluvien jätehuoltotoimijoiden kanssa tehtävää rajatylittävää yhteistyötä varten. Tällaisen mekanismin käyttöönotto edistää tasapuolisten toimintaedellytysten luomista valtuutettujen käsittelylaitosten välille kaikkialla unionissa ja helpottaa unionin laajuisten lähestymistapojen kehittämistä yksittäisten tuottajien vastuuseen. ***Koska romuajoneuvoja viedään usein kolmansiin maihin, tuottajan vastuun olisi katettava asianmukaisesti myös kolmansien maiden jätehuoltotoimijoille aiheutuvat keräys- ja***

käsittelykustannukset.

Or. en

Tarkistus 343
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 43 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(43) Jotta voidaan varmistaa näiden velvoitteiden noudattaminen ***ja välttää sisämarkkinoiden vääristyminen***, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisempia sääntöjä tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista ja rajatylittävien mekanismien ominaisuuksista.	(43) Jotta voidaan varmistaa näiden velvoitteiden noudattaminen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisempia sääntöjä tuottajien, jäsenvaltioiden ja jätehuoltotoimijoiden velvollisuuksista ja rajatylittävien mekanismien ominaisuuksista ***sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi ja joilla vahvistetaan tuottajayhteisöille yksityiskohtaiset säännöt kolmansien maiden jätehuoltotoimijoille aiheutuneiden kustannusten maksamista varten***.

Or. en

Tarkistus 344
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 44 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä	(44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä

keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. Tuottajien olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai osallistuttava niiden perustamiseen, ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun laitokseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jäteosien keräys.

keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. Tuottajien ***tai tuottajayhteisöjen olisi varmistettava, että kaikki romuajoneuvot, jotka ne ovat saattaneet markkinoille jäsenvaltion alueella, kerätään. Tätä varten tuottajien tai tuottajayhteisöjen*** olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai osallistuttava niiden perustamiseen, ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun laitokseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue ***ja taattava valtuutettujen käsittelylaitosten ja keräyspisteiden riittävä saatavuus***. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jäteosien keräys.

Or. en

Tarkistus 345
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 44 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. ***Tuottajien olisi perustettava keräysjärjestelmiä tai***	(44) Romuajoneuvojen järkevän käsittelyn keskeinen edellytys on, että kaikki romuajoneuvot kerätään. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi asetettava tiettyjä keräykseen liittyviä velvoitteita ensisijaisesti tuottajille ja toissijaisesti jäsenvaltioille. ***Tuottajat osallistuvat keräysjärjestelmien*** perustamiseen, ja

osallistuttava niiden perustamiseen, ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun laitokseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jäteosien keräys.

jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että järjestelmät ovat käytössä ja mahdollistavat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen. Keräysjärjestelmien olisi mahdollistettava se, että ajoneuvojen omistajat ja muut ajoneuvon haltijat voivat toimittaa ajoneuvon valtuutettuun laitokseen ilman tarpeettomia ponnistuksia tai kustannuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tällaisten järjestelmien olisi katettava riittävästi kunkin jäsenvaltion koko alue. Niiden olisi myös mahdollistettava kaikenmerkkisten romuajoneuvojen sekä ajoneuvojen korjauksesta syntyvien jäteosien keräys.

Or. en

Perustelu

Tuottajille asetetut vaatimukset ovat liian tiukkoja. Tuottajat eivät voi yksinään perustaa keräysjärjestelmiä, vaan ne tarvitsevat tähän tukea.

Tarkistus 346
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 45 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, ***joten*** tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen	(45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, ***ja valtuutettujen purkajien olisi oltava ensimmäinen vastaanottopiste kaikille romuajoneuvoille ennen niiden toimittamista murskaukseen. Valtuutettujen purkajien ja murskaajien on oltava erillisiä toimijoita, jotta voidaan varmistaa, että romuajoneuvot puretaan asianmukaisesti ja tehokkaasti ja että kaikki tarvittavat osat ja komponentit poistetaan ennen murskausta sen välttämiseksi, että murskaaja ei murskaa mitään***

valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.	***uudelleenkäytettäviä, kierrätettäviä tai uudelleenvalmistettavia materiaaleja tai komponentteja.*** Tällaisilla laitoksilla on ***siis*** keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin***, ja valtuutettujen purkajien olisi oltava ensimmäinen vastaanottopiste kaikille romuajoneuvoille***.

Or. en

Perustelu

Jos murskaaja vastaa purkamisesta ja uudelleenkäytettävien, kierrätettävien ja uudelleenvalmistettavien materiaalien poistamisesta ennen murskausta, vaarana ovat rikkomukset ja laiminlyönnit. Valtuutetut käsittelylaitokset olisi siksi jaettava kahdeksi eri toimijaksi eli purkajiksi ja murskaajiksi, ja näistä purkajat olisivat ensimmäinen vastaanottopiste kaikille romuajoneuvoille. Tämä olisi sisällytettävä kaikkialle tekstiin.

Tarkistus 347
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 45 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, joten tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta	(45) Romuajoneuvoja olisi käsiteltävä ainoastaan valtuutetuissa käsittelylaitoksissa, joten tällaisilla laitoksilla on keskeinen rooli romuajoneuvojen keräyksessä. Jotta

voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.	voidaan helpottaa romuajoneuvoja keräävien laitosten keräystoimintaa ja varmistaa tällaisten laitosten riittävä saatavuus, tässä asetuksessa säädetään keräyspisteiden perustamisen mahdollisuudesta. Näiden pisteiden rooli rajoittuisi romuajoneuvojen keräämiseen, niiden varastointiin asianmukaisissa olosuhteissa ja niiden kuljettamiseen valtuutettuun käsittelylaitokseen. Tällaisen pisteen toiminta edellyttää erityislupaa. Keräyspisteet olisi velvoitettava toimittamaan kaikki kerätyt romuajoneuvot valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. ***Valtuutettuna käsittelylaitoksena olisi pidettävä keräyspistettä, eikä siltä pitäisi edellyttää luvan saamista.***

Or. en

Tarkistus 348
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 46 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ***ihmisten*** terveydelle.	(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien ***ja valtuutettujen käsittelylaitosten*** olemassaolosta***. Tuottajien olisi julkaistava verkkosivustoillaan ajantasainen luettelo keräyspisteistä ja valtuutetuista käsittelylaitoksista***. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. ***Jos sähköajoneuvosta puuttuu akku, romuajoneuvon toimittaminen käsittelylaitokseen olisi maksutonta edellyttäen, että ajoneuvon viimeinen***

omistaja toimittaa asiakirjat, joista käy ilmi, että ammattimainen toimija on ottanut akun käsittelyyn asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja terveydelle.

Or. en

Tarkistus 349
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 46 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.	(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen***, valtuutettujen purkajien ollessa ensimmäinen vastaanottopiste,*** periaatteessa maksutta. Tuottajien tai tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.

Or. en

Tarkistus 350
Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 46 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Tuottajien ***tai*** tuottajayhteisöjen tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.	(46) Jotta kaikki romuajoneuvot voidaan kerätä tehokkaasti, on tarpeen tiedottaa yleisölle keräysjärjestelmien olemassaolosta. Ajoneuvojen omistajien olisi oltava tietoisia siitä, että he voivat toimittaa romuajoneuvon, joko sähköajoneuvon ajovoima-akun kanssa tai ilman sitä, keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen periaatteessa maksutta. Tuottajien***,*** tuottajayhteisöjen ***sekä myös EU:n ja kansallisten elinten*** tiedotuskampanjassa olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.

Or. en

Perustelu

Tiedotuskampanjoita ei olisi rajattava tuottajiin ja tuottajayhteisöihin. EU:n ja kansallisten elinten olisi myös tuotava esiin seuraukset, joita romuajoneuvojen epäasianmukaisesta keräyksestä ja käsittelystä aiheutuu ympäristölle ja ihmisten terveydelle.

Tarkistus 351
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 47 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi ***annettava romutustodistus***, jolla todistetaan, että romuajoneuvo on käsitelty. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY[57], ja päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin	(47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi ***oltava vastuussa sellaisen romutustodistuksen antamisesta***, jolla todistetaan, että romuajoneuvo on käsitelty. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY[57], ja päätöksen sisältö olisi

mukautuksin. Todistus olisi annettava sähköisessä muodossa ja toimitettava romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset ja viimeinen omistaja siirtävät sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.

---

[57] Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94–***95***).

sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Todistus olisi annettava sähköisessä muodossa ja toimitettava romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset ja viimeinen omistaja siirtävät sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.

---

[57] Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Tarkistus 352
Susana Solís Pérez

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 47 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi annettava romutustodistus, jolla todistetaan, että romuajoneuvo on ***käsitelty***. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY[57], ja päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Todistus olisi annettava sähköisessä muodossa ja toimitettava	(47) Valtuutetun käsittelylaitoksen olisi annettava romutustodistus, jolla todistetaan, että romuajoneuvo on ***otettu vastaan***. Tämä on tarpeen romuajoneuvojen jätehuollon asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi. Todistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään tällä hetkellä komission päätöksessä 2002/151/EY[57], ja päätöksen sisältö olisi sisällytettävä tähän asetukseen tarvittavin mukautuksin. Todistus olisi annettava

romuajoneuvon viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset ***ja*** viimeinen omistaja siirtävät sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.	sähköisessä muodossa ja toimitettava romuajoneuvon ***toimittamisen yhteydessä*** viimeiselle omistajalle, minkä jälkeen valtuutetut käsittelylaitokset ***tai*** viimeinen omistaja siirtävät sen jäsenvaltion asiaankuuluville viranomaisille, koska todistuksen esittäminen mahdollistaa ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen. Sähköisen ilmoitusjärjestelmän olisi mahdollistettava sekä romuajoneuvon keräyksen vahvistavan asiakirjan että romutustodistuksen toimittaminen.
_____	_____
[57] Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94–***95***).	[57] Komission päätös 2002/151/EY, tehty 19 päivänä helmikuuta 2002, romuajoneuvoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettua romutustodistusta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EYVL L 50, 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Perustelu

Romutustodistus on keskeisessä asemassa varmistettaessa, että ajoneuvo käsitellään asetuksen mukaisesti, ja se on annettava (nykyisen tavan mukaan) toimitettaessa ajoneuvo valtuutettuun käsittelylaitokseen. Jos sekä valtuutettu käsittelylaitos että viimeinen omistaja velvoitetaan toimittamaan romutustodistus viranomaisille, lisätään tarpeettomasti hallinnollista taakkaa. Näin on varsinkin silloin, kun valtuutettu käsittelylaitos käsittelee rekisteristä poistamisen sähköisesti.

Tarkistus 353
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 48 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(48) Vaikka direktiivissä 2000/53/EY säädetään velvollisuudesta siirtää kaikki romuajoneuvot käsiteltäväksi valtuutettuun käsittelylaitokseen, ajoneuvoista hyvin	(48) Vaikka direktiivissä 2000/53/EY säädetään velvollisuudesta siirtää kaikki romuajoneuvot käsiteltäväksi valtuutettuun käsittelylaitokseen, ajoneuvoista hyvin

merkittävän osan olinpaikkaa ei tiedetä, ja näitä ajoneuvoja on mahdollisesti käsitelty laittomasti tai ne on viety laittomasti romuajoneuvoina tai niiden tilaa ei ole ilmoitettu asianmukaisesti jäsenvaltioiden rekisteröintiviranomaisille. Tällaisia ajoneuvoja kutsutaan ”kadonneiksi ajoneuvoiksi”. Jäsenvaltioiden olisi tehostettava yhteistyötään kadonneiden ajoneuvojen määrän vähentämiseksi. Toisessa jäsenvaltiossa annettujen romutustodistusten tunnustamisen ja velvollisuuden ilmoittaa romutustodistuksen antamisesta niiden jäsenvaltioiden viranomaisille, joissa ajoneuvo on rekisteröity, pitäisi helpottaa romuajoneuvojen olinpaikan jäljittämistä.	merkittävän osan olinpaikkaa ei tiedetä, ja näitä ajoneuvoja on mahdollisesti käsitelty laittomasti tai ne on viety laittomasti romuajoneuvoina tai niiden tilaa ei ole ilmoitettu asianmukaisesti jäsenvaltioiden rekisteröintiviranomaisille. Tällaisia ajoneuvoja kutsutaan ”kadonneiksi ajoneuvoiksi”. ***Asetuksessa olisi pyrittävä luomaan selkeät unionin laajuiset puitteet kadonneisiin ajoneuvoihin liittyvän ongelman käsittelyä varten.*** Jäsenvaltioiden olisi ***kuitenkin myös*** tehostettava ***kansallisia toimiaan ja*** yhteistyötään kadonneiden ajoneuvojen määrän vähentämiseksi. Toisessa jäsenvaltiossa annettujen romutustodistusten tunnustamisen ja velvollisuuden ilmoittaa romutustodistuksen antamisesta niiden jäsenvaltioiden viranomaisille, joissa ajoneuvo on rekisteröity, pitäisi helpottaa romuajoneuvojen olinpaikan jäljittämistä.

Or. en

Tarkistus 354
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 48 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(48 a) Jotta voidaan varmistaa romuajoneuvojen korkea keräysaste ja saavuttaa korkea kierrätysaste, myös jätteen kierrätyksessä, vaikuttamatta kielteisesti sisämarkkinoiden toimintaan, jäsenvaltiot voivat käyttää erilaisia taloudellisia ja organisatorisia kannustimia, myös panttijärjestelmiin perustuvia toimenpiteitä, jotka motivoivat ajoneuvon viimeistä omistajaa lähettämään ajoneuvo purettavaksi kokonaisena ajoneuvona. Asetuksen täytäntöönpanoa koskevien jäsenvaltioiden selvitysten mukaisesti

komission olisi arvioitava säännöllisesti loppukäsittelyyn toimitettujen kokonaisten ajoneuvojen luovuttamisen laillisten ja taloudellisten mekanismien vaikutusta tekijänä, joka ilmentää kiertotalouspolitiikan täytäntöönpanoa.

Or. en

Tarkistus 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 49 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa.	(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa. ***Jokaisella omistajalla on kuitenkin oikeus päättää vapaasti omaisuudestaan. Siksi onkin romuajoneuvon omistajan päätettävissä, toimitetaanko romuajoneuvo keräyspisteeseen tai valtuutettuun käsittelylaitokseen vai korjataanko tai säilytetäänkö romuajoneuvo. Jos romuajoneuvo päätetään säilyttää, omistajan on osoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, että ajoneuvosta ei aiheudu ympäristövaaraa.***

Or. en

Tarkistus 356
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 49 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa.	(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin***, valtuutettujen purkajien ollessa ensimmäinen vastaanottopiste kaikille romuajoneuvoille,*** ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa.

Or. en

Tarkistus 357
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 49 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa.	(49) Romuajoneuvojen tehokkaan keräyksen varmistamiseksi ajoneuvojen omistajille olisi asetettava selkeät velvoitteet. Heidän olisi toimitettava käyttöikänsä loppuun tulleet ajoneuvot keräyspisteisiin tai valtuutettuihin käsittelylaitoksiin ja esitettävä romutustodistus rekisteröintiviranomaisille, jotta ajoneuvon rekisteröinti voidaan peruuttaa***, ja lopetettava ajoneuvoveron maksaminen***.

Or. en

Tarkistus 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 49 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(49 a) Oikeusvarmuuden takaamiseksi ja entisten ajoneuvon omistajien suojaamiseksi aiheettomalta vastuulta on olennaisen tärkeää antaa selkeät säännökset siitä, että ajoneuvot voidaan poistaa rekisteristä, kun ne myydään laillisesti, riippumatta myyjän läsnäolosta. Tällä hetkellä entisten omistajien on pidettävä tietonsa ajoneuvojen omistajia koskevissa rekistereissä, vaikka he olisivat siirtäneet ajoneuvon omistusoikeuden laillisesti, mikä altistaa heidät mahdollisille oikeudellisille ja taloudellisille riskeille siinä tapauksessa, että uusi omistaja harjoittaa laitonta toimintaa tai ei noudata sääntelyvaatimuksia. Tämän ongelman korjaamiseksi entisille omistajille on annettava oikeus poistaa ajoneuvo rekisteristä vahvistetun ostosopimuksen tai maksuliikennetapahtumasta annetun todistuksen toimittamisen perusteella. Tällä toimenpiteellä varmistetaan, että ajoneuvorekisterit vastaavat täsmällisesti senhetkistä omistusoikeuden tilaa, millä estetään, että vastuuta ei vieritetä epäoikeudenmukaisesti henkilöille, jotka eivät enää omista tai hallinnoi ajoneuvoa.

Or. en

Tarkistus 359
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 51 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(51) Kun otetaan huomioon valtuutettujen käsittelylaitosten keskeinen rooli romuajoneuvojen jätehuollossa siten, että se ei vaikuta haitallisesti ympäristöön tai ihmisten terveyteen ja edistää unionin kiertotalouteen liittyvien tavoitteiden saavuttamista, on tarpeen vahvistaa tällaisiin laitoksiin sovellettavat velvoitteet, jotka kattavat niiden kaiken toiminnan romuajoneuvojen hyväksymisestä ja varastoinnista niiden lopulliseen käsittelyyn asti.	***Poistetaan.***

Or. fr

Tarkistus 360
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 52 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.	***Poistetaan.***

Or. fr

Tarkistus 361
Susana Solís Pérez

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 52 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.	(52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden***, mukaan lukien romun tai muiden merkityksellisten panosmateriaalien laadun,*** varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.

Or. en

Tarkistus 362
Laurent Castillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 52 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.	(52) Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi toimintansa jäljitettävyyden***, mukaan lukien romun tai muiden merkityksellisten panosmateriaalien laadun,*** varmistamiseksi dokumentoitava suoritetut käsittelytoimet, säilytettävä tiedot sähköisesti vähintään kolmen vuoden ajan ja pystyttävä esittämään ne pyynnöstä asiaankuuluville kansallisille viranomaisille.

Or. en

Tarkistus 363
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 53 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(53) Romuajoneuvon puhdistaminen on ensimmäinen askel kohti ympäristölle tai ***ihmisten*** terveydelle aiheutuvien vahinkojen ja työturvallisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemistä. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että romuajoneuvolle tehdään tarvittavat puhdistustoimet ***mahdollisimman pian*** sen jälkeen, kun se on toimitettu valtuutetulle käsittelylaitokselle, ennen kuin romuajoneuvolle suoritetaan muita käsittelyjä. Jäteöljyt olisi tässä vaiheessa kerättävä, varastoitava erillään muista nesteistä ja jatkokäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY mukaisesti. Lisäksi lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusiarvoista kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit olisi poistettava romuajoneuvosta, jotta ne eivät aiheuta haitallisia vaikutuksia ***ihmisille*** tai ympäristölle.	(53) Romuajoneuvon puhdistaminen on ensimmäinen askel kohti ympäristölle tai terveydelle aiheutuvien vahinkojen ja työturvallisuuteen kohdistuvien riskien ehkäisemistä. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että romuajoneuvolle tehdään tarvittavat puhdistustoimet ***15 päivän kuluessa*** sen jälkeen, kun se on toimitettu valtuutetulle käsittelylaitokselle, ennen kuin romuajoneuvolle suoritetaan muita käsittelyjä. Jäteöljyt olisi tässä vaiheessa kerättävä, varastoitava erillään muista nesteistä ja jatkokäsiteltävä direktiivin 2008/98/EY mukaisesti. Lisäksi lyijyä, kadmiumia, elohopeaa ja kuusiarvoista kromia sisältävät osat, komponentit ja materiaalit olisi poistettava romuajoneuvosta, jotta ne eivät aiheuta haitallisia vaikutuksia ***terveydelle*** tai ympäristölle.

Or. en

Tarkistus 364
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 53 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(53 a) 1234yf on ajoneuvojen ilmastointijärjestelmissä yleisimmin käytetty kylmäaine ja per- ja polyfluorattu alkyyliyhdiste (PFAS-yhdiste). Siitä aiheutuu merkittäviä huolenaiheita, sillä PFAS-yhdisteiden on osoitettu yhä useammin aiheuttavan vaaraa sekä ympäristölle että ihmisten terveydelle. Lisäksi 1234yf hajoaa trifluorietikkahapoksi, joka on pysyvä ja leviävä aine. Yhä useammat todisteet osoittavat, että trifluorietikkahappo

saattaa olla myrkyllistä ihmisille, ja sitä on löydetty huolestuttavasti kasvavia määriä vesistöistä, juomavedestä ja jopa ihmisverestä ympäri maailmaa. Vaikka yksi trifluorietikkahapon lähde ovatkin torjunta-aineet, tutkijat arvioivat, että vähintään 50 prosenttia vesistöissä ja ihmisveressä olevasta trifluorietikkahaposta saattaa olla peräisin ajoneuvojen ilmastointijärjestelmien kylmäaineista. Varsinkin vanhoista ajoneuvoista peräisin olevien vuotojen suuret määrät ovat jatkuva ongelma ja lisähaaste ajoneuvojen huollolle ja tämän PFAS-yhdisteen turvalliselle kierrättämiselle, keräämiselle ja uudelleenkäytölle. Ajoneuvojen ilmastointijärjestelmät voidaan kuitenkin suunnitella niin, että niissä käytetään luonnollisia kylmäaineita, ja tämän teknologian alalla eurooppalaiset yritykset ovat johtavassa asemassa. Komission olisikin harkittava päättäväisiä toimia 1234yf-yhdisteen käytön rajoittamiseksi tai jopa kieltämiseksi ajoneuvojen ilmastointijärjestelmissä kaikkien uusien ajoneuvojen osalta niin, että tyyppihyväksynnässä ei ole mitään poikkeuksia tai porsaanreikiä. Näin varmistetaan kokonaisvaltainen siirtyminen turvallisempiin vaihtoehtoihin. Lisäksi komission olisi harkittava 1234yf-yhdistettä tai muuta PFAS-kylmäainetta käyttävien ajoneuvojen viennin kieltämistä kolmansiin maihin, joissa ei ole riittävää lainsäädäntöä PFAS-yhdisteistä aiheutuvaan saastumiseen liittyviin riskeihin puuttumiseksi.

Or. en

Tarkistus 365
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 54 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(54) Asetuksen (EU) ***2023/[akut]*** moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki ajoneuvoihin sisältyvät akut olisi poistettava erikseen romuajoneuvosta ja varastoitava nimetylle alueelle jatkokäsittelyä varten.	(54) Asetuksen (EU) ***2023/1542*** moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki ajoneuvoihin sisältyvät akut olisi poistettava erikseen romuajoneuvosta ja varastoitava nimetylle alueelle jatkokäsittelyä varten.

Or. en

Tarkistus 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 55 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Teknisen ja tieteellisen	(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa ***tuotetta rikkomatta. Jos osat ja komponentit eivät toimi enää missään näissä tarkoituksissa, kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa myös puoliautomaattisesti niin, että tuote menee rikki***. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi ***vain*** tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista***, kun teknistä uudelleenkäyttö-, korjaus-,***

kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia ei ole. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä***. Tätä tarkoitusta varten tarvittavat toimitettavat tiedot ja tuotosjakeiden laatuvaatimukset esitetään liitteessä VII olevassa G osassa***. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

Or. en

Tarkistus 367
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 55 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista***. Tällöin olisi voitava*** osoittaa, että ***kyseiset osat*** ja ***komponentit*** voidaan poistaa	(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi tietyissä poikkeustapauksissa ***silloin, kun osilla ja komponenteilla ei ole enää uudelleenkäyttö-, korjaus-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia,*** voitava poiketa

kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista***, jos voidaan*** osoittaa, että ***kyseisillä osilla*** ja ***komponenteilla ei ole uudelleenkäyttö-, korjaus-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia ja että ne*** voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä***. Tätä tarkoitusta varten liitteessä VII olevassa G osassa esitetään perusteet muun jätteen kanssa tapahtuvalle murskaukselle ja raja-arvot tuotosjakeiden laadun parantamiseksi***. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

Or. en

Tarkistus 368
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 55 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. ***Kyseiset*** osat ja komponentit ***olisi poistettava manuaalisessa tai puoliautomaattisessa purkuprosessissa***. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi	(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. ***Jos*** osat ja komponentit ***eivät toimi missään näissä tarkoituksissa, kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa myös (puoliautomaattisesti) niin, että tuote menee rikki***. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen

tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi ***vain*** tietyissä poikkeustapauksissa voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee ***sellaisten*** osien ja komponenttien pakollista poistamista***, joilla ei ole teknistä uudelleenkäyttö-, korjaus-, uudelleenvalmistus- tai kunnostuspotentiaalia***. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä***. Tätä tarkoitusta varten liitteessä VII olevassa G osassa esitetään perusteet muun jätteen kanssa tapahtuvalle murskaukselle ja raja-arvot tuotosjakeiden laadun parantamiseksi***. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

Or. en

Tarkistus 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 55 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai	(55) Osien ja komponenttien uudelleenkäyttö-, uudelleenvalmistus- ja kunnostuspotentiaalin maksimoimiseksi ja romuajoneuvoista peräisin olevien uusiomateriaalien korkean arvon säilyttämiseksi tietyt osat ja komponentit olisi poistettava romuajoneuvosta ennen murskausta. Kyseiset osat ja komponentit olisi poistettava manuaalisessa tai

puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi ***tietyissä poikkeustapauksissa*** voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

puoliautomaattisessa purkuprosessissa. Purkamista, lajittelua, murskausta ja murskauksen jälkeistä käsittelyä koskevan teknologian kehityksen edistämiseksi olisi voitava poiketa vaatimuksesta, joka koskee osien ja komponenttien pakollista poistamista. Tällöin olisi voitava osoittaa, että kyseiset osat ja komponentit voidaan poistaa kyseisillä teknologioilla yhtä tehokkaasti kuin manuaalisilla tai puoliautomaattisilla prosesseilla ja käsittelyjakeiden laatua heikentämättä. ***Tätä tarkoitusta varten liitteessä VII olevassa G osassa esitetään perusteet muun jätteen kanssa tapahtuvalle murskaukselle ja raja-arvot tuotosjakeiden laadun parantamiseksi.*** Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen VII muuttamista.

Or. en

Tarkistus 370
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Andreas Glück

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 56 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(56) Kun valtuutetut käsittelylaitokset ovat poistaneet osia ja komponentteja romuajoneuvosta, niiden olisi huolellisesti arvioitava ja määritettävä, soveltuvatko kyseiset osat ja komponentit uudelleenkäyttöön***,*** uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen***, käyttäen objektiivisia kriteerejä, jotka liittyvät osien ja*** komponenttien ***teknisiin ominaisuuksiin ja ajoneuvojen turvallisuutta koskeviin***	(56) Kun valtuutetut käsittelylaitokset ovat poistaneet osia ja komponentteja romuajoneuvosta, niiden olisi huolellisesti arvioitava ja määritettävä, soveltuvatko kyseiset osat ja komponentit uudelleenkäyttöön ***taikka voidaanko niitä käyttää uudelleenvalmistusaihiona tai*** uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen***. Toimimattomissa tai osittain toimivissa aihioissa olisi oltava tallella suurin osa keskeisistä osista,***

vaatimuksiin.	***mutta vähämerkityksisten*** komponenttien***, kuten ruuvien, puuttuminen ei ole oleellista, kunhan suorituskyky palautetaan uutta vastaavaksi tai jopa paremmaksi***.

Or. en

Tarkistus 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 57 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(57) ***Asetuksessa (EU) 2023/[akut] vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua***.	(57) ***Valtuutettujen käsittelylaitosten olisi arvioitava romuajoneuvoista poistetut osat ja komponentit niiden uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen soveltuvuuden selvittämiseksi. Uudelleenvalmistusaihioissa olisi oltava tallella keskeisimmät rakenteelliset ja toiminnalliset osat, vaikka joitakin vähämerkityksisiä ja uudelleenvalmistuksen aikana korvattavissa olevia komponentteja, kuten ruuveja, kiinnittimiä, tiivisteitä tai kiinnikeitä, puuttuisikin. Toimimattomat tai osittain toimivat uudelleenvalmistusaihiot ovat edelleen käyttökelpoisia, jos niiden suorituskyky voidaan palauttaa uutta vastaavaksi tai paremmaksi, silloinkin, kun muilla kuin kriittisillä alueilla on kulumaa tai syöpymiä tai aihiossa on korjattavissa olevia vähäisiä murtumia. Elektroniikkamoduulit ja muut uudelleenvalmistusaihiot, joissa on ohjelmistoon liittyviä ongelmia tai vanhentuneita komponentteja, voivat olla edelleen käyttökelpoisia, jos ne voidaan ohjelmoida uudelleen tai korjata. Keskeisenä perusteena pidetään sitä, että uudelleenvalmistusaihioiden tarpeellinen***

rakenteellinen eheys sekä materiaalien ominaisuudet säilyvät uudelleenvalmistuksen tai kunnostuksen onnistumista varten.

Or. en

Perustelu

Ehdotetut perusteet ovat liian yleisluontoisia ja voisivat rajoittaa tarpeettomasti uudelleenvalmistukseen soveltuvien aihioiden saatavuutta, jos perusteita sovellettaisiin liian tiukasti. Uudelleenvalmistusaihion ei tarvitse olla täysin ehjä uudelleenvalmistusta varten, joten vastaavissa johdanto-osan kappaleissa olisi selvennettävä, että komponenttien vähäiset puutteet eivät vaikuta soveltuvuuteen, ja näin voidaan varmistaa liitteessä VII olevan D osan tehokas täytäntöönpano käytännössä.

Tarkistus 372
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 57 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(57) Asetuksessa (EU) 2023/[akut] vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua.	(57) Asetuksessa (EU) 2023/[akut] vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua***, jos viimeinen omistaja toimittaa todisteen siitä, että akun on käsitellyt ammattimainen toimija asetuksen (EU) 2023/1542 mukaisesti***.

Or. en

Tarkistus 373
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 57 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(57) Asetuksessa (EU) ***2023/[akut]*** vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua.	(57) Asetuksessa (EU) ***2023/1542*** vahvistetaan säännöt, jotka koskevat akkujen kestävyyttä, suorituskykyä, turvallisuutta, keräystä, kierrätystä ja uusiokäyttöä sekä akkujen irrottamista koskevien tietojen toimittamista talouden toimijoille. Tässä asetuksessa olisi otettava huomioon akkujen uusiokäytön mahdollisuus jättämällä sähköajoneuvojen ajovoima-akut olennaisten osien tai komponenttien ulkopuolelle, jotta ajoneuvo voidaan luovuttaa maksutta käsiteltäväksi ilman sähköajoneuvon ajovoima-akkua.

Or. en

Tarkistus 374
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai

muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

muun toimittamisen helpottamiseksi. ***Toisaalta osia ja komponentteja, jotka eivät sovellu uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostukseen, olisi pidettävä jätteenä, ja niiden vientiä olisi säänneltävä asetuksella (EU) 2024/1157.*** Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

Or. en

Tarkistus 375
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. ***Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten*** olisi ***voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen***	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. ***Ajoneuvojen omistajilla olisi oltava oikeus korjata, kunnostaa ja säilyttää ajoneuvojaan ilman turhia byrokraattisia rajoituksia. Osien uudelleenkäyttöä*** olisi ***suosittava loppukäsittelyn sijaan, millä tuetaan resurssitehokkuutta ja vähennetään ajoneuvojen kunnostukseen ja huoltoon liittyvää turhaa***

soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.	***sääntelytaakkaa***.

Or. en

Tarkistus 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että ***romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja***, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta ***valtuutetulta käsittelylaitokselta*** asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla ***osien ja komponenttien*** teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että ***uudelleenvalmistusaihioita***, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta ***talouden toimijalta*** asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla ***uudelleenvalmistusaihioiden*** teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

Or. en

Tarkistus 377
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen***, jälkiasennukseen*** ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen***, jälkiasennukseen*** tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, ***jälkiasennusta,*** kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

Or. en

Tarkistus 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen***, jälkiasennukseen*** ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka

uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.	soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen***, jälkiasennukseen*** tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten osien ja komponenttien siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.
	Or. en

Tarkistus 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 58 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja ***osia ja komponentteja***, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten ***osien ja komponenttien*** siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen ***osan tai komponentin*** poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla ***osien ja komponenttien*** teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta,	(58) Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että ***ajoneuvosta ennen sen luokittelua romuajoneuvoksi tai*** romuajoneuvosta poistettuja ***uudelleenvalmistusaihioita***, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten ***uudelleenvalmistusaihioiden*** siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi. Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen ***uudelleenvalmistusaihion*** poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla

kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.	***uudelleenvalmistusaihioiden*** teknisen soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

Or. en

Perustelu

Ehdotuksessa vaaditaan valtuutettuja käsittelylaitoksia arvioimaan, täyttävätkö romuajoneuvoista peräisin olevat uudelleenvalmistusaihiot liitteessä VII olevan D osan perusteet ennen jätteeksi luokittelemista. Uudelleenvalmistuksen oikeusvarmuuden takaamiseksi kaikkia uudelleenvalmistusaihioita, myös käytetyistä ajoneuvoista peräisin olevia aihioita, ei pitäisi pitää jätteenä oletusarvoisesti.

Tarkistus 380
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 59 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(59 a) Jotta voidaan estää vaatimusten vastaisten ajoneuvon vara-osien ja komponenttien laiton (vienti ja) myynti, verkkoalustojen olisi saatettava verkossa myyntiin osia ja komponentteja ainoastaan, jos ne ovat todenneet, että unionissa on vastuullinen toimija, joka takaa kyseisten osien ja komponenttien olevan lainsäädännön mukaisia.

Or. en

Tarkistus 381
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 60 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(60) Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi tiettyjä	(60) Liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi tiettyjä

romuajoneuvoista poistettuja komponentteja ja osia ei pitäisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen eikä kunnostaa. ***Tällaisia osia ja komponentteja ei pitäisi käyttää uusien ajoneuvojen rakentamiseen eikä jo markkinoille saatetuissa ajoneuvoissa.***	romuajoneuvoista poistettuja komponentteja ja osia***, varsinkaan niin kutsuttuja kuluvia osia,*** ei pitäisi käyttää uudelleen, valmistaa uudelleen eikä kunnostaa.

Or. fr

Perustelu

Tämä ehdotus ei ole selkeä varsinkaan sen osalta, mihin osiin sitä sovelletaan, ja tämä heikentää sen alkuperäistä kiertotalouteen liittyvää tavoitetta.

Tarkistus 382
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 61 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(61) ***Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan kansallisella tasolla käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään*** osien ja komponenttien ***uudelleenkäyttöä, kunnostamista ja uudelleenvalmistusta riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän lopussa***. ***Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettujen kannustimien parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi***.	(61) ***Kun otetaan huomioon uudelleenvalmistukseen, jälkiasennukseen ja kunnostamiseen liittyvät mahdollisuudet autoteollisuudessa ja niiden myötävaikutus kiertotalouteen, on tarpeen varmistaa oikeudellinen selkeys tällä alalla toimiville talouden toimijoille. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että romuajoneuvosta poistettuja osia ja komponentteja, jotka soveltuvat uudelleenkäyttöön, uudelleenvalmistukseen, jälkiasennukseen tai kunnostamiseen, ei pitäisi pitää jätteenä. Tämä on tarpeen tällaisten*** osien ja komponenttien ***siirron, kuljetuksen tai muun toimittamisen helpottamiseksi***. ***Asianomaisten kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää kyseisen osan tai komponentin poistaneelta valtuutetulta käsittelylaitokselta asiakirjoja, jotka vahvistavat erityisen arvioinnin avulla osien ja komponenttien teknisen***

soveltuvuuden uudelleenvalmistusta, jälkiasennusta, kunnostamista tai uudelleenkäyttöä varten.

Or. en

Tarkistus 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 61 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(61) Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan kansallisella tasolla käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, kunnostamista ja uudelleenvalmistusta riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän lopussa. Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettujen kannustimien parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi.	(61) Jotta voidaan tukea uudelleenkäytettävien, kunnostettujen***, jälkiasennettujen*** ja uudelleenvalmistettujen osien ja komponenttien markkinoiden kehittämistä ja asianmukaista toimintaa unionissa, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan kansallisella tasolla käyttöön tarvittavat kannustimet, joilla edistetään osien ja komponenttien uudelleenkäyttöä, kunnostamista***, jälkiasennusta*** ja uudelleenvalmistusta riippumatta siitä, poistetaanko ne ajoneuvon käyttövaiheessa vai käyttöiän lopussa. Komission olisi helpotettava jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa jakamalla kansallisella tasolla toteutettujen kannustimien parhaita käytäntöjä niiden tehokkuuden seuraamiseksi.

Or. en

Tarkistus 384
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 63 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.	***Poistetaan.***

Or. fr

Tarkistus 385
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 63 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien	(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien

kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.

kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen 30 prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään. ***Lisäksi uudelleenkäytölle olisi määritettävä erillinen tavoite. Kun osien tai komponenttien uudelleenvalmistus tai kunnostus onnistuu, valtuutettujen käsittelylaitosten olisi otettava ne huomioon uudelleenkäyttöä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa.***

Or. en

Tarkistus 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 63 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen	(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen

vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille ***erityinen 30 prosentin kierrätystavoite***. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.

vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille ***kierrätystavoitteita ottaen huomioon tuotantokustannusten kaltaiset näkökohdat ja asiantuntijoiden kuulemisen jälkeen***. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.

Or. es

Tarkistus 387
Sirpa Pietikäinen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 63 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen ***30*** prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen	(63) Kaiken romuajoneuvoista peräisin olevan muovin kierrätystä olisi jatkuvasti parannettava, ja on tärkeää varmistaa kierrätysmateriaalien riittävä tarjonta, jotta voidaan vastata ajoneuvoissa käytettävien kierrätettyjen muovien kysyntään. Sen vuoksi on tarpeen asettaa romuajoneuvoista peräisin oleville muoveille erityinen ***40*** prosentin kierrätystavoite. Tämä tavoite täydentäisi romuajoneuvoille asetettua tavoitetta (85 prosenttia) sekä romuajoneuvojen

uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.	uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevaa tavoitetta (95 prosenttia) keskimääräisen painon mukaan laskettuna ajoneuvoa ja vuotta kohti. Tarvitaan kolmen vuoden siirtymäaika, jotta jätehuoltotoimijoiden olisi helpompi panna nämä vaatimukset täytäntöön. Sillä välin olisi edelleen sovellettava romuajoneuvojen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä (85 prosenttia) sekä uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä (95 prosenttia) koskevia nykyisiä tavoitteita, jotka on vahvistettu direktiivissä 2000/53/EY ja jotka perustuvat kyseisessä direktiivissä olevaan kierrätyksen määritelmään.

Or. en

Tarkistus 388
Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 63 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(63 a) On otettava huomioon, että tällä asetuksella vahvistetut kierrätystavoitteet ylittävät merkittävästi tarvittavien materiaalien tarjonnan, mistä voi aiheutua toimitushäiriöitä ja näin ollen tarjontasokki.

Or. fr

Tarkistus 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 64 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(64) On tärkeää lisätä laadukkaiden	(64) On tärkeää lisätä laadukkaiden

uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja ***ei*** pitäisi käsitellä murskaamossa yhdessä pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa, jotta erityisesti kuparin erottamista teräsjakeista voidaan parantaa.	uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja pitäisi käsitellä ***vain*** murskaamossa yhdessä pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa***, jos tietyt perusteet ja raja-arvot täyttyvät***, jotta erityisesti kuparin erottamista teräsjakeista voidaan parantaa.
	Or. en

Tarkistus 390
Ivars Ijabs

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 64 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(64) On tärkeää lisätä laadukkaiden uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja ei pitäisi käsitellä murskaamossa yhdessä pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa, jotta erityisesti ***kuparin*** erottamista ***teräsjakeista*** voidaan parantaa.	(64) On tärkeää lisätä laadukkaiden uusiomateriaalien hyödyntämistä kehittämällä romuajoneuvojen murskausprosesseja. Sen vuoksi romuajoneuvoja, niiden osia, komponentteja ja materiaaleja ei pitäisi käsitellä murskaamossa yhdessä pakkausjätteen ja sähkö- ja elektroniikkalaiteromun kanssa, jotta erityisesti ***kupari-, teräs-, alumiini- ja lasijakeiden*** erottamista voidaan parantaa.
	Or. en

Tarkistus 391
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 65 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(65) Romuajoneuvojen käsittelyn laadun parantamiseksi entisestään pitäisi olla kiellettyä sijoittaa kaatopaikoille murskatuista romuajoneuvoista peräisin olevia jätejakeita, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä ja joita ei ole käsitelty murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävillä teknologioilla.	(65) ***Ottaen huomioon direktiivin 2008/98/EY 4 artiklassa vahvistetun jätehierarkian ja*** romuajoneuvojen käsittelyn laadun parantamiseksi entisestään pitäisi olla kiellettyä sijoittaa kaatopaikoille murskatuista romuajoneuvoista peräisin olevia jätejakeita, jotka sisältävät muuta kuin pysyvää jätettä ja joita ei ole käsitelty murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettävillä teknologioilla.

Or. en

Tarkistus 392
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 66 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(66) Romuajoneuvot luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, eikä niitä voida viedä OECD:n ulkopuolisiin maihin. Puhdistettuja romuajoneuvoja voidaan edelleen käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että kyseiset romuajoneuvot siirretään asetuksen (EU) ***1013/2006*** mukaisesti.	(66) Romuajoneuvot luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, eikä niitä voida viedä OECD:n ulkopuolisiin maihin. Puhdistettuja romuajoneuvoja voidaan edelleen käsitellä unionin ulkopuolella edellyttäen, että kyseiset romuajoneuvot siirretään asetuksen (EU) ***2024/1157*** mukaisesti. ***Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten pitäisi voida tarkastaa lähetetyt käytetyt ajoneuvot, joiden epäillään olevan romuajoneuvoja, ja tarvittaessa periä analyyseista, tarkastuksista ja varastoinnista aiheutuvat kulut tuottajilta, tuottajien puolesta toimivilta kolmansilta osapuolilta tai muilta lähetyksen järjestäneiltä henkilöiltä.***

Or. en

Tarkistus 393
Radan Kanev

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 66 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(66 a) Jos arvokasta romumetallia, joka voi olla peräisin myös käytetyistä ajoneuvoista ja romuajoneuvoista, viedään EU:n ulkopuolisiin maihin, menetetään keskeisiä raaka-aineita, jotka ovat erittäin tärkeitä EU:n valmistus- ja puolustusteollisuudelle. EU:n onkin tunnustettava se, miten tärkeää on, että laadukas romu pysyy EU:ssa, Euroopan unionin kiertotaloustavoitteiden saavuttamiseksi raaka-aineiden tarjonnan, teollisuuden kilpailukyvyn ja ympäristönsuojelun osalta. Komission olisi sen tähden harkittava toimenpiteitä, joilla parannetaan laadukkaan metalliromun pysyminen ja kierrätys EU:ssa sen valmistusteollisuuden ja raskaan teollisuuden kestävyyden ja häiriönsietokyvyn vahvistamiseksi. Myös käytettyjä ajoneuvoja koskevia vientisääntöjä olisi arvioitava, eikä arviointia pitäisi rajoittaa jätehuoltoon ja ympäristökäytäntöihin perustuvien vastaavuuskriteerien määrittämiseen.

Or. en

Tarkistus 394
Alexandr Vondra

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 67 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät	(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät

asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että ***käsittelyolosuhteet vastaavat pääpiirteissään*** tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) ***[uusi jätteensiirtoasetus]*** mukaisesti.	asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että ***käsittelyolosuhteiden katsotaan vastaavan*** tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) ***2024/1157*** mukaisesti.

Or. en

Perustelu

Ihmisten terveyden, kehittyvien maiden ympäristön ja Euroopan teollisuuden kilpailukyvyn suojelemiseksi on tärkeää varmistaa oikeudenmukaiset edellytykset jätteensiirtoasetuksen (EU) 2024/1157 nojalla. Jätteiden vientiin olisi ryhdyttävä vain, jos vastaanottavat maat noudattavat eurooppalaisia vaatimuksia vastaavia vaatimuksia ja mahdollistavat materiaalien tehokkaan hyödyntämisen.

Tarkistus 395
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 67 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat ***pääpiirteissään*** tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.	(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.

Or. en

Perustelu

Yhdenmukaistaminen jätteensiirtoasetuksen sanamuodon kanssa.

Tarkistus 396
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 67 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat ***pääpiirteissään*** tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.	(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 397
Pietro Fiocchi

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 67 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että ***käsittelyolosuhteet vastaavat*** pääpiirteissään tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) ***[uusi jätteensiirtoasetus]*** mukaisesti.	(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että ***käsittelyolosuhteiden katsotaan vastaavan*** pääpiirteissään tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ihmisten terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) ***2024/1157*** mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 398
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 67 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat ***pääpiirteissään*** tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja ***ihmisten*** terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.	(67) Jos romuajoneuvo siirretään unionista kolmanteen maahan, viejän olisi toimitettava vastaanottomaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymät asiakirjatodisteet, joilla vahvistetaan, että käsittelyolosuhteet vastaavat tämän asetuksen vaatimuksia ja muussa unionin lainsäädännössä vahvistettuja terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevia vaatimuksia asetuksen (EU) [uusi jätteensiirtoasetus] mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 399
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 68 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi erityisesti vaadittava osoittamaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. ***Käytetyn ajoneuvon tilan arvioimiseksi ajoneuvon omistajan, muiden talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten olisi***	(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi erityisesti vaadittava osoittamaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo.

todennettava, täyttyvätkö tietyt kriteerit, jotka määrittävät, onko kyseinen ajoneuvo romuajoneuvo. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I, jossa määritetään kriteerit sille, milloin ajoneuvo on romuajoneuvo.

Or. fr

Tarkistus 400
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 68 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon ***omistajaa***, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi ***erityisesti vaadittava osoittamaan***, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. ***Käytetyn ajoneuvon tilan arvioimiseksi ajoneuvon omistajan, muiden talouden toimijoiden ja*** toimivaltaisten viranomaisten ***olisi todennettava, täyttyvätkö tietyt kriteerit, jotka määrittävät, onko kyseinen*** ajoneuvo romuajoneuvo. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I, jossa määritetään kriteerit sille,	(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon ***omistajan***, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi ***toimitettava todisteet siitä***, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo***, ajoneuvon hankkimista harkitsevalle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle tai toimivaltaisille viranomaisille***. ***Näihin todisteisiin olisi kuuluttava voimassa oleva katsastustodistus tai, jos sellaista ei ole saatavilla,*** toimivaltaisten viranomaisten ***tai jäsenvaltioiden sertifioimien muiden elinten vahvistama arviointi liitteen I mukaisesti. Jos epäillään, että käytetty*** ajoneuvo ***saattaa olla*** romuajoneuvo, ***toimivaltaisten viranomaisten tai jäsenvaltioiden sertifioimien elinten olisi voitava vaatia ajoneuvon omistajaa***

milloin ajoneuvo on romuajoneuvo.	***esittämään lisätodisteita***. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I, jossa määritetään kriteerit sille, milloin ajoneuvo on romuajoneuvo.

Or. en

Tarkistus 401
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 68 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi erityisesti vaadittava osoittamaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. ***Käytetyn ajoneuvon tilan arvioimiseksi*** ajoneuvon ***omistajan, muiden talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten olisi todennettava, täyttyvätkö tietyt kriteerit, jotka määrittävät, onko kyseinen*** ajoneuvo ***romuajoneuvo. Teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I, jossa määritetään kriteerit sille, milloin*** ajoneuvo ***on romuajoneuvo***.	(68) Sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja kohdellaan ympäristön kannalta kestävällä tavalla, on tärkeää selventää ajoneuvon tilaa sen koko käyttöiän ajan erityisesti tilanteissa, joissa on tarpeen erottaa käytetyt ajoneuvot romuajoneuvoista. Ajoneuvon omistajaa, joka aikoo siirtää käytetyn ajoneuvon omistusoikeuden, olisi erityisesti vaadittava osoittamaan, että ajoneuvo ei ole romuajoneuvo. ***Todistustaakan ei olisi kohdistuttava kuitenkaan suhteettomasti*** ajoneuvon ***omistajiin. Lisätodisteita olisi vaadittava vain, jos toimivaltaiset viranomaiset esittävät selvää ja merkittävää näyttöä siitä, että*** ajoneuvo ***täyttää romuajoneuvoksi luokittelun perusteet. Ilman tällaista näyttöä pitäisi oletuksena pitää, että käytetty*** ajoneuvo ***soveltuu jälleenmyyntiin tai vientiin, jotta voidaan välttää turhia byrokraattisia esteitä, jotka voisivat vaikeuttaa lainmukaisia liiketoimia ja nostaa kuluttajahintoja***.

Tarkistus 402
Beatrice Timgren

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 69 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”***[59]*** korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita***, kuten YK:n ympäristöohjelma[60] on osoittanut,*** ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä ***[unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ja ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU[61] mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä*** ainoastaan ***sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ja vakuutus,***	(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta” korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä. ***Tällaisista toimenpiteistä ei kuitenkaan pitäisi aiheutua suhteetonta hallinnollista taakkaa ajoneuvon omistajille tai yrityksille, jotka käyvät laillista kauppaa. Ajoneuvoihin pitäisi soveltaa vientirajoituksia*** ainoastaan***, jos ne on luokiteltu virallisesti romuajoneuvoiksi lakisääteisesti sitovan päätöksen perusteella asianmukaisen menettelyn jälkeen. Automatisoitujen arviointien tai oletuksiin perustuvien luokitusten ei pitäisi olla perustana vientioikeuksien kieltämiselle***.

jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään liikennekelpoisena.

---

[59] COM(2021)400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51–***128***).

---

[59] COM(2021)***0***400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Tarkistus 403
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 69 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”***59*** korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma***60*** on osoittanut, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla	(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta” korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma on osoittanut, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla

määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ***ja*** ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU***61*** mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ***ja*** vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ***ja että sitä pidetään liikennekelpoisena***.

määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU mukaisesti ***ja sen olisi noudatettava tiettyjä ympäristöstandardeja/päästörajoja***. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero***,*** vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo***, ja todiste ajoneuvon liikennekelpoisuudesta***. ***Lisäksi olisi asetettava rajoituksia vientiin soveltuvien ajoneuvojen iälle. Näin estetään, että saastuttavimpia ja ihmisten terveydelle haitallisimpia ajoneuvoja ei viedä kolmansiin maihin.***

---

[59] COM(2021)400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51–***128***).

---

[59] COM(2021)***0***400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Tarkistus 404
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 69 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”[59] korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma[60] on osoittanut, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ja ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU[61] mukaisesti. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ja vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään liikennekelpoisena.	(69) EU:n toimintasuunnitelmassa ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”[59] korostettiin, että komission on ehdotettava uusia toimenpiteitä, joilla puututaan romuajoneuvojen ja käytettyjen ajoneuvojen vientiin liittyvään unionin ulkoiseen ympäristöjalanjälkeen. Kun otetaan huomioon, että käytettyjen ajoneuvojen vienti aiheuttaa merkittäviä ympäristöön ja kansanterveyteen liittyviä haasteita, kuten YK:n ympäristöohjelma[60] on osoittanut, ja että unioni on maailman suurin käytettyjen ajoneuvojen viejä, on tarpeen vahvistaa unionin tasolla erityiset vaatimukset, jotka koskevat käytettyjen ajoneuvojen vientiä [unionista]. Vaatimusten olisi perustuttava objektiivisiin kriteereihin, joilla määritetään, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo, ja ajoneuvon olisi oltava liikennekelpoinen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/45/EU[61] mukaisesti***, ja sen olisi sisällyttävä kansalliseen ajoneuvorekisteriin***. Tällä olisi varmistettava, että kolmanteen maahan voidaan viedä ainoastaan sellaisia käytettyjä ajoneuvoja, jotka soveltuvat tieliikenteeseen unionissa, mikä vähentää riskiä siitä, että käytettyjen ajoneuvojen vienti unionista lisää ilman saastumista tai liikenneonnettomuuksia kolmansissa maissa. Jotta tulliviranomaiset voisivat todentaa, että kyseiset vaatimukset täyttyvät viennin yhteydessä, käytettyä ajoneuvoa vievää henkilöä olisi vaadittava antamaan kyseisille viranomaisille ajoneuvon valmistenumero ja vakuutus, jossa vahvistetaan, että käytetty ajoneuvo ei ole romuajoneuvo ja että sitä pidetään

liikennekelpoisena.

[59] COM(2021)400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51–***128***).

[59] COM(2021)***0***400.

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Tarkistus 405
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 70 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(70) On tärkeää perustaa mekanismi, jolla voidaan tehokkaasti todentaa, että käytetyt ajoneuvot täyttävät vientivaatimukset***, haittaamatta kuitenkaan unionin ja kolmansien maiden välistä kauppaa***. Sen vuoksi komission olisi perustettava sähköinen järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat vaihtaa reaaliaikaisesti tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Komissio on kehittänyt MOVE-HUB-viestienvaihtoalustan, jonka avulla voidaan vaihtaa viestejä jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittämistä varten. MOVE-HUB-alustassa on jo nykyisin tätä tukevia ominaisuuksia ja toimintoja, jotka liittyvät unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen jakamiseen ajoneuvorekisteriviranomaisten	(70) On tärkeää perustaa mekanismi, jolla voidaan tehokkaasti todentaa, että käytetyt ajoneuvot täyttävät vientivaatimukset. Sen vuoksi komission olisi perustettava sähköinen järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat vaihtaa ***ja todentaa*** reaaliaikaisesti tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ja liikennekelpoisuudesta. Komissio on kehittänyt MOVE-HUB-viestienvaihtoalustan, jonka avulla voidaan vaihtaa viestejä jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittämistä varten. MOVE-HUB-alustassa on jo nykyisin tätä tukevia ominaisuuksia ja toimintoja, jotka liittyvät unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen jakamiseen ajoneuvorekisteriviranomaisten välillä. Alusta isännöi tällä hetkellä maantiekuljetusyritysrekisterien (ERRU)

välillä. Alusta isännöi tällä hetkellä maantiekuljetusyritysrekisterien (ERRU) yhteenliitäntää, ajokorttirekistereitä (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekisterien (ProDriveNet) yhteenliitäntää, ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmää (RSI) ja ajopiirturikorttirekistereiden (TACHOnet) yhteenliitäntää. MOVE-HUBin toimintoja olisi siis laajennettava edelleen, jotta voidaan vaihtaa tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista ***ja*** liikennekelpoisuudesta. Jotta tulli voi todentaa sähköisesti ja automaattisesti, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo vientivaatimusten mukainen, MOVE-HUBin ylläpitämä sähköinen järjestelmä olisi liitettävä EU:n tullialan yhdennettyyn palveluympäristöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2399***62*** mukaisesti. Mainitussa asetuksessa säädetään automatisoitujen tarkastusten kattavasta kehyksestä, jota sovelletaan tiettyyn muuta kuin tullialaa koskevaan unionin muodollisuuteen. Tässä asetuksessa olisi siksi vahvistettava tärkeimmät tarkastettavat tekijät, kun taas tarkastuksen täytäntöönpanon teknisistä näkökohdista säädettäisiin asetuksessa (EU) 2022/2399.

---

62 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2399, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, Euroopan unionin tullialan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta (EUVL L 317, 9.12.2022, s. 1).

yhteenliitäntää, ajokorttirekistereitä (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekisterien (ProDriveNet) yhteenliitäntää, ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmää (RSI) ja ajopiirturikorttirekistereiden (TACHOnet) yhteenliitäntää. MOVE-HUBin toimintoja olisi siis laajennettava edelleen, jotta voidaan vaihtaa ***ja todentaa*** tietoja vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen valmistenumeroista***,*** liikennekelpoisuudesta ***ja tiettyjen ympäristöstandardien noudattamisesta***. Jotta tulli voi todentaa sähköisesti ja automaattisesti, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo vientivaatimusten mukainen, MOVE-HUBin ylläpitämä sähköinen järjestelmä olisi liitettävä EU:n tullialan yhdennettyyn palveluympäristöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/2399 mukaisesti. Mainitussa asetuksessa säädetään automatisoitujen tarkastusten kattavasta kehyksestä, jota sovelletaan tiettyyn muuta kuin tullialaa koskevaan unionin muodollisuuteen. Tässä asetuksessa olisi siksi vahvistettava tärkeimmät tarkastettavat tekijät, kun taas tarkastuksen täytäntöönpanon teknisistä näkökohdista säädettäisiin asetuksessa (EU) 2022/2399.

---

62 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2399, annettu 23 päivänä marraskuuta 2022, Euroopan unionin tullialan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta (EUVL L 317, 9.12.2022, s. 1).

Or. en

Tarkistus 406
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 73 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013[63] mukaisesti. Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen ***päästöihin*** liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden vaatimusten asettamista.	(73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisesti***.*** ***Vaikka käytettyjen ajoneuvojen viennille unionista ei ole tällä hetkellä erityisiä ehtoja, kolmannet maat ovat ottaneet jatkuvasti enemmän käyttöön erityisiä edellytyksiä käytettyjen autojen tuonnille, esimerkiksi ajoneuvojen ikää ja/tai päästönormeja koskevia vaatimuksia***. Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen ***päästönormeihin*** liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. ***Komission olisi julkaistava ja annettava saataville tietoja näistä kolmansien maiden käyttöön ottamista vaatimuksista.*** Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden vaatimusten asettamista.
[63] Euroopan parlamentin ja neuvoston	[63] Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Tarkistus 407
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 73 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013[63] mukaisesti. Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen päästöihin liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden vaatimusten asettamista.	(73) On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat tehdä vientiin tarkoitettujen käytettyjen ajoneuvojen tarkastuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisesti. ***Siksi tämä olisi määriteltävä tarkastusten painopistealueeksi, jolloin tullitarkastuksia ja tulliviranomaisten välistä koordinoitua toimintaa voitaisiin tehostaa.*** Merkittävä osa unionista poistuvista käytetyistä ajoneuvoista viedään maihin, joissa on vahvistettu tai saatetaan vahvistaa tuontivaatimuksia, kuten ajoneuvon ikään tai sen päästöihin liittyviä vaatimuksia. On tärkeää, että tulliviranomaiset voivat todentaa sähköisesti ja automaattisesti EU:n tullialan yhdennetyn palveluympäristön kautta ***tai erityisillä tullitarkastuksilla***, onko vientiin tarkoitettu käytetty ajoneuvo kyseisten vaatimusten mukainen, kun asianomaiset kolmannet maat ilmoittavat näitä vaatimuksia koskevat tiedot virallisesti komissiolle. Ympäristön ja liikenneturvallisuuden suojelemiseksi kolmansissa maissa komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat näiden

vaatimusten asettamista.

_____

[63] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

_____

[63] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Tarkistus 408
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 76 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastusten olisi katettava vuosittain vähintään 10 prosenttia valtuutetuista käsittelylaitoksista ja toiminnanharjoittajista. Myös korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien toimipaikkoja olisi tarkastettava. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa [uusi jätteensiirtoasetus].	(76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastusten olisi katettava vuosittain vähintään 10 prosenttia valtuutetuista käsittelylaitoksista ja toiminnanharjoittajista. Myös korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien toimipaikkoja***, keräyspisteitä ja muita laitoksia ja talouden toimijoita, jotka saattavat käsitellä romuajoneuvoja tai myydä käytettyjä ajoneuvoja tai niiden varaosia ja komponentteja,*** olisi tarkastettava. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa [uusi jätteensiirtoasetus].

Or. en

Tarkistus 409
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 76 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastusten olisi katettava vuosittain vähintään ***10*** prosenttia valtuutetuista käsittelylaitoksista ja toiminnanharjoittajista. Myös korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien toimipaikkoja olisi tarkastettava. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa [uusi jätteensiirtoasetus].	(76) Tarkastusten olisi katettava käytettyjen ajoneuvojen vientiä ja romuajoneuvojen käsittelyä koskevien säännösten noudattaminen. Tarkastusten olisi katettava vuosittain vähintään ***20*** prosenttia valtuutetuista käsittelylaitoksista ja toiminnanharjoittajista. Myös korjaus- ja huoltotoiminnan harjoittajien toimipaikkoja olisi tarkastettava. On korostettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävillä tarkastuksilla olisi täydennettävä romuajoneuvojen siirtoja koskevia tarkastuksia, joista säädetään kattavasti asetuksessa [uusi jätteensiirtoasetus].

Or. en

Tarkistus 410
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 77 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(77) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotta tarkastukset voidaan suorittaa tehokkaasti. Tällaisten mekanismien olisi mahdollistettava sellaisten ajoneuvorekisteritietojen vaihto, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen seuraamiseksi ja sen tarkistamiseksi, onko ne käsitelty asianmukaisesti niiden käyttöiän lopussa.	(77) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansallisen ja kansainvälisen tason yhteistyömekanismeja, jotta tarkastukset voidaan suorittaa tehokkaasti***, ja tämän tavoitteena on helpottaa romuajoneuvojen laittoman käsittelyn ja viennin estämistä ja havaitsemista ja käsitellä ”kadonneiden ajoneuvojen” ongelmaa pysyvästi***. Tällaisten mekanismien olisi mahdollistettava sellaisten ajoneuvorekisteritietojen vaihto, jotka ovat tarpeen ajoneuvojen seuraamiseksi ja sen tarkistamiseksi, onko ne käsitelty

asianmukaisesti niiden käyttöiän lopussa.

Or. en

Tarkistus 411
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 78 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvat vahingot. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.	(78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheutuvat vahingot ***sekä käsitellä kadonneiden ajoneuvojen ja vaatimusten vastaisten vientiajoneuvojen ongelmaa***. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.

Or. en

Tarkistus 412
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 78 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai ***ihmisten*** terveydelle aiheutuvat vahingot. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.	(78) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat täytäntöönpanotoimenpiteet romuajoneuvojen laittoman käsittelyn torjumiseksi, jotta voidaan estää tällaisesta toiminnasta ympäristölle tai terveydelle aiheutuvat vahingot. Kaikille laitoksille tai yrityksille, jotka käsittelevät romuajoneuvoja ilman voimassa olevaa lupaa tai rikkovat luvassa asetettuja ehtoja tai vaatimuksia, olisi sen vuoksi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi harkittava myös muita toimenpiteitä, kuten luvan peruuttamista tai toiminnanharjoittajan toiminnan keskeyttämistä, jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen tosiasiallinen noudattaminen.

Or. en

Tarkistus 413
Sara Matthieu, David Cormand

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 78 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(78 a) Jäsenvaltioiden tehokkaan yhteistyön varmistamiseksi komission olisi perustettava koordinointiverkosto täytäntöönpanoa varten ja valvottava sitä. Verkostossa olisi keskusteltava toistuvista täytäntöönpano-ongelmista, vaihdettava parhaita käytäntöjä ja tarkasteltava yhdenmukaistettuja puitteita korjaavien toimenpiteiden ja seuraamusten hyväksymistä varten.

Or. en

Tarkistus 414
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 86 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(86) Kadonneiden ajoneuvojen on todettu olevan yksi direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon suurimmista haasteista. Sellaisen tehokkaan järjestelmän puuttuminen, joka mahdollistaisi reaaliaikaisen tietojenvaihdon jäsenvaltioiden välillä ajoneuvojen rekisteröinnin tilasta, haittaa jäljitettävyyttä ja on todettu syyksi ”kadonneiden ajoneuvojen” suureen määrään unionissa. Tämän vuoksi komission olisi ehdotettava ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY[67] tarkistamista. Tarkistuksessa olisi edellytettävä, että jäsenvaltiot kirjaavat alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen osalta sähköisesti tiedot, joiden avulla voidaan asianmukaisesti dokumentoida ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen syyt, erityisesti jos ajoneuvo on käsitelty romuajoneuvona valtuutetussa käsittelylaitoksessa, se on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, se on viety kolmanteen maahan unionin ulkopuolelle tai se on varastettu. Lisäksi ajoneuvojen omistajat olisi velvoitettava ilmoittamaan omistajuudessaan tapahtuneista muutoksista viipymättä kansalliselle ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jotta väliaikaisesti rekisteristä poistettujen ajoneuvojen laiton purkaminen tai vienti voidaan estää. Nämä muutokset perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, joiden mukaan jäsenvaltioiden on kirjattava sähköisesti tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista, ja täydentävät niitä.	(86) Kadonneiden ajoneuvojen on todettu olevan yksi direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanon suurimmista haasteista. Sellaisen tehokkaan järjestelmän puuttuminen, joka mahdollistaisi reaaliaikaisen tietojenvaihdon jäsenvaltioiden välillä ajoneuvojen rekisteröinnin tilasta, haittaa jäljitettävyyttä ja on todettu syyksi ”kadonneiden ajoneuvojen” suureen määrään unionissa. Tämän vuoksi komission olisi ehdotettava ***kohtuullisessa ajassa*** ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY[67] tarkistamista. Tarkistuksessa olisi edellytettävä, että jäsenvaltiot kirjaavat alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen osalta sähköisesti tiedot, joiden avulla voidaan asianmukaisesti dokumentoida ajoneuvon rekisteröinnin peruuttamisen syyt, erityisesti jos ajoneuvo on käsitelty romuajoneuvona valtuutetussa käsittelylaitoksessa, se on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, se on viety kolmanteen maahan unionin ulkopuolelle tai se on varastettu. Lisäksi ajoneuvojen omistajat olisi velvoitettava ilmoittamaan omistajuudessaan tapahtuneista muutoksista viipymättä kansalliselle ajoneuvorekisteriviranomaiselle, jotta väliaikaisesti rekisteristä poistettujen ajoneuvojen laiton purkaminen tai vienti voidaan estää. Nämä muutokset perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, joiden mukaan jäsenvaltioiden on kirjattava sähköisesti tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista, ja täydentävät niitä.

[67] Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

[67] Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

Or. en

Tarkistus 415
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 87 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen tiettyihin luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon.	(87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen tiettyihin luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon ***sekä kadonneiden ajoneuvojen ongelman ratkaisemiseen tähtäävien toimenpiteiden vaikutukseen ja erityisesti romuajoneuvojen laittomaan käsittelyyn ja vientiin***.

Or. en

Tarkistus 416
Laurent Castillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 87 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen tiettyihin luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon.	(87) Koska on tarpeen varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja ottaa huomioon tieteellinen kehitys, komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän asetuksen soveltamisesta ja sen vaikutuksesta sisämarkkinoiden toimintaan ja ympäristöön ***ottaen huomioon myös viennin ja laittomat lähetykset***. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa arviointi uusien ajoneuvojen suunnittelua koskevista säännöksistä, mukaan lukien uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä koskevat tavoitteet sekä romuajoneuvojen jätehuolto ja kierrätystavoitteet, ja seuraamuksista sekä arvio siitä, olisiko tämän asetuksen soveltamisalan laajentaminen tiettyihin luokan L ajoneuvoihin, raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin tarpeellista ja toteutettavissa. Arvioinnissa olisi keskityttävä romuajoneuvojen käsittelyyn liittyvien näkökohtien lisäksi myös suunnitteluvaatimusten asettamisen merkityksellisyyteen ja lisäarvoon.

Or. en

Tarkistus 417
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 95 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(95) Kaikkien luokkien ***L3e–L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoja koskevien säännösten soveltamista olisi lykättävä, jotta toimijoilla olisi riittävästi aikaa alkaa noudattaa uusia vaatimuksia. Tämä on erityisen tärkeää, kun on kyse sellaisille valtuutetuille käsittelylaitoksille myönnettävistä luvista, jotka pystyvät puhdistamaan ja jatkokäsittelemään tällaisia ajoneuvoja.	(95) Kaikkien luokkien ***L1e–L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 ja O ajoneuvoja koskevien säännösten soveltamista olisi lykättävä, jotta toimijoilla olisi riittävästi aikaa alkaa noudattaa uusia vaatimuksia. Tämä on erityisen tärkeää, kun on kyse sellaisille valtuutetuille käsittelylaitoksille myönnettävistä luvista, jotka pystyvät puhdistamaan ja jatkokäsittelemään tällaisia ajoneuvoja.

Or. en

Tarkistus 418
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 97 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(97) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien suojelun haittavaikutusten ehkäiseminen ja vähentäminen sekä ***ihmisten*** terveyden ja ympäristön korkean tason varmistaminen, vaan ne voidaan yhdenmukaistamistarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,	(97) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, romuajoneuvojen jätehuollosta aiheutuvien suojelun haittavaikutusten ehkäiseminen ja vähentäminen sekä terveyden ja ympäristön korkean tason varmistaminen, vaan ne voidaan yhdenmukaistamistarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

Or. en