

Romuajoneuvoasetus – ehdotuksen yksityiskohdat

Tämä dokumentti on konekäännös Euroopan Komission nettisivulta:

https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation-details-proposal_en?prefLang=fi

"Elinkaaren lopussa olevan ajoneuvon" (ELV) määritelmä

Yksi EU:n nykyisen lainsäädännön (direktiivi 2000/53/EY) täytäntöönpanon keskeisistä haasteista oli sen määrittäminen, onko ajoneuvosta tullut romuajoneuvo. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, että romuajoneuvoja ei viedä vilpillisesti käytettyinä ajoneuvoina. Vaikka asiasta on annettu [ohjeita](#), tällainen arviointi on edelleen ongelmallista käytännössä. Tämä on ollut yksi suurimmista sääntelyn puutteista, joita laittomat toimijat ovat käyttäneet kiertääkseen EU:n sääntöjä.

Tämän ongelman ratkaisemiseksi asetusehdotuksessa vahvistetaan kriteerit sen määrittämiseksi, olisiko käytettyä ajoneuvoa pidettävä romuajoneuvona.

Peruseriaatteena **on, että ajoneuvoa pidetään romuajoneuvona, kun se on korjaamaton.**

Tätä periaatetta **ei sovelleta historiallisesti merkittäviin ajoneuvoihin**, jotka on jätetty sekä nykyisen EU:n lainsäädännön että uuden asetusehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Asetuksen [liitteessä I](#) on luettelo teknisistä perusteista, jotka koskevat sitä, mitä tämä tarkoittaa käytännössä. Nämä kriteerit perustuvat EU:n nykyisen lainsäädännön täytäntöönpanosta saatuihin kokemuksiin sekä jäsenvaltioissa jo annettuihin ohjeisiin tai parhaisiin käytäntöihin. Toinen peruste liittyy siihen, että ajoneuvoa ei voida korjata taloudellisesti, toisin sanoen sen markkina-arvo on alhaisempi kuin sen kunnostamiseksi tarvittavien korjausten kustannukset siten, että se voi saada katsastustodistuksen siinä jäsenvaltiossa, jossa se on rekisteröity.

Asetuksen liitteessä I luetellaan lisäksi tilanteet, joissa ajoneuvon tai sen omistajan rekisteröintitilasta on vaikea tunnistaa, koska sen tunnistetiedot puuttuvat tai ovat virheellisiä (esimerkiksi varastettujen ajoneuvojen tapauksessa). Nämä tekijät voivat olla osoitus siitä, että ajoneuvo on romuajoneuvo. Ne olisi otettava huomioon tarkastettaessa ajoneuvon tilaa, mutta ne eivät sinänsä ole ratkaiseva tekijä päätettäessä, onko kyseessä romuajoneuvo.

Edellä mainittujen perusteiden tarkoituksena on tukea kaikkia viranomaisia, talouden toimijoita ja ajoneuvojen omistajia, jotka käsittelevät romuajoneuvoja.

Ehdotuksessa **ei aseteta ajoneuville vaatimuksia, jotka perustuisivat sen ikään, tyyppiin, merkkiin, malliin, alkuperään tai omistusmuotoon.**

Ajoneuvon omistajan omistusoikeudet

Ehdotetuilla säännöillä sen määrittämiseksi, milloin ajoneuvot saavuttavat laillisesti käyttöikänsä lopun, pyritään ensisijaisesti puuttumaan sellaisten laittomien toimijoiden toimintaan, jotka tarkoituksellisesti pakenevat romuajoneuvojen käsittelyn laillista reittiä: Jotkut myyvät autoromuja teeskennellen, että ne ovat käytettyjä autoja, jotka voidaan korjata, ja tällaiset romut päätyvät

kaatopaikoille Euroopan ulkopuolelle sen sijaan, että niitä käsiteltäisiin vastuullisesti. Muita esimerkkejä laittomasta toiminnasta ovat täysin tulvineiden ajoneuvojen myynti, sellaisten vaarallisten ajoneuvojen myynti, joissa on vakavia teknisiä vikoja, ja sellaisten ajoneuvojen myynti, joiden alkuperäinen identiteetti on tarkoituksellisesti hämartynt, koska (useita) uusia ajoneuvoja on varastettu tai purettu osiin uudelleen kokoamista varten.

Torjumalla tällaisia laittomia toimijoita komission ehdotuksella suojellaan itse asiassa ajoneuvojen omistajien oikeutettuja etuja, joiden mukaan heidän ajoneuvonsa on käsiteltävä asianmukaisesti niiden käyttöään päättyessä ja ilman kustannuksia.

Ehdotetuilla säännöillä ei näin ollen rajoitettaisi tarpeettomasti Euroopan kansalaisten omistusoikeuksia eikä estettäisi autonomistajan laillista toimintaa tai vanhojen autojen harrastajien etuja.

Ajoneuvon omistajan velvollisuudet

Ehdotetussa romuajoneuvoasetuksessa vahvistetaan periaate, jonka mukaan romuajoneuvoksi muuttuneen auton omistajan olisi toimitettava se automatisoidulle kaupankäyntijärjestelmälle sen jälkeen, kun hän on saanut tietoja, jotka osoittavat, että hänen ajoneuvoaan ei voida enää korjata.

Tämä vaatimus ei ole uusi. Se perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön, joka on ollut voimassa vuodesta 2000. Sen mukaan ”jäsenvaltioiden on myös toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin käsittelylaitoksiin” (ks. [romuajoneuvodirektiivin 5](#) artiklan 2 kohta).

Hylky voi aiheuttaa pilaantumista (kuten öljyvuoja), ja se olisi käsiteltävä asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitoksessa, kuten EU:ssa jo tehdään kuuden miljoonan romuajoneuvon tapauksessa vuosittain. Tätä velvoitetta ei kuitenkaan sovelleta ajoneuvon laillisiin omistajiin, **jotka pitävät ajoneuvoa yksityisissä tiloissaan, jos he eivät ole saaneet tietoa siitä, että kyseinen ajoneuvo täyttää korjaamattomuuden edellytykset, eivätkä toimi petollisesti.**

Ajoneuvojen korjaukset

Ehdotettuun asetukseen sisältyy monenlaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on parantaa käytettyjen varaosien saatavuutta, laatua ja jäljitettävyyttä. Näiden toimenpiteiden tavoitteena on, että ajoneuvojen omistajat, joiden on korjattava autonsa, sekä korjaajat voivat löytää ja käyttää tällaisia varaosia helpommin. Nämä osat ovat yleensä paljon halvempia kuin uudet. Ehdotettuihin toimenpiteisiin sisältyy uusia vaatimuksia, joilla helpotetaan varaosien poistamista romuajoneuvoista sekä digitaalisten tietojen virtaviivaistamista valmistajilta korjaus- ja huoltoalan toimijoille. Niin kutsuttujen digitaalisesti koodattujen osien käyttöä rajoitetaan erityisillä rajoituksilla, jotka voivat haitata korjaamista, uudelleenvalmistusta ja uudelleenkäyttöä.

Ehdotetun asetuksen liite I sisältää erityisiä kriteerejä, joiden tarkoituksena on käsitellä tilanteita, joissa ajoneuvon joidenkin keskeisten osien vaihtaminen olisi niin laajamittaista, että sen alkuperä menetettäisiin peruuttamattomasti eikä ajoneuvo voisi läpäistä teknistä määräaikaistarkastusta.

Esimerkiksi ajoneuvon tunniste-/alusta-/sarjanumerot puuttuvat tai niitä ei löydy, ne ovat puutteellisia, lukukelvottomia, selvästi väärennetyjä tai ne eivät vastaa ajoneuvon asiakirjoja. Tässä tapauksessa ajoneuvoa olisi pidettävä romuajoneuvona, jos tilannetta ei voida selvittää.

Esimerkkejä tällaisista toimista voisivat olla (useiden) uusien ajoneuvojen varastaminen ja purkaminen komponenteiksi ja uudelleen kokoaminen alkuperäisten henkilöllisyyksien tarkoitukselliseksi peittämiseksi.

Kuten muissakin tapauksissa, nämä kriteerit kohdistuvat ensin laittomiin toimijoihin, jotka esimerkiksi käyttävät varastettuja autoja tai keräävät vanhoja käytettyjä autoja salakuljettaakseen varaosia tai käytettyjä autoja ilman asianmukaista tunnistamista. Tarkoituksena ei ole estää yksityisten omistajien tai harrastelijoiden harjoittamaa vintage-autojen laillista toimintaa. **Jos auto tarvitsee korjausta, mikä tahansa osa voidaan vaihtaa, kunhan ajoneuvo on kunnossa katsastusten läpäisemistä varten ja sillä on lupa liikennöidä EU:n teillä.** Ehdotetussa asetuksessa ei etenkään kielletä ajoneuvon moottorin, vaihteiston, kuoren tai alustakokoonpanon korjaamista tai vaihtamista.