

Avalik konsultatsioon koostamaks mõjuhinnangut, mis toetaks järgmiste direktiivide läbivaatamist: direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta ning direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust

Tärniga (*) märgitud väljad on kohustuslikud.

Sissejuhatus

Konsultatsiooni taust

| Mida puudutab kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv 2000/53/EÜ?

Igal aastal jõuavad miljonid sõidukid Euroopas oma kasutusaja lõpuni. Kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid (romusõidukeid) nõuetekohaselt ei käidelda, võivad nad keskkonda ohustada ning miljoneid tonne materjale võib asjatult kaotsi minna. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv 2000/53/EÜ võeti vastu aastal 2000, et vähendada romusõidukite keskkonnamõju ja parandada kõigi sõiduki olelusringiga seotud ettevõtjate keskkonnakaitsealaseid töötulemusi. Mainitud direktiiv sisaldab kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kogumist, töötlemist, taaskasutamist ja ringlussevõttu puudutavaid sätteid.

| Mida puudutab direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust?

See direktiiv (edaspidi „direktiiv 2005/64/EÜ”) täpsustab tingimused, mille täitmisel on sõidukeid tüübikinnitusmenetluse raames lubatud ELi turule tuua. Eesmärk on tagada, et sõidukite koostisosad ja materjalid oleksid korduvkasutatavad, ringlussevõetavad ning taaskasutatavad vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud alammääradele. Selle direktiiviga kehtestatakse erisätted tagamaks, et koostisosade korduvkasutamine ei suurenda ohutus- ja keskkonnariske.

| Miks komisjon selle konsultatsiooni algatas?

Komisjon lõpetas kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ hindamise aastal 2021[*]. Tuvastati mitmed kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi puudused. Hindamise järelmeetmena koostab Euroopa Komisjon praegu mõjuhinnangut, mis toetaks kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva

direktiivi võimalikku läbivaatamist. Lähtudes sellest, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv ning direktiiv 2005/64/EÜ on omavahel seotud, vaadatakse mõlemad direktiivid läbi koos.

[*] <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules>

| Kuidas kasutatakse konsultatsiooni raames täidetava küsimustiku vastuseid?

Konsultatsiooni raames täidetava küsimustiku vastuseid rakendatakse nii mõjuhindangus kui ka kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi läbivaatamise tegelikus ettepanekus. Teie seisukohad on eriti väärtuslikud oletuste kinnitamisel ja kaalumisel olevate meetmete võimalikust mõjust ülevaate loomisel.

| Küsimustiku ülesehitus

Avalikus konsultatsioonis osalemiseks täitke veebipõhine küsimustik. Küsimustik on saadaval kõigis ametlikes ELi keeltes ja vastused võib anda neist keeltest ükskõik millises. Innustame teid võimalusel siiski vastama inglise keeles, mis võimaldab küsimustiku vastuseid kiiremini töödelda, samas kui teistes keeltes esitatud vastuste tõlkimine võib põhjustada viivitusi ja väärtõlgendusi.

Küsimustik sisaldab küsimusi, mis puudutavad erinevaid kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi hindamisel ja muudes algatustes tuvastatud ning mõjuhindangus käsitletavaid probleemseid v a l d k o n d i .

Küsimustik koosneb kahest põhiosast.

Küsimustiku esimene osa puudutab Teid. Selles osa vastused annavad ülevaate Teie teadmiste tasemest kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevat direktiivi kohta ja Teie huvist kasutuselt kõrvaldatud sõidukite sektori vastu. Esimeses osas on tärniga tähistatud küsimustele vastamine kohustuslik. Teises osas jagatavad vastused annavad konsultatsiooni tegeliku panuse. Teine osa on jagatud kaheks jaoks.

- Esimene jagu sisaldab üldisi küsimusi, mis on suunatud üldsusele - neile, kellel ei ole spetsiifilisi teadmisi kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi ja sõidukite sektori kohta. Selles jaos on kümme küsimust.
- Teises jaos on 33 spetsiifilisemat küsimust, mis on eelkõige suunatud kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevat direktiivi ja sõidukite sektorit lähemalt tundvatele spetsialistidele, kuid küsimustele võivad soovi korral vastata ka kõik teised.

Allpool on allalaadimiseks saadaval täielik PDF-vormingus küsimustik, kui soovite enne vastamist küsimustega tutvuda.

Avaliku konsultatsiooni küsimustiku allalaadimine

[Questionnaire to the Open Public Consultation.pdf](#)

Iga osa ja jao alguses on lühike sissejuhatus, mis selgitab järgnevate küsimuste konteksti. Kui Teie kogemused või teadmised pole konkreetse küsimuse osas küllaldased, võite valida vastuse „Ei oska öelda / arvamus puudub”. Võite iga ajal pausi teha ja küsimustiku täitmist hiljem jätkata. Kui olete vastused esitanud, saate koopia täidetud küsimustikust alla laadida.

Teie andmed

* Minu vastus on järgmises keeles:

- bulgaaria
- eesti
- hispaania
- hollandi
- horvaadi
- iiri
- inglise
- itaalia
- kreeka
- läti
- leedu
- malta
- poola
- portugali
- prantsuse
- rootsi
- rumeenia
- saksa
- slovaki
- sloveeni
- soome
- taani
- tšehhi
- ungari

* Valige väide, mis Teid kõige paremini iseloomustab.

- Olen asjaosaline kodanik, kellel on kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid hõlmava valdkonna vastu vaid üldhuvi
- Mul on kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seondult spetsiifilised teadmised ja/või eriomane huvi

* Vastan kui

- akadeemiline asutus / teadusasutus
- ettevõtjate ühendus
- ettevõtja/äriorganisatsioon
- tarbijaorganisatsioon
- ELi kodanik
- keskkonnaorganisatsioon
- ELi mittekuuluva riigi kodanik
- vabaühendus
- avaliku sektori asutus
- ametiühing
- muu

* Tegevuse ulatus:

- rahvusvaheline
- kohalik
- riiklik
- piirkondlik

* Valitsemistasand

- kohalik asutus
- kohalik amet

* Valitsemistasand

- parlament
- asutus
- amet

* Eesnimi

* Perekonnanimi

* E-posti aadress (ei avalikustata)

* Kui esindate erasektorit (töötate ettevõttes või äriorganisatsioonis), täpsustage asjaomane valdkond/tegevusala.

Võite valida mitu vastusevarianti.

- Sõidukite tootja/valmistaja/tarnija/importija
- Sõidukite edasimüüja
- Remonditöökoda
- Kindlustusselts
- Demonteerimissektor, tegevusloaga töötlemiskoda
- Ringlussevõtusektor, muu hulgas purustamine ja purustamisjärgne töötlus
- Kasutatud sõidukite import/eksport
- Muu

* Kui valisite „Muu”, palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

* Organisatsiooni nimi

kuni 255 tähemärki

* Organisatsiooni suurus:

- mikroorganisatsioon (1-9 töötajat)
- väikeorganisatsioon (10-49 töötajat)
- keskmine organisatsioon (50-249 töötajat)
- suurorganisatsioon (250 või rohkem töötajat)

* Organisatsiooni nimi

kuni 255 tähemärki

* Kui olete ettevõtja, märkige oma ligikaudne aastakäive:

- <100 000 EUR
- 100 000-1 000 000 EUR
- 1 000 000-10 000 000 EUR
- 10 000 000-50 000 000 EUR

>50 000 000 EUR

Organisatsioonile läbipaistvusregistris määratud tunnusnumber

kuni 255 tähemärki

Kas Teie organisatsioon on registreeritud [läbipaistvusregistris](#)? See on vabatahtlik andmebaas organisatsioonidele, kes soovivad mõjutada ELi otsustusprotsessi.

* Päritoluriik

Märkige enda või oma organisatsiooni päritoluriik.

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <input type="radio"/> Afganistan | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Lõuna-Georgia ja Lõuna-Sandwichi saared | <input type="radio"/> Saint Kitts ja Nevis |
| <input type="radio"/> Ahvenamaa | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Lõuna-Korea | <input type="radio"/> Saint Lucia |
| <input type="radio"/> Albaania | <input type="radio"/> Grenada | <input type="radio"/> Lõuna-Sudaan | <input type="radio"/> Saint-Martin |
| <input type="radio"/> Alžeeria | <input type="radio"/> Gröönimaa | <input type="radio"/> Luksemburg | <input type="radio"/> Saint-Pierre ja Miquelon |
| <input type="radio"/> Ameerika Samoa | <input type="radio"/> Gruusia | <input type="radio"/> Macau | <input type="radio"/> Saint Vincent |
| <input type="radio"/> Ameerika Ühendriigid | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Saksamaa |
| <input type="radio"/> Andorra | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Madalmaad | <input type="radio"/> Sambia |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Malaisia | <input type="radio"/> Samoa |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Guernsey | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> San Marino |
| <input type="radio"/> Antarktis | <input type="radio"/> Guinea | <input type="radio"/> Maldivid | <input type="radio"/> São Tomé ja Príncipe |
| <input type="radio"/> Antigua ja Barbuda | <input type="radio"/> Guinea-Bissau | <input type="radio"/> Mali | <input type="radio"/> Saudi Araabia |
| <input type="radio"/> Araabia Ühendemiraadid | <input type="radio"/> Guyana | <input type="radio"/> Malta | <input type="radio"/> Seišellid |
| <input type="radio"/> Argentina | <input type="radio"/> Haiti | <input type="radio"/> Mani saar | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Armeenia | <input type="radio"/> Heard ja McDonald | <input type="radio"/> Maroko | <input type="radio"/> Serbia |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Hiina | <input type="radio"/> Marshalli Saared | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Aserbaidžaan | <input type="radio"/> Hispaania | <input type="radio"/> Martinique | <input type="radio"/> Singapur |
| <input type="radio"/> Austraalia | <input type="radio"/> Honduras | <input type="radio"/> Mauritaania | <input type="radio"/> Sint-Maarten |
| <input type="radio"/> Austria | <input type="radio"/> Hongkong | <input type="radio"/> Mauritius | <input type="radio"/> Slovakkia |
| <input type="radio"/> Bahama | <input type="radio"/> Horvaatia | <input type="radio"/> Mayotte | <input type="radio"/> Sloveenia |

- Bahrein
- Bangladesh
- Barbados
- Belau
- Belgia
- Belize
- Benin
- Bermuda
- Bhutan
- Boliivia
- Bonaire, Sint Eustatius ja Saba
- Bosnia ja Hertsegoviina
- Botswana
- Bouvet' saar
- Brasiilia
- Briti India ookeani ala
- Briti Neitsisaared
- Brunei
- Bulgaaria
- Burkina Faso
- Burundi
- Clipperton
- Colombia
- Cooki saared
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Ida-Timor
- Iirimaa
- Iisrael
- India
- Indoneesia
- Iraak
- Iraan
- Island
- Itaalia
- Jaapan
- Jamaica
- Jeemen
- Jersey
- Jordaania
- Jõulusaar
- Kaimanisaared
- Kambodža
- Kamerun
- Kanada
- Kasahstan
- Katar
- Keenia
- Kesk-Aafrika Vabariik
- Kiribati
- Komoorid
- Kongo Demokraatlik Vabariik
- Mehhiko
- Mikroneesia
- Moldova
- Monaco
- Mongoolia
- Montenegro
- Montserrat
- Mosambiik
- Myanmar/Birma
- Namiibia
- Nauru
- Nepal
- Nicaragua
- Nigeeria
- Niger
- Niue
- Norfolki saar
- Norra
- Omaan
- Paapua Uus-Guinea
- Pakistan
- Palestiina
- Panama
- Paraguay
- Peruu
- Pitcairn
- Somaalia
- Soome
- Sri Lanka
- Sudaan
- Suriname
- Süüria
- Svalbard ja Jan Mayen
- Šveits
- Taani
- Tadžikistan
- Tai
- Taiwan
- Tansaania
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad ja Tobago
- Tšaad
- Tšehhi
- Tšiili
- Tuneesia
- Türgi
- Türkmenistan
- Turks ja Caicos
- Tuvalu
- Uganda

- | | | | |
|--|--------------------------------------|---|---|
| <input type="radio"/> Curaçao | <input type="radio"/> Kongo Vabariik | <input type="radio"/> Põhja-Korea | <input type="radio"/> Ühendkuningriik |
| <input type="radio"/> Djibouti | <input type="radio"/> Kookossaared | <input type="radio"/> Põhja-Makedoonia | <input type="radio"/> Ühendriikide hajasaared |
| <input type="radio"/> Dominica | <input type="radio"/> Kõrgõzstan | <input type="radio"/> Põhja-Mariaanid | <input type="radio"/> Ühendriikide Neitsisaared |
| <input type="radio"/> Dominikaani Vabariik | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Poola | <input type="radio"/> Ukraina |
| <input type="radio"/> Ecuador | <input type="radio"/> Kreeka | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Ungari |
| <input type="radio"/> Eesti | <input type="radio"/> Küpros | <input type="radio"/> Prantsuse Antarktilised ja Lõunaalad | <input type="radio"/> Uruguay |
| <input type="radio"/> Egiptus | <input type="radio"/> Kuuba | <input type="radio"/> Prantsuse Guajaana | <input type="radio"/> Usbekistan |
| <input type="radio"/> Ekvatoriaal-Guinea | <input type="radio"/> Kuveit | <input type="radio"/> Prantsuse Polüneesia | <input type="radio"/> Uus-Kaledoonia |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Lääne-Sahara | <input type="radio"/> Prantsusmaa | <input type="radio"/> Uus-Meremaa |
| <input type="radio"/> Eritrea | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Puerto Rico | <input type="radio"/> Valgevene |
| <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Läti | <input type="radio"/> Réunion | <input type="radio"/> Vanuatu |
| <input type="radio"/> Etioopia | <input type="radio"/> Leedu | <input type="radio"/> Roheneemesaar | <input type="radio"/> Vatikani Linnriik |
| <input type="radio"/> Fääri saared | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Rootsi | <input type="radio"/> Venemaa |
| <input type="radio"/> Falklandi saared | <input type="radio"/> Libeeria | <input type="radio"/> Rumeenia | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Fidži | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Rwanda | <input type="radio"/> Vietnam |
| <input type="radio"/> Filipiinid | <input type="radio"/> Liibanon | <input type="radio"/> Saalomoni Saared | <input type="radio"/> Wallis ja Futuna |
| <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liibüa | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy | <input type="radio"/> Zimbabwe |
| <input type="radio"/> Gambia | <input type="radio"/> Lõuna-Aafrika | <input type="radio"/> Saint Helena, Ascension ja Tristan da Cunha | |

Komisjon avaldab selle avaliku konsultatsiooni käigus laekunud vastused. Saate valida, kas nõustute oma andmete avalikustamisega või eelistate jääda vastuste avaldamisel anonüümseks. **Läbipaistvuse tagamiseks avalikustatakse alati vastaja kategooria (näiteks „ettevõtjate ühendus”, „tarbijaühing” või „ELi kodanik”), päritoluriik, organisatsiooni nimi ja suurus ning sellele läbipaistvusregistris määratud tunnusnumber. Teie e-posti aadressi ei avaldata.** Valige enda jaoks kõige sobivamad privaatsussätted. Valitud vastaja kategoorial põhinevad vaikimisi kasutatavad privaatsussätted

*** Konsultatsiooni raames antavatele vastustele kohalduvad privaatsussätted**

Komisjon avaldab selle avaliku konsultatsiooni raames laekunud vastused. Saate valida, kas andmed avalikustada või jääda anonüümseks.

Jään anonüümseks.

Avaldatakse küsimustiku täitmisel valitud vastaja kategooria, Teie päritoluriik ja muutmata kujul esitatud vastused. Teie nime ei avaldata. Ärge lisage vastustesse oma isikuandmeid.

Nõustun andmete avalikustamisega.

Avaldatakse Teie nimi, küsimustiku täitmisel valitud vastaja kategooria, Teie päritoluriik ja esitatud vastused.

Olen nõus [isikuandmete kaitset käsitlevate sätetega](#)

Küsimustik

1. jagu. Üldised küsimused

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala hõlmab praegu teatavat tüüpi sõidukeid (sõiduautosid, kaubikuid ja väikeveokeid, mille mass on väiksem kui 3,5 tonni). Direktiiv ei puuduta muid sõidukeid (mootorrattaid, veokeid, mille mass on suurem kui 3,5 tonni, busse jne). Sellest tulenevalt ei kohaldu mainitud sõidukite töötlemisele nende olelusringi lõpus ELis sätestatud nõuded. Tõenäoliselt ei võeta suurt osa neist ringlusse ega korduv- või taaskasutusse.

1. Lähtudes sellest, et praegu ei töödelda kõiki sõidukeid kasutusea lõppedes kooskõlas minimaalsete ELis kehtivate töötlusnõuetega, siis kas kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevat direktiivi tuleks kohaldada ka muud tüüpi sõidukitele?

- Jah
 Ei
 Ei oska öelda / arvamus puudub

Täpsustage, millised täiendavad sõidukid tuleks kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisalasse kaasata? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Veokid (massiga >3,5 tonni)
 Mootorrattad
 Muud sõidukid

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv hõlmab romusõidukeid ning puudutab eelkõige vastavate jäätmete kogumist, töötlemist, taaskasutamist ja ringlussevõttu. Kuigi praeguses kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis mainitakse ökodisaini (artikli 4 lõike 1 punkt b), ei ole asjaomased sätted spetsiifilised ega mõõdetavad ning asjaomane viide pole ELi tasandil toonud kaasa tegelikke parendusi (Williams jt 2020)[*]. Direktiivi 2005/64/EÜ kohaselt peavad uued sõidukid müügiloo saamiseks vastama kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud nõuetele taaskasutamise ning ringlussevõtu osas. Uute sõidukite projekteerimise või tootmisega seonduvad täiendavad nõuded puuduvad. Läbivaatamise eesmärk on hinnata võimalike muudatuste ulatust ELi tasandil ja analüüsida, millised potentsiaalsed modifikatsioonid rahuldaksid kõige paremini sõidukisektori vajadust liikuda suuremal määral ringmajandust toetavate ärimudelite suunas. See hõlmab sõidukite olelusringi erinevate faaside käsitlemist alates projekteerimisest ja tootmisest kuni olelusringi lõpus toimuva töötlemiseni.

[*] Williams, R., Mehlhart, G., Baron, Y., Keeling, W., Petsinaris, F., „Supporting the Evaluation of the Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles”, 2020. Koostatud raamlepingu nr ENV.F.1.FRA/2014/0063 alusel Euroopa Komisjoni keskkonnakaitse peadirektoraadile DG Environment A.2: Trinomics B.V., Oeko-Institut e.V. ja Ricardo poolt. Kättesaadav järgmisel veebilehel: https://www.elv-evaluation.eu/fileadmin/elv-evaluation/user_upload/elvd_evaluation_final_report_aug2020.pdf

2. Kas sõidukeid käsitlevad ELi õigusaktid peaksid Teie arvates põhinema olelusringil, mis hõlmab sõidukiga seonduvaid kõiki faase alates selle projekteerimisest kuni sõidukite lõpliku töötlemiseni olelusringi lõpus?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

3. Kas sõidukite tootjatel peaks olema kohustus täiustada projekteerimisfaasis sõidukite ringmajandust toetavaid parameetreid?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Milliseid projekteerimisega seotud nõudeid peate sõiduki ostmisel kõige olulisemaks? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Sõiduki parem remonditavus
- Sõiduki osade ulatuslikum korduvkasutatavus
- Sõiduki materjalide (näiteks plastide, tekstiilide jne) suurem ringlussevõetavus
- Sõidukis suuremas koguses ringlussevõetavate materjalide kasutamine
- Ei oska öelda / arvamus puudub

4. Kas leiate, et eelnevalt mainitud projekteerimisega seotud nõuete rakendamine mõjutaks sõiduki lõpphinda?

- Ei oska öelda / arvamus puudub
- Ei, ma ei leia, et see sõiduki hinda mõjutada võiks
- Jah, rangematele projekteerimisega seotud nõuetele vastav / ringmajandust toetavate täiustatud parameetritega sõiduk peaks maksma vähem
- Jah, täiendavatele projekteerimisega seotud nõuetele vastavuse tagamine tõstab sõiduki lõpphinda

Kui palju oleksite nõus rohkem maksma sõiduki eest, mis vastab projekteerimisega seotud nõuetele, mille ülal välja tõite?

- 50 EUR
- 50-100 EUR
- 100-1000 EUR
- Rohkem kui 1000 EUR
- Ei oska öelda / arvamus puudub

5. Kas arvate, et lisaks ringlussevõtule tuleks ELis ringmajandusele ülemineku toetamiseks korduvkasutusele eraldiseisvad spetsiifilised eesmärgid kehtestada?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Praegune kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv ei sätesta mingeid materjalispetsiifilisi ringlussevõtuga seotud eesmärke, vaid sõiduki keskmisel massil põhineva aastase ringlussevõtuga seotud eesmärgi. Autodes kasutatakse paljusid eri materjale, kuid neile kõigile ei kohaldu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemisel sama kõrge ringlussevõtu norm. Suures ulatuses taaskasutatakse terast, alumiiniumi ja vaske, kuid mitte teisi materjale.

6. Mida ELi õigusaktides materjalispetsiifiliste ringlussevõtuga seotud eesmärkide kehtestamine Teie arvates endaga kaasa tooks? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Suureneks selliste eesmärkidega seotud materjalide eraldiseisev ringlussevõtt
- Tõuseks selliste eesmärkidega seotud materjalide ringlussevõtu kvaliteet
- Suureneksid ringlussevõtu kulud
- Suureneks ringlussevõetavate materjalide müügist saadav tulu
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Ringlussevõtuga seotud eesmärgid

Ringlussevõtu ja ohutute teiseste materjalide kasutamise olulisust rõhutavad nii [ELi roheline kokkulepe](#), [ELi ringmajanduse tegevuskava](#), [plasti strateegia](#) kui ka [kestlikkust toetav kemikaalistrateegia](#), mille Euroopa Komisjon on viimastel aastatel välja töötanud. Eelkõige on neis välja toodud vajadus kaaluda selliste kohustuslike tingimuste kehtestamist, mille alusel peavad uued sõidukid sisaldama teatud koguses ringlussevõetavaid materjale (näiteks plaste), sest see edendaks ringlussevõetavate materjalide kasutamist ELi turul.

7. Kas leiate, et uute sõidukite tootmisel tuleks kasutada rohkem ringlussevõetavaid plaste?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Umbes 30-40% sõidukitest läheb ELis kaduma, ilma et sellest ELi liikmesriikide riiklike sõidukite registreid teavitataks. Euroopa Komisjon avaldas esimese asjaomase uuringu aastal 2011 ja olukord pole sellele järgnenud kümne aasta jooksul muutunud.

Sõidukite registreerimisandmete lahknevusel võib olla erinevaid põhjuseid.

- Registreid ei teavitata kõigist eksporditud kasutatud sõidukitest.
- Kõiki kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ei töödelda tegevusloaga töötlemiskodades, ehkki normidele mittevastav töötlemine võib ohustada keskkonda.

Täiendav probleem on ka see, et paljude liikmesriikide registreerimissüsteemid võimaldavad sõiduki omanikul ajutiselt või määramata ajaks deklareerida, et sõiduk pole mõeldud avalikel teedel kasutamiseks. Kui sellele lisada omandilise kuuluvuse registreerimata muutused (näiteks registrist ajutiselt kustutatud sõiduk müügi korral), pole sõiduki asukohta võimalik välja selgitada.

8. Kas Teie arvates peaks sõiduki omanik maksma ajutise registrist kustutamise perioodil tasu, mis aitaks tagada, et omanikud peaksid kinni kohustusest teavitada ametivõime omandilise kuuluvuse muutustest või sõiduki ekspordimisest?

- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

9. Kas leiate, et ELi liikmesriikide registreerimissüsteemid tuleks paremini siduda, mis võimaldaks sõiduki õiguslikku seisundit kuni selle lõpliku registrist kustutamiseni paremini jälgida?

- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik eksport ja kasutatud sõidukite ekspordimine

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ekspordimine Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni mittekuuluvatesse riikidesse on keelatud. Sellegipoolest on konkreetsetel juhtudel keeruline kindlaks teha, kas tegemist on kasutatud või kasutuselt kõrvaldatud sõidukiga. Romusõidukite vedu puudutavad jäätmesaadetiste kontaktisikutele mõeldud [suunised nr 9](#) sisaldavad asjaomaseid juhiseid, ent need pole

siduvad. Tolliasutused ja järelevalveteenistused ei saa kontrollida igat eksporditavat sõidukit ning kontrollimine põhineb riskistrateegial. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik eksport on oluline probleem, mis põhjustab sihtriikides keskkonnakahju.

Kuigi jäätmeteks mittetunnistatud kasutatud sõidukite eksportimine on legaalne, võib ka see sihtriikides kaasa tuua keskkonnavalaseid probleeme (näiteks õhusaastet) ja vähendada liiklusohutust, kui eksporditud sõidukite tehniline seisund pole nõuetekohane (lisateavet sisaldab ÜRO Keskkonnaprogrammi 2020. aasta oktoobris avaldatud publikatsioon „Used Vehicles and the Environment - [A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation](#)”).

10. Milline alljärgnevatest meetmetest aitaks Teie hinnangul kõige paremini lahendada nii kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ELi mittekuuluvatesse riikidesse ebaseadusliku eksportimise probleemi kui ka jäätmeteks mittetunnistatud kasutatud sõidukite eksportimisega seonduvaid probleemi? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Kehtestada uued kasutatud sõidukite ekspordi tingimused, mis võimaldaksid eksportimist vaid kehtiva tehnõulevaatuse tunnistuse esitamisel
- Kehtestada uued kasutatud sõidukite ekspordi tingimused, mis võimaldaksid vaid teatavatele keskkonnavalastele kriteeriumidele (näiteks õhusaasteainete või kasvuhoonegaaside heitmete piirnormidele) vastavate sõidukite eksportimist
- Kehtestada uued kasutatud sõidukite ekspordi tingimused, mis võimaldaksid vaid teatava vanuse või läbisõiduga (näiteks 200 000 km) sõidukite eksportimist
- Mitte kehtestada uusi kasutatud sõidukite ekspordi tingimusi, vaid pigem keskenduda kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseadusliku ekspordi probleemile, milleks tuleb tõhustada jõustamist, parendada jälgitavust ning muuta kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ja kasutatud sõidukite eristamise kriteeriumid liidu õigusaktide kohaselt siduvaks
- Kehtestada uued kasutatud sõidukite ekspordi tingimused (esitatud ülaltoodud ettepanekutes) ja jõustada kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ekspordikeeldu paremini
- Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite või kasutatud sõidukite ekspordiga seonduvad konkreetsed uued algatused pole ELi tasandil vajalikud
- Ei oska öelda / arvamus puudub

2. jagu. Spetsiifilisemad küsimused

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala

Nagu eelnevalt on juba välja toodud, ei kata kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv paljusid sõidukeid (mootorrattaid, suuri veokeid, busse jne).

Sellest tulenevalt kaaluvad Euroopa Komisjoni talitused, kas kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala tuleks laiendada, et see hõlmaks rohkem sõidukite tüüpe (eelkõige veokeid ja mootorrattaid), mis võimaldaks suurendada selliste sõidukite ressursitõhusust ning hoida ära nende olelusringiga seonduvat keskkonnamõju.

11. Millised oleksid kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala muudele sõidukitele (näiteks mootorratastele ja veokitele) laiendamise kasutegurid? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Lisatavatest sõidukitest pärit korduvkasutatavate osade pikem kasutusiga
- Lisatavate sõidukite paremad remondivõimalused
- Lisatavates sõidukites sisalduvate materjalide suurem ringlussevõetavus
- Lisatavatest sõidukitest saadavate ressursside suurem taaskasutamine
- Keskkonnakahju ärahoidmine tänu lisatavate sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise miinimumnõuetele
- Lisatavate sõidukite liidusisese ja liiduvälise kaubanduse ning ekspordi parem kontroll
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

12. Millised oleksid kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisala muudele sõidukitele (näiteks mootorratastele ja veokitele) laiendamise miinused? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Suurem koormus väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele
- Muudel sõidukitel (näiteks mootorratastel ja veokitel) on kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiiviga kaetud sõidukitest erinevad parameetrid ning karakteristikud, mistõttu ei saa kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi sätteid muudele sõidukitele kohandada
- Muid sõidukeid ei saa töödelda praegustes kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemiskodades (purustaja mahutavuse tõttu)
- Korduvkasutuse ja ringlussevõtuga seotud eesmäärke on muude sõidukite struktuuri tõttu raske saavutada
- Muu

- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

13. Kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisalasse kaasataks mootorrattad, siis millistes valdkondades oleks mootorrattastele kohalduvate nõuete täitmine komplitseeritud? Palun tooge võimalike komplikatsioonide osas välja nende põhjused ja vastavate probleemide arvatav ajaline kestus aastates.

- Ohtlike ainete kasutamisega seonduvad keelud
- Taaskasutatavuse ja ringlussevõetavuse 85%-line sihtmäär
- Materjalispetsiifilised ringlussevõtuga seotud eesmärgid (praegu arutamisel)
- Korduvkasutusega seotud eesmärk (praegu arutamisel)
- Ringlussevõtuga seotud eesmärk (praegu arutamisel)
- Laiendatud tootjavastutusega seotud kohustused (praegu arutamisel)
- Aruandekohustused näiteks sõidukipargi, korduvkasutuse ja ringlussevõtu osas (praegu arutamisel)
- Uued kohustused, millega püütakse lahendada kadumaläinud sõidukitest ja ebaseaduslikust ekspordist tulenevaid probleeme (praegu arutamisel)
- Muu
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

14. Kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi reguleerimisalasse kaasataks veokid (massiga >3,5 tonni), siis millistes valdkondades oleks asjaomastele veokitele kohalduvate nõuete täitmine komplitseeritud? Palun tooge võimalike komplikatsioonide osas välja nende põhjused ja vastavate probleemide arvatav ajaline kestus aastates.

- Ohtlike ainete kasutamisega seonduvad keelud
- Taaskasutatavuse ja ringlussevõetavuse 85%-line sihtmäär
-

- Materjalispetsiifilised ringlussevõtuga seotud eesmärgid (praegu arutamisel)
- Korduvkasutusega seotud eesmärk (praegu arutamisel)
 - Ringlussevõetavate plastosadega seotud eesmärk (praegu arutamisel)
 - Laiendatud tootjavastutusega seotud kohustused (praegu arutamisel)
 - Aruandekohustused näiteks sõidukipargi, korduvkasutuse ja ringlussevõtu osas (praegu arutamisel)
 - Uued kohustused, millega püütakse lahendada kadumaläinud sõidukitest ja ebaseaduslikust ekspordist tulenevaid probleeme (praegu arutamisel)
 - Muu
 - Puuduvad
 - Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

O h t l i k u d

a i n e d

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi artikli 4 lõikega 2 keelatakse sõidukites teatavate ohtlike ainete kasutamine ning sätestatakse erandid sellest keelust ja vastavate erandite regulaarse läbivaatamise raamistik.

Mainitud sätetega seonduvalt on tuvastatud kaks peamist poleemikat tekitavat küsimust:

- kuidas saaks jätta selliste ainetega seotud keelud kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevasse direktiivi ja lisada uute ohtlike ainete sõidukites kasutamise keelde ning kuidas see seonduv muude ELi õigusaktidega ja
- milline peaks olema erandite läbivaatamise viis.

Erandite tegemise osas leiti kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi hindamisel, et selles ei tooda üksikasjalikult välja kehtestatud erandite teaduse ja tehnika arenguga kohandamiseks vajaliku läbivaatamise sagedust ega seda, kas erandid peaksid ajaliselt piiratud olema. Kaalutud on ka teisi meetmeid: näiteks [elektri- ja elektroonikaseadmetes teatavate ohtlike ainete kasutamise piiramise direktiiv \(RoHS direktiiv\)](#) näeb ette, et asjaomased sidusrühmad peavad erandi uuendamiseks esitama taotluse ning üksikasjaliku põhjenduse. Samuti nimetati ohtlike ainete kasutamise piiramise direktiivi selles sätestatud erandite kriteeriumide tõttu, milles ei piirdata üksnes sellega, kas aine kasutamist on teaduslikult ja tehniliselt võimalik vältida või mitte, vaid võetakse arvesse ka kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist ([kemikaalimäärus REACH](#)), ning teisi erandite põhjendustega seonduvaid aspekte (näiteks asendusainete keskkonna- ja tervisealaseid näitajaid, asendamise sotsiaalmajanduslikku mõju ning asendusainete kättesaadavust).

Kaaluda saab võimalikke meetmeid nii selles osas, kuidas ja millistel juhtudel käsitada sõidukites täiendavate ainete keelustamist, kui ka seda, kuidas saaks täiustada praegust erandite tegemise viisi.

15. Kas kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva muudetud direktiiviga tuleks keelata sõidukites ohtlike ainete kasutamine, võttes arvesse, et ohtlikele ainetele kohalduvad piirangud on sätestatud ka muudes ELi õigusaktides (eelkõige kemikaalimääruses REACH)?

- Jah, kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv peaks endiselt hõlmama selles praegu keelatud aineid, kuid muid aineid puudutavaid keelde tuleks käsitada mujal (näiteks kemikaalimääruses REACH).
- Jah, kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv peaks endiselt hõlmama selles praegu keelatud aineid ja direktiivi tuleks ka lisada täiendavad ained, mille kasutamine peaks sõidukites keelatud olema (palun täpsustage allpool, millised ained).
- Ei, kõik ained, mille kasutamine sõidukites on keelatud, tuleks määratleda mujal, näiteks kemikaale puudutavates õigusaktides nagu nt kemikaalimääruses REACH.
- Ei oska öelda / arvamus puudub

16. Kui leiata, et diferentseerituma hinnangu tagamiseks tuleks keelatud ainete loendis tehtavate erandite hindamisel rakendada täiendavaid kriteeriume, siis millised need olema peaksid? Osutage, millised kriteeriumid tuleks erandite hindamise raamistikku integreerida (võite valida mitu vastusevarianti).

- Täiendavad kriteeriumid pole vajalikud, kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud kriteeriumid on küllaldased („kõnealuste ainete kasutamine on tehnika ja teaduse arengust lähtudes vältimatu”)
- Kriteerium, mis puudutaks asendusaineid, mille kasutamine on teaduslikult või tehniliselt võimatu
- Asendusaine usaldusväärus puudutav kriteerium, mis tugineks sõiduki kasutuseal või muudel spetsiifilistel keskkonnatingimustel
- Piiratud aine ja saadavalolevate asendusainete kasutamise keskkonna- ja tervisealaste näitajate võrdlust hõlmav kriteerium (st hinnang, kas asendamise negatiivne kogumõju keskkonnale, tervisele ja tarbijaohutusele on tõenäoliselt suurem kui sellest tulenev keskkonna-, tervise- või tarbijaohutusealane kasu kokku)
- Asendusainete kättesaadavust puudutav kriteerium
-

Asendamise sotsiaalmajanduslikku mõju puudutav kriteerium

- Kriteerium, mis puudutaks võimalikku negatiivset mõju innovatsioonile
- Kriteerium, mis puudutaks mõju olelusringile
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Ringmajandust

toetav

disain

Euroopa Komisjoni ringmajanduse tegevuskava näeb ette kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevate ELi õigusaktide läbivaatamise ning muu hulgas selliste meetmete võtmise jätmete vähendamiseks, mis seovad sõidukite konstrueerimise nende olelusringi lõpus toimuva töötlemisega. Muu hulgas eeldab tegevuskava autotööstuses ringmajandust suuremal määral toetavate ärimudelite edendamist, innovatsiooni stimuleerimist ning jätmete ja saaste vältimist.

Kuigi praeguses kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis käsitletakse osaliselt ökodisaini (artikli 4 lõike 1 punkt b), ei ole asjaomased sätted spetsiifilised ega mõõdetavad ning see pole ELi tasandil toonud kaasa tegelikku paranemist. Nii mõnedki sõidukitootjad on siiski juba hakanud uurima autotööstuses ringmajandust suuremal määral toetavaid meetmeid (näiteks ringlussevõetavate ja taaskasutatavate materjalide (ringlussevõetavate plastide ja tekstiilide) kasutamise ning konkreetsete komponentide korduvkasutamise ja ümbertöötlemise võimalusi). See on lähtepunkt, mille alusel kaalude, kas teatavad meetmed võiksid kaasa tuua suuremaid kasutegureid, kui neid rakendatakse ELi turule toodavate uute sõidukite puhul ühtlustatult.

Sammud laialdasemalt rakendatava toodete uuendusliku (öko)disaini suunas võivad edendada kvaliteetset ringlussevõttu, eelkõige ohutult eemaldatavate ja nõuetekohaselt töödeldavate konkreetsete osade ning komponentidega seonduvalt. Mõned näited on alljärgnevad.

Sõidukites kergete materjalide (näiteks komposiitplastide, süsinikku ja fiibersarrusega materjalide) kasutamise osakaalu suurenemise tõttu võib olla vaja lisada kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevasse direktiivi nüüdisaegsemad ökodisaini ning ringlussevõtu strateegiad. Elektriliste komponentide kasutamise osakaalu suurenemine sõidukites - üldjuhul ei eemaldata neid sõidukist enne purustamist, ehkki eemaldamine võimaldaks täita sellistes komponentides kasutatud konkreetsete materjalide (näiteks kriitilise tähtsusega toorainele[*]) ringlussevõtu eesmärgi. Turule toodavate elektriliste sõidukite hulga suurenemine ning oht, et neid ei käidelda olelusringi lõppedes nõuetekohaselt. Selles kontekstis on tõstatatud mitmeid küsimusi, eelkõige seoses elektriliste komponentide kasutamise osakaalu suurenemise ning aku eemaldamist ja/või transportimist puudutavate probleemidega. Probleemsete ainete kasutamine sõidukite tootmisel ei tohiks takistada kvaliteetset ringlussevõttu, nagu on sedastatud hiljuti vastu võetud kestlikkust toetavas ELi kemikaalistrateegias.

Tüübikinnitusega sõidukite osas nõuab [direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust](#), et tootjad tõendaksid kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud korduvkasutamise,

ringlussevõtmise ning taaskasutamisega seotud eesmärkide täitmist. Sellest lähtudes võiks kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis ja/või direktiivis 2005/64/EÜ käsitleda ökodisaini puudutavaid meetmeid.

[] Suure majandusliku tähtsuse ja kõrge tarneriskiga materjalid, mida Euroopa Komisjon kriitilise tähtsusega toorainena jälgib*

17. Kaalumisel on meetmed, mis kohustaksid sõidukitootjaid projekteerima sõiduki teatavaid osi nii, et neid oleks sõiduki olelusringi lõppedes korduvkasutamiseks, ümbertöötlemiseks, ringlussevõtuks või taaskasutamiseks hõlpsam demonteerida. Osutage, milliste alljärgnevate osade/materjalide osas tuleks kehtestada demonteerimisnõuded (võite valida mitu vastusevarianti).

- Trükkplaadid, mille pindala on suurem kui 10 cm²
- Muud elektrilised ja elektroonilised komponendid
- Veoakud
- Magnetid (elektrilised ajami mootorid)
- Teatavast suuruselt suuremad plastosad
- Plastosad, mis on valmistatud konkreetsest materjalist (näiteks PP, PE)
- Teatavaid lisaaineid sisaldavad plastosad
- Komposiitplastid, süsinikkiud ja fiibersarrusega materjalid
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

18. Sõidukites kasutatavad komponendid ja materjalid sisaldavad mõnikord nii probleemseid aineid kui ka väärtuslikke materjale ning kriitilise tähtsusega toorainet. Selliste komponentide eemaldamine enne purustamist võib tänu eraldiseisvale korduvkasutamisele ja/või ringlussevõtule või fraktsioonide keskkonnaohutuks muutmisele enne edasist töötlemist edendada jäätmetöötlust. Millised meetmed hõlbustaksid uute sõidukite väljatöötamisel või olemasolevate mudelite ümberprojekteerimisel selliste komponentide ja materjalide tuvastamist ning eraldi demonteerimist? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Vastavatele osadele kantav silt või trükijäljend

- Tegevusloaga töötlemiskodade varustamine üldiste demonteerimissuunistega (näiteks rahvusvahelise demonteerimisteabe süsteemi kaudu)
- Osad tuleb projekteerida nii, et neid saaks kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest tegevusloaga töötlemiskodades kasutatavate standardsete tööriistadega hõlpsalt demonteerida
- Tootjad peavad välja töötama ja tegevusloaga töötlemiskodadele kättesaadavaks tegema asjaomased juhised (ning vajadusel ka vastavad tööriistad), mis võimaldaksid vastavaid osi sõiduki olelusringi lõppedes ohutult ja tõhusalt eemaldada nii, et vastav töö oleks proportsionaalne potentsiaalse kasuga
- Ringlussevõttu märkimisväärselt takistavate ainete puhul tuleb vastav osa ja aine sisaldus tegevusloaga töötlemiskodadele ligipääsetavas andmebaasis asjaomase kirjega välja tuua (näiteks rahvusvahelise demonteerimisteabe süsteemi kaudu)
- Kui osad või materjalid võimaldavad kriitilise tähtsusega toorainet hõlpsalt korduvkasutada ja ringlusse võtta, tuleb see tegevusloaga töötlemiskodadele ligipääsetavas andmebaasis asjaomase kirjega välja tuua (näiteks rahvusvahelise demonteerimisteabe süsteemi kaudu)
- Konkreetsete osade (näiteks akude) eemaldamine ei tohi vastavat osa või selle ümbrust kahjustada ega demonteerija / ringlussevõtja tervisele ohtlik olla
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

19. Millised meetmed hõlbustaksid uute sõidukite välja töötamisel või olemasolevate mudelite ümberprojekteerimisel sõiduki osade remontimist ja ümbertöötlemist? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

Tootjad peavad tagama alljärgnevat.

- Osi peab saama remonditöökodades kasutatavate standardsete tööriistadega kasutuselt kõrvaldatud sõidukist hõlpsalt demonteerida.
- Kasutuselt kõrvaldatud sõidukist teatavate osade demonteerimiseks vajalik eeldatav aeg peab olema kindlaks määratud, mis võimaldab täpsustada keskmise ajavahemiku.
- Konkreetsete osade (näiteks akude) eemaldamine ei tohi vastavat osa või selle ümbrust kahjustada.

- Suure tõenäosusega ümbertöödeldavate/remonditavate osade demonteerimise suunised tuleb tegevusloaga töötlemiskodadele kättesaadavaks teha (näiteks rahvusvahelise demonteerimisteabe süsteemi kaudu).
- Muud meetmed
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Direktiiv 2005/64/EÜ on peamine ELi õigusakt, mis käsitleb uute sõidukite projekteerimist ning nende korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust. Direktiivi põhieesmärk on tagada uute sõidukite tüübikinnitusmenetluse ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud kohustuste vaheline järjepidevus ohtlike ainete keelustamise, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemise ning korduvkasutamise, ringlussevõtmise ja taaskasutamisega seotud eesmärkide osas.

Direktiivis 2005/64/EÜ on täpsustatud mitmed kohustused, mida liikmesriigid ja autotootjad peavad täitma tõendamaks, et uued mudelid vastavad korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ning taaskasutatavust käsitlevates ELi õigusaktides sätestatud asjaomastele nõuetele. Teatavatel juhtudel pole direktiivis 2005/64/EÜ kasutatud sõnastus piisavalt täpne ja jätab ruumi vabaks tõlgenduseks, mis võib seada ohtu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi eesmärkide saavutamise, eelkõige korduvkasutatavuse, ringlussevõetavuse ning taaskasutatavuse osas. Direktiivis 2005/64/EÜ välja toodud mõisted „korduvkasutatavus”, „ringlussevõetavus” ja „taaskasutatavus” viitavad võimalusele kasutuselt kõrvaldatud sõidukilt eemaldatud koostisosi või materjale korduvalt kasutada, ringlusse võtta ning taaskasutada. Pole selge, kuidas vastavat võimalust hinnatakse. Potentsiaalne ringlussevõtt on tegelikust ringlussevõttust üsnagi erinev ja on oht, et asjaomast sätet võidakse võrdlemisi laialt tõlgendada.

Direktiiv 2005/64/EÜ (artikkel 6) sedastab lisaks, et tüübikinnituse saamiseks peavad autotootjad „soovitama meetodi koostisosade demonteerimise ja korduvkasutamise ning materjalide ringlussevõtmise ja taaskasutamise tagamiseks” ning et vastava meetodi puhul „võetakse arvesse sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavaid või väljatöötamisel olevaid tõestatud tehnoloogiaid”. Ka viide väljatöötamisel olevatele tõestatud tehnoloogiatele on mõnevõrra ebamäärane, sest vastavad tehnoloogiad saavad kättesaadavaks siis, kui asjaomastest autodest saavad kasutuselt kõrvaldatud sõidukid. See on oluline, kui võtame arvesse seda, et vastava sõiduki kasutuselt kõrvaldamisel ei pruugi korduvkasutamist ja ringlussevõttu võimaldavate tehnoloogiate turuvalmidus olla vastavuses kasutuselt kõrvaldatud sõidukite jäätmetööstussektori vastavate osade demonteerimise, korduvkasutamise ja/või ringlussevõtu tegeliku suutlikkusega.

20. Milline on ülaltoodut arvesse võttes Teie hinnang kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi ning direktiivi 2005/64/EÜ vahelisele järjepidevusele?

- Leian, et kahe direktiivi praegune sõnastus on piisavalt selge ja ühtne.
-

Minu hinnangul pole olukord rahuldav.

- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage, mida tuleks olukorra parendamiseks teha:

- Viited sõidukite korduvkasutatavusele, ringlussevõetavusele ja taaskasutatavusele pole direktiivis 2005/64/EÜ piisavalt selged ning need tuleks kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiiviga paremasse kooskõlla viia.
- Ringmajandust toetavat disaini ja sõidukite tootmist käsitlevad sätted on täpsustatud kahes direktiivis ning neil on piiratud mõju; selgem ja tulemuslikum oleks jõustada asjaomaseid küsimusi puudutavad uued sätted ühes õigusaktis.
- See, et sõidukite projekteerimist, tootmist ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist puudutavad nõuded on täpsustatud kahes ELi õigusaktis, ei taga õigusselgust; parem oleks vastu võtta üks õigusakt, mis reguleeriks neid küsimusi lähtudes sõidukite täielikust olelusringist, alates nende projekteerimisest ja turule toomisest kuni olelusringi lõpus toimuva töötlemiseni.
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

21. Osana dokumentatsioonist, mille sõidukitootjad peavad tüübikinnituse nõuetele vastavuse kontrolli raames esitama, võiks tootjad kohustada ka jagama üksikasjalikku teavet sõidukis kasutatud konkreetsete materjalide ja tehnoloogiate ning tegelike mahtude kohta, mis tehtaks demonteerimise, korduvkasutamise ja/või ringlussevõtu edendamiseks Euroopas kasutuselt kõrvaldatud sõidukite jäätmetöötlustega tegelevatele ettevõtjatele kättesaadavaks. Määratlege, millist tüüpi materjalide puhul võiks sellise teabe esitamine nõutav olla.

- Komposiitmaterjalid, näiteks klaas- või süsinikkiuga sarrustatud plastid
- Kummi
- Täiteainete ja kattedkihiga (suured) plastosad
- Vahtmaterjalid
- Tekstiil

- PVC ja leegiaeglustiga plastid
- Nanomaterjalid
- Sõidukites veel mittekasutatavad uued materjalid, mille tootjad ELi turule toovad
- Kriitilise tähtsusega tooraine
- Muu
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun osutage, millised:

kuni 255 tähemärki

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

22. Kui sõidukis kasutatakse uuenduslikke materjale või tehnoloogiaid, mida on keeruline taaskasutada, siis kas direktiivi 2005/64/EÜ artikli 6 kohaselt vastavustunnistust väljastav liikmesriigi pädev asutus peaks sõiduki tootjalt nõudma asjaomase materjali/tehnoloogia tegelikku ringlussevõetavust puudutavaid tõendeid? See võiks eeldada tõendeid selle kohta, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite jäätmetöötusega tegelevad ettevõtjad on suutelised uuenduslikke tehnoloogiaid ja/või materjale ringlusse võtma või et ettevõtjad on kõnealuse sõiduki turule toomisest teatava arvu aastate möödudes võimelised seda tegema.

- Jah, sellist lahendust võiks ELi tasandil kaaluda
- Jah, sellist lahendust võiks ELi tasandil kaaluda, kuid rakendamise esimestel aastatel peaks selline nõue olema piiratud vaid tõendamiseks, et selline suutlikkus on olemas teatava hulga sõidukite osas, ning see arv suureneb aja jooksul
- Ei, sellise nõude kehtestamine pole vajalik
- Ei oska öelda / arvamus puudub

23. Liikmesriigi pädeva asutuse väljastatav vastavustunnistus kehtib vähemalt kaks aastat ja selle aja möödudes võib vastavustunnistuse järgneviks kaheks aastaks pikendamine eeldada täiendavaid vastavuskontrolle. Tulevikus võiks

selliste tunnistuste uuendamine, mis on varasemalt väljastatud siis, kui tegelikud ringlussevõtu võimalused puudusid, oleneda sellest, kas suudetakse tõendada tegelike ringlussevõtu võimaluste olemasolu ELis või nende peatset väljatöötamist. Kas nõustute selle väitega?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Ringlussevõtu

mõiste

Praegu ei demonteerita enamik sõidukite demonteerijad enne purustaja kasutamist materjale (näiteks klaasi), suuri plastosi, juhtmehhanismide ega elektroonilisi komponente. See etapp jäetakse sageli vahele materjali madala väärtuse tõttu, mis ei kompenseeri selle eemaldamise kulusid. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv ei sätesta selget kohustust selliste osade purustamisele eelneva või sellele järgneva eemaldamise osas. Teatavate materjalide puhul võimaldaks purustamisele eelnev asjaomaste materjalide ja komponentide eemaldamine kõrgetasemelist ringlussevõttu. Kuigi seda tuleks käsitleda materjalispetsiifiliste eesmärkidega seonduvalt (vaadake eraldiseisvat jagu), tuleneb see ka kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevast direktiivist, mis ei erista jäätmetöötlusvõimalusi nende hierarhia ning ringlussevõtu ja korduvkasutamise eesmärkide osas küllaldaselt. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis on ringlussevõtt defineeritud kui „jäätmematerjali ümbertöötamine tootmisprotsessis algeesmärgil või muudel eesmärkidel, kuid mitte energia saamiseks. Energia tootmine on põlevjäätmete kasutamine energia saamiseks otsese põletamise teel koos muude jäätmetega või eraldi, mille puhul eraldub soojusenergia”. Selles tähenduses välistab ringlussevõtu mõiste energia tootmise, kuid mitte tagasitäite, nagu sätestab jäätmete raamdirektiiv. Sellest tulenevalt kaasavad mõned liikmesriigid tagasitäitel[1] kasutatava purustamisel tekkiva raskfraktsiooni kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud korduvkasutamise ja ringlussevõetavuse eesmärkide kalkulatsiooni. Selline statistiline kaasamine ringlussevõetava materjalina pole kooskõlas jäätmete raamdirektiivis sedastatud ringlussevõtu mõistega. Asjaomase probleemi kõrvaldamiseks tuleks kaaluda ühtlustamist ringlussevõtu mõistega, mis on sedastatud jäätmete raamdirektiivis.

Selles kontekstis tuleks kaaluda ka kõrgetasemelise ja madalakvaliteedilise ringlussevõtu eristamist. Teadusuuringute Ühiskeskuse 2020. aastal avaldatud raportis pakuti ringlussevõtu kvaliteedi definitsioonina välja määra, millises ulatuses ringlussevõtu ahelas säilitatakse või taastatakse materjali (polümeeri, klaasi või paberikiu) eriomadusi, mis võimaldavad maksimeerida selle taaskasutamist ringmajanduses (Gran jt 2020)[2]. Raportis selgitatakse täiendavalt, et kõrgema kvaliteediga teisene toore on vajalik laiendamaks ringlussevõetava materjali kasutamist rohkemates toodetes ja edendamaks ringmajandust. Selles kontekstis omab ringlussevõtu minimaalse kvaliteedi määramine tähtsust kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ringlussevõetuga seotud eesmärkide seisukohast ja seda käsitletakse edasiste ringlussevõtu eesmärkide uurimisega seonduvalt.

[1] Jäätmete muudetud raamdirektiivi (direktiivi 2018/851) artikli 3 punktis 17a on „tagasitäide” defineeritud kui „taaskasutamistoiming, mille puhul kasutatakse kaevandatud ala korrastamiseks või maastikukujunduse eesmärgil selleks sobivaid tavajäätmeid. Tagasitäiteks kasutatavad jäätmed peavad asendama materjali, mis ei ole jäätmed, need peavad sobima eespool nimetatud eesmärkidel ning olema rangelt piiratud kogusega, mis on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks”.

[2] Grant, A., Cordle, M., Bridgwater, E., „Quality of recycling: Towards an operational definition”, 2020. Koostatud Teadusuuringute Ühiskeskusele konsultatsioonifirma *Economia Research and Consulting* poolt, ISBN 978-92-76-25426-3

24. Kas nõustute, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis esitatud ringlussevõtu mõiste tuleks materjalina taaskasutusse võtmise osakaalu tõstmiseks jäätmete raamdirektiivis määratletud definitsiooniga ühtlustada?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

25. Mida tooks kaasa kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis esitatud ringlussevõtu mõiste jäätmete raamdirektiivis määratletud definitsiooniga ühtlustamine? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Erinevate materjalide kvaliteetsema ringlussevõtu (näiteks juhtudel, kus ringlusse võetakse materjal, mida eelnevalt kasutati tagasitäiteks)
- Erinevate materjalide kvaliteetse ringlussevõtu kogumäära suurenemise 10% võrra
- Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite jäätmekäitluse kõrgemad kulud
- Praegused eesmärgid poleks saavutatavad
- Eeldatavad kasutegurid puuduvad
- Prognoositavad kulud puuduvad
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Konsultatsiooni raames antavatele vastustele kohalduvad privaatsussätted

Komisjon avaldab selle avaliku konsultatsiooni raames laekunud vastused. Saate valida, kas andmed avalikustada või jääda anonüümseks.

Jään anonüümseks.

Avaldatakse ainult organisatsiooni andmed: küsimustiku täitmisel valitud vastaja kategooria, selle organisatsiooni nimi, läbipaistvusregistris määratud tunnusnumber, suurus ja päritoluriik, mille nimel vastused andsite, ning muutmata kujul esitatud vastused. Teie nime ei avaldata. Kui soovite jääda anonüümseks, ärge lisage vastustesse oma isikuandmeid.

Nõustun andmete avalikustamisega.

Avaldatakse organisatsiooni ja vastaja andmed: küsimustiku täitmisel valitud vastaja kategooria, selle organisatsiooni nimi, läbipaistvusregistris määratud tunnusnumber, suurus ja päritoluriik, mille nimel vastused andsite, ning esitatud vastused. Avaldatakse ka Teie nimi.

Korduvkasutusega seotud erieesmärk

Korduvkasutus või korduvkasutamiseks ettevalmistamine on jäätmehierarhias jäätmetekke vältimise järel teine prioriteet ning ringlussevõtt on kolmandal kohal[1]. Sõidukid on komplekstooted, mis koosnevad erinevatest komponentidest, mida saab sõiduki kasutusea lõppedes ressursside säästmiseks korduvkasutada. Teatavate komponentide korduvkasutus on mõningates liikmesriikides juba laialdaselt levinud, sest kasutatud varuosad kätkevad endas hõlpsalt realiseeritavat majanduslikku väärtust. Liikmesriikide teatatud korduvkasutuse osakaal varieerub vahemikus 0% kuni >30%. Selline varieeruvus võib olla osaliselt tingitud erinevatest aruandlusmetoodikatest.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite sektoris korduvkasutuse toetamiseks kehtestati 2018. aastal Prantsusmaal kooskõlas riikliku ringmajanduse õigusaktiga autoremonditöökodadele kohustus pakkuda klientidele paralleelselt uute varuosadega remontimisega võimalust kasutada sõiduki remontimisel kasutatud osi [2].

Paraku on üha rohkem sõidukite komponente (näiteks autoraadiod või käiguvahetusmehhanismid) n.ö lukustatud elektrooniliste võtmetega ja ilma vastava võtmeta ei saa neid korduvkasutada.

Mõned sidusrühmad on seisukohal, et sõidukitest pärit kasutatud osade müügile tuleks kehtestada ühtlustatud eeskirjad, mida tuleks kohaldada ka internetikaubandusele. Ühe ettepaneku kohaselt tuleks ostjatele jagada asjaomast osa puudutavaid andmeid (näiteks teavet varuosa päritolu (st valmistajatehase tähis ehk VIN-kood), demonteerija ja võimaliku parandamise kohta).

[1] Jäätmeid käsitlev direktiiv 2008/98/EÜ (jäätmete raamdirektiiv), mida on viimati muudetud 30. mail 2018

[2] Arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles

26. Millised alljärgnevatest meetmetest aitaksid Teie arvates sõidukite osade korduvkasutamise määra tõsta? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Kehtestada tuleks korduvkasutusega seotud erieesmärk, mis põhineks korduvkasutatava osa kaalul sõiduki massiga võrdluses.
- Kehtestada tuleks korduvkasutusega seotud erieesmärk, mis kohalduks konkreetsetele sõiduki komponentidele (näiteks rehvidele, sisepõlemismootoritele, käiguvahetusmehhanismidele, kaitseraudadele jne).
- Remonditöökojad tuleks kohustada pakkuma klientidele võimalust kasutada uute osade asemel kasutatud varuosi (vaadake ülaltoodud Prantsusmaa näidet).
- Tegevusloaga töötlemiskojad tuleks korduvkasutuse osakaalu suurendamiseks kohustada eemaldama kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest enne purustamist teatavad osad (kui nõustute, vaadake järgmist küsimust).
- Autotootjad tuleks kohustada võimaldama (näiteks tegevusloaga töötlemiskodasid) osi lahti lukustama, et neid saaks korduvkasutada ja demonteerida.
- Autotootjad tuleks kohustada jagama demonteerimiskeskustele (tegevusloaga töötlemiskodadele) teavet selle kohta, milliseid osi saab kasutada identsete osadena tootja teistel mudelitel või muu tootemargi sõidukitel.
- Kehtestada tuleks varuosa päritolu tõendamise ja tuvastamise kohustus.
- Praegust olukorda pole vaja muuta.
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

27. Kui leiate, et tegevusloaga töötlemiskojad peaksid korduvkasutuse osakaalu suurendamiseks eemaldama kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest enne purustamist teatavad osad (vaadake eelmist küsimust), siis millised osad need olema peaksid?

- Auto esilatern
- Auto tagalatern
- Kaitseraud
- Välispeeglid
-

Uksed

- Rehvid
- Rattad
- Sisepõlemismootor
- Käigukast
- Vahelduvvoolugeneraator
- Sidur
- Ajam
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Materjalispetsiifilised

ringlussevõtuga

seotud

eesmärgid

Praeguses kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis ei ole sätestatud materjalispetsiifilisi ringlussevõtuga seotud eesmäärke, vaid sõiduki keskmisel massil põhinev aastane eesmärk. Autodes kasutatakse paljusid eri materjale, kuid neile kõigile ei kohaldu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemisel sama kõrge ringlussevõtu norm. Suures ulatuses taaskasutatakse terast, alumiiniumi ja vaske, kuid mitte teisi materjale. Teatavad materjalid (näiteks plast ja klaas) moodustavad sõiduki massist vaid väikese osa ning sageli visatakse need ära ja/või võetakse taaskasutusele alles pärast purustamist, mis vähendab taaskasutatava materjali kvaliteeti. Püsimagnetites kasutatakse haruldasi muldmetalle, katalüüsmuundurites ja trükkplaatides plaatinametalle, valgustites ja integraallülitustes galliumi ning metallisulamites magneesiumi ja niobiumi. Kuigi näiteks klaasi, teatavate plastide ja elektrooniliste komponentide kvaliteetne ringlussevõtt on sageli tehniliselt teostatav ning keskkonnasäästlik, jäetakse see vähese kasumlikkuse tõttu enamasti tegemata. Komisjon analüüsis materjalide säästvat kasutamist käsitlevas projektis „Sustainable use of Materials through Automotive Remanufacturing to boost resource efficiency in the road Transport system (SMART)” kasutuselt kõrvaldamisel võetavate meetmete (eelkõige ümbertöötlemise) mõju sõidukite ressursitõhususe tõstmisele. Teavet projekti SMART kohta leiate järgmiselt veebilehelt: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC123261>.

Samal ajal suureneb selliste materjalide (näiteks plastosade ja elektroonika) kogumass, mis tähendab, et ilma nende ringlussevõtu reegleid kehtestamata on ringlussevõtu kõrge osakaalu tagamine komplitseeritud. Materjalispetsiifiliste ringlussevõtuga seotud eesmärkide kehtestamisel konkreetsete materjalide eraldi käsitlemine võiks suurendada kvaliteetselt ringlussevõetavate materjalide hulka.

Kaalumisel olevate meetmete eesmärk on parandada muude metallide (näiteks tsingi), teatavate kriitilise tähtsusega toorainete, erinevate plastide ja klaasi taaskasutamist, sest nende taaskasutamine võimaldab märkimisväärsel määral negatiivset keskkonnamõju vältida ning nende ringlussevõtt oleks tehniliselt igati teostatav. Selles kontekstis kujutavad materjalispetsiifilised ringlussevõtuga seotud eesmärgid endast alternatiivi praegusele olukorrale või võiks neid kombineerida sõiduki kogumassiga seotud üldise eesmärgiga. Alternatiivsete (või täiendavate) meetmete raames võiks kehtestada teatavate materjalide

maksimaalse sisalduse purustatavates fraktsioonides või seada tingimuseks teatavate komponentide purustamiseelse eemaldamise/demonteerimise.

28. Kas materjalispetsiifilised ringlussevõtuga seotud eesmärgid mõjutaksid innovatsiooni?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage, kuidas mõjutaksid materjalispetsiifilised ringlussevõtuga seotud eesmärgid innovatsiooni:

- See suurendaks toodete uuenduslikku ökodisaini
- See tõstaks kvaliteetse ringlussevõtu osakaalu
- See täiustaks innovatiivseid ringlussevõtu võimalusi ja protsesse
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

29. Vahel eemaldatakse materjalid ja osad enne purustamist, mis võimaldab need eraldi ringlusse võtta. Kas kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlev direktiiv peaks sisaldama nõuet, mis kohustaks kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest enne purustamist teatavaid osi (näiteks kõiki elektrilisi komponente elektroonikaromudena) eemaldama, mis edendaks nende kvaliteetset ringlussevõttu asjaomastes jäätmevoogudes?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Osutage, milliseid osi peaks vastav nõue hõlmama:

- Kaitserauad
- Teatav (eesmärgina sedastatud) kogus plasti kasutuselt kõrvaldatud sõiduki kohta
- Kütusepaak
- Kõrgepingejuhtsüsteemid
- Peakaablikimp
-

Rooliratas

- Elektriline (veo)mootor
- Sidur
- Ajamid
- Elektrilised ja elektroonilised osad
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

30. Teatavad sõidukite tootmisel kasutatavad toorained (näiteks haruldased muldmetallid, platinametallid, gallium, magneesium ja niobium) omavad suurt majanduslikku tähtsust, nendega seondub märkimisväärne keskkonnakulu ning neile kohaldub kõrge tarnerisk. Euroopa Komisjon jälgib neid aineid kriitilise tähtsusega toorainetena. Kas Teie arvates tuleks kehtestada konkreetsed nõuded, mis tagaksid sõidukites sisalduvate kriitilise tähtsusega toorainete minimaalse taaskasutamise, korduvkasutamise või ringlussevõtmise määra? Andke tabelis toodud erinevatele seisukohtadele hinnang skaalal 0 (pole nõus) kuni 4 (olen täiesti nõus).

	0	1	2	3	4
a. Leian, et kriitilise tähtsusega toorainetele pole vaja keskenduda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b. Kehtestada tuleks kriitilise tähtsusega toorainete taaskasutamist edendavad spetsiifilised kriteeriumid (näiteks ringlussevõtukava)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c. Sätestada tuleks sõidukites kasutatavate kriitilise tähtsusega toorainete minimaalse ringlussevõutuga seonduvad eesmärgid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d. Kuigi kriitilise tähtsusega toorainete taaskasutamine on oluline, ei ole kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi ning direktiivi 2005/64/EÜ läbivaatamine selle küsimusega tegelemiseks sobiv poliitikavahend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kui annate sellele seisukohale hinnangu 3 või 4, täpsustage, millised konkreetsed regulatiivsed või mitteregulatiivsed poliitikavahendid oleksid selle küsimusega tegelemiseks sobivad:

kuni 255 tähemärki

Kuigi kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi artikli 4 lõike 1 punktis c on nõutud, et liikmesriigid toetaksid sõidukite tootmisel üha suuremas koguses ringlussevõetavate materjalide kasutamist, ei anna direktiiv täiendavat selgitust, kuidas seda teha. Selles suunas juba võetavad meetmed on eelkõige vabatahtlikud ja kujutavad endast konkreetsete sõidukitootjate individuaalseid algatusi. Kuigi ringlussevõetavate materjalide kasutamine on teatavate materjalide (näiteks akudes sisalduva plii või sulamite (alumiiniumi ja terase)) puhul tavaline, ei ole see ringlussevõetava plasti korral samavõrd lihtne.

Praegu moodustab uute autode tootmisel kasutatavatest ringlussevõetavatest plastidest üle 90% tarbimiseelne ringlussevõetav materjal ja asjaomane kasvupotentsiaal on väga väike. Kuigi tarbimiseelne ringlussevõetav materjal pärineb otseselt tootmisest ja sisaldab sageli vaid üht liiki polümeeri, tuleneb tarbimisjärgne ringlussevõetav materjal tegelikest toodetest ning võetakse ringlusse enamjaolt pärast vastavate toodete kasutamist.

Laialdane tarbimisjärgse ringlussevõetava materjali sõidukite tootmisel kasutamine kätkeb endas väljakutseid, sest materjalid peavad vastama mitmesugustele tehnilistele spetsifikatsioonidele. Osaliselt seondub probleem ka sõiduki tootmise ja sõiduki jäätmete käitlemise vahelise ajalise nihkega. Auto pika kasutusea jooksul võivad plastmaterjalide omadused halveneda või võivad need sisaldada ohtlikke lisaaineid, mistõttu ei saa neid ringlusse võtta. Sisalduva aine ohtlikuks klassifitseerimine võib aja jooksul ka muutuda, kui aine omadusi hinnatakse kemikaale käsitlevate õigusaktide (näiteks kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist käsitleva määruse või klassifitseerimist, märgistamist ja pakendamist käsitleva määruse) alusel. Sellegipoolest leidub mitmeid olulisi näiteid sellest, kuidas tootjad kasutavad rutiinselt uutes sõidukites tarbimisjärgselt ringlussevõetud plasti, mis kinnitab, et see on tegelikkuses tulemuslikult teostatav, ilma et see mõjutaks toodetavate osade tehniliste spetsifikatsioonidele vastavust.

Ringlussevõtusektori terviklikku arengut takistab ka uute sõidukite tootmisel uute ja ringlussevõetud materjalide kasutamise vaheline hinnakonkurents. Sektorisse investeerimist pärsvad uute materjalide (näiteks plastide) kõikumavad hinnad, mis on tugevas sõltuvuses nafta hinnast. Euroopa roheline kokkulepe ja ringmajanduse tegevuskava edendavad keskendumist materjalide terviklikule väärtusahelale ning nende kasutamist ringmajanduses, mis on ümbertöötlemise võimaluste kontekstis aina olulisem. Definitsiooni kohaselt on ümbertöötlemine tööstusprotsess, mis hõlmab toodete (antud juhul sõidukite ja sõidukite komponentide) kasutusea pikendamist, mis seega toetab materjalide tõhusat kasutamist ringmajanduses, kus võtmetähtsust omab eelkõige kriitilise tähtsusega tooraine.

Sellest lähtuvalt kaalutakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevasse direktiivi ringlussevõetud materjalide (muu hulgas kriitilise tähtsusega tooraine) minimaalse kasutamise sihtmäärade kaasamist.

31. Kas nõustute sellega, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevasse direktiivi tuleks kaasata uutele sõidukitele kohalduv ringlussevõetavate plastidega seonduv eesmärk?

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
-

- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

32. Ringlussevõetavate plastidega seonduv eesmärk suurendaks vähemalt esimestel aastatel tõenäoliselt sõidukite tootmise maksumust. Osutage, millist tüüpi kulud see Teie arvates kaasa tooks. (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Puuduvad
- Teadus- ja arendustegevuse kulud
- Tootmiskulud
- Ringlussevõetukulud
- Vastavustõendamise kulud
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

33. Mõeldes uute sõidukite tarbimisjärgselt ringlussevõetud plasti sisaldusega seonduvale eesmärgile, siis milline sihtmäär oleks Teie arvates saavutatav aastatel 2025, 2030, 2040 ja 2050?

Lähtuge hindamisel sõidukites sisalduvast praegusest plasti kogusest, mis uute sõidukite puhul on ~200 kg.

Sõidukis kasutatava tarbimisjärgselt ringlussevõetud plasti sihtmäär (protsentuaalse osakaaluna sõidukis kasutatava plasti kogusest)	2025	2030	2040	2050
Minimaalselt 5%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minimaalselt 10%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minimaalselt 25%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ei oska öelda / arvamus puudub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Palun täpsustage, kui valisite vastusevariandi „Muu“:*

kuni 255 tähemärki

34. Millised on teie arvates peamised takistused plastide ringlussevõetud sisu eesmärgi rakendamisel uutes sõidukites? Võimalik on mitu vastust.

- Legaalsed probleemid
- Taaskasutatud plasti kvaliteet
- Sõiduki osade tehnilised nõuded (nt osade uuesti kinnitamine)
- Ohtlikud materjalid
- Infrastruktuuri puudumine jäätmekäitluses ja plasti ringlussevõtuks
- Taaskasutatavate tarbijaplastide kättesaadavus
- Lisakulud
- Eesmärkidele vastavuse kontrollimine/tõendamine
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun põhjendage oma valikut

kuni 255 tähemärki

35. Osutage, milliseid teisi materjale võiks ringlussevõtuga seotud eesmärkide puhul kaaluda, ning selgitage lühidalt, miks (võite valida mitu materjali).

- Klaas
- Terasesulamid
- Alumiiniumisulamid
- Haruldased muldmetallid
- Plaatinametallid
- Gallium
- Magneesium
- Nioobium
- Muud kriitilise tähtsusega toorained
- Vasesulamid
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub
- Muu

Palun täpsustage:

kuni 255 tähemärki

Palun täpsustage:

kuni 500 tähemärki

Tooraine säästev ja eetiline hankimine

ELi roheline kokkulepe, ringmajanduse tegevuskava, Euroopa uus tööstusstrateegia ja kriitilise tähtsusega toorainet puudutav tegevuskava, mille Euroopa Komisjon on viimastel aastatel välja töötanud, rõhutavad säästva tooraine olulisust, mille puhul on tähtsal kohal vastutustundlik hankimine ning toorainega seonduv CO2 jalajälg.

36. Kas Teie arvates on vajalik sõidukites kasutatavate toorainete eetilist hankimist puudutava nõudega seonduva põhimõtte / regulatiivse meetme kehtestamine?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Kui jah, siis täpsustage palun:

Millist tüüpi sõidukites kasutatavate toorainete eetilist hankimist puudutavale nõudele kohalduv põhimõte / regulatiivne meede vajalik oleks?

- Regulatiivne sekkumine pole vajalik
- Kehtestada tuleks toorainete eetilist hankimist puudutavad vabatahtlikud nõuded
- Kehtestada tuleks toorainete eetilist hankimist puudutavad kohustuslikud nõuded
- Kasutada tuleks finantsinstrumente (sooduslaene, toetusi)
- Vajalikud on asjaomased koolitused

37. Kas Teie arvates on vajalik sõidukites kasutatavate toorainetega seonduvat CO2 jalajälge puudutava nõudega seonduva põhimõtte / regulatiivse meetme kehtestamine?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Kui jah, siis täpsustage palun:

Millist tüüpi toorainetega seonduvat CO2 jalajälge puudutavale nõudele kohalduv põhimõte / regulatiivne meede vajalik oleks?

- Regulaatiivne sekkumine pole vajalik
- Kehtestada tuleks toorainetega seonduvat CO2 jalajälge puudutavad vabatahtlikud nõuded
- Kehtestada tuleks toorainetega seonduvat CO2 jalajälge puudutavad kohustuslikud nõuded
- Vajalik oleks teadus- ja arendustegevuse rahastamine
- Kasutada tuleks finantsinstrumente (sooduslaene, toetusi)
- Vajalikud on asjaomased koolitused

Korduvkasutamist ja ringlussevõttu puudutavate andmete kättesaadavus

Sõidukitootjad jagavad tegevusloaga töötlemiskodadega rahvusvahelise demonteerimisteabe süsteemi andmebaasi kaudu praegu tasuta teavet keskkonnaohutuks muutmise ja demonteerimise kohta. Tegevusloaga töötlemiskodade hinnangul oleks korduvkasutamise määra suurendamiseks vaja lisateavet

a l l j ä r g n e v a

k o h t a .

- Sõidukite tootemargid ja mudelid, milles võib demonteeritud komponenti kasutada: komponente saab sageli kasutada erinevates tootemarkides ja mudelites, kuid tegevusloaga töötlemiskodadel puuduvad vastavad andmed, mis tuleks rahvusvahelisse demonteerimisteabe süsteemi lisada.
- Demonteerimise ja korduvkasutamise meetmed: paljudesse tänapäevastesse osadesse on integreeritud digitaalne komponent. Kui digitaalset komponenti ei (des)installita nõuetekohaselt, pole täielikult funktsionaalsed osad (korduv)kasutatavad.
- Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite akude demonteerimine: rahvusvahelises demonteerimisteabe süsteemis käsitletakse seda põhimõtteliselt, kuid protseduur on väga ajakulukas ja see võtab sageli rohkem kui tunni. Paljudel tegevusloaga töötlemiskodadel puuduvad akude demonteerimiseks vajalikud teadmised ja tööriistad. Kui tegevusloaga töötlemiskodadesse suunatakse rohkem kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid, võib see vähendada nende äritegevuse kasumlikkust, seni kuni ringlussevõttust saadav tulu ei kompenseeri selleks vajalikku lisatööd.

Piisavalt teavet pole saadaval ka kasutuselt kõrvaldatud sõidukite osades ja materjalides sisalduvate probleemsete ainete kohta. Vastavad andmed on olulised jäätmekäitluse etapi seisukohast, sest need võimaldavad tuvastada ja eemaldada keskkonnaohutuks muutmist vajavaid fraktsioone, mis vastasel juhul takistaksid ringlussevõttu. Osaliselt on kättesaadav teave ainete osas, mis on kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi alusel keelatud või mida sisalduvate materjalide keskkonnaohutuks muutmise on kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi kohaselt kohustuslik. Sellegipoolest võiks näiteks erinevates polümeerides sisalduvaid lisaaineid puudutav täiendav teave plastide ringlussevõttu edendada.

38. Millist lisateavet peaksid tootjad tegevusloaga töötlemiskodadega tasuta jagama? Märkida võib mitu vastust.



Teave demonteeritud komponentide korduvkasutamise osas (näiteks andmed vastavate sõidukite või tootemarkide, mudelite ja tüüpide kohta)

- Teave selle kohta, kuidas digitaalsete komponentidega osi nõuetekohaselt eemaldada ja korduvkasutamiseks/paigaldamiseks õigesti ette valmistada
- Teave kohustusliku keskkonnaohutuks muutmise ajalise kestuse või selleks vajalike meetmete osas
- Teave korduvkasutatavate komponentide demonteerimiseks vajaliku aja või meetmete osas
- Puuduvad
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun selgitage oma seisukohta:

kuni 255 tähemärki

39. Palun osutage, kas nõustute järgmise väitega.

Komponentide korduvkasutamisele kohalduvate õiglaste turutingimuste tagamiseks on oluline, et tootjad jagaksid eelmainitud teavet õiglaselt ja mittediskrimineerivalt kõigi tegevusloaga töötlemiskodadega mõistliku hinnaga (kui mitte tasuta).

- Täiesti nõus
- Nõustun
- Olen neutraalsel seisukohal
- Ei nõustu
- Ei ole üldse nõus
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Palun selgitage oma seisukohta:

kuni 255 tähemärki

40. Milliste rühmadesse kuuluvate ainete sisalduse osas peaksid sõidukitootjad olema plastide ringlussevõtu edendamiseks kohustatud teavet jagama?

- Leegiaeglustid
- Stabilisaatorid
-

Plastifikaatorid

- Määrdeained
- Vaid üleilmses autotööstuses deklareeritavate ainete loendis ([GADSL](#)) sisalduvad ained
- Muu
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Laiendatud

tootjavastutuse

süsteem

Nagu on välja toodud kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi hindamisaktis[1], käsitleb direktiiv hetkel teatavaid laiendatud tootjavastutuse süsteemi elemente, kuid see ei võta arvesse laiendatud tootjavastutuse süsteemiga seonduvaid üldiseid miinimumnõudeid, mis on täpsustatud jäätmete raamdirektiivi artikli 8 punktis a. Eeskätt puudub kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevast direktiivist konkreetne säte, mis kohustaks tootjaid katma kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemise kulusid, mis on vajalikud direktiivis sedastatud eesmärkide saavutamiseks. Nagu toodi esile agentuuri ADEME läbi viidud uuringus[2], pole sõidukite demonteerimine ja keskkonnoahutuks muutmine paljude tegevusloaga töötlemiskodade jaoks praegustel tingimustel majanduslikult tasuv. Lisaks on teada, et tegevusloaga töötlemiskojad eelistavad rahaliste piirangute tõttu kvaliteetse ringlussevõtu asemel keskkonna seisukohast vähem säästlikke meetmeid rakendada. Eelkõige kohaldub see alljärgnevatele komponentidele:

klaas, mis harva eemaldatakse enne purustamist ja mis omakorda ei toeta kvaliteetset ringlussevõttu; suured plastosad (näiteks kaitserauad, armatuurlaud, vedelikuanumad); rehvid; elektrilised ja elektroonilised komponendid, mis tavaliselt purustatakse enne ringlussevõetavate konkreetsete materjalide eraldamist.

Võib eeldada, et ringlusse võtjatelt saadav võimalik tulu ei kompenseeri liitiumioonakude demonteerimise ja hoiundamisega seonduvaid kulusid. Eriti kehtib see juhul, kui akusid võib ohustada näiteks õnnetusele järgnev soojuslabilööök. Ka purustamisjärgselt töödeldava kergfraktsiooni ja raskfraktsiooni eraldamine ei pruugi majanduslikult tasuv olla. Sellegipoolest on vastavate fraktsioonide eraldamine vajalik praeguses kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis sätestatud ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega seotud eesmärkide saavutamiseks ning ohtlike ainete (näiteks DecaBDE) eemaldamiseks.

[1] Euroopa Komisjon, komisjoni talituste töödokument (2021)60: 18. septembril 2000 vastu võetud kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ hindamisakt

[2] Ademe 2015. Terra SA - Deloitte - BIOIS - Évaluation économique de la filière de traitement des véhicules hors d'usage - 2015 - Synthèse. Lk 40.

41. Palun osutage, kas nõustute järgmise väitega.

Ringlussevõtu kõrge kvaliteedi tagamiseks tuleb tegevusloaga töötlemiskodadele kompenseerida demonteerimisega seonduv töö, mis praegustel tingimustel pole majanduslikult tasuv.

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

42. Demonteerimisel tuleb eraldada ja kõrvaldada erinevat tüüpi jäätmeid. Kas leiate, et tootjad peaksid kompenseerima tegevusloaga töötlemiskodadele demonteerimisega (näiteks kasutuselt kõrvaldatud sõidukite akude eemaldamise) ning vastavate jäätmete nõuetekohase töötlemise ja kõrvaldamisega seonduva töö?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda / arvamus puudub

Kadumaläinud sõidukid

Varasemates uuringutes on välja toodud, et umbes 30-40% sõidukitest lähevad kaotsi ilma riiklikku sõidukite registrit teavitamata („kadumaläinud sõidukid“). Euroopa Komisjon avaldas esimese asjaomase uuringu aastal 2011 ja olukord pole sellele järgnenud kümne aasta jooksul muutunud.

Sõidukite registreerimisandmete lahknevusel võib olla erinevaid põhjuseid.

- Liikmesriikide registreid ei teavitata kõigist eksporditud kasutatud sõidukitest või eksporditud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest.
- Puuduvad andmed kõigist siseriiklikult töödeldud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest. Pole teada, millisel määral leiab teatamata siseriiklik töötlemine aset tegevusloaga töötlemiskodades (seadusest tulenevate nõuete kohaselt) või normidele mittevastavates asutustes. Mõningatel juhtudel kaasneb tegevusloata asutustes töötlemisega illegaalne kaubandus.
-

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite asukohast teavitamist puudutavaid üksikasjalikke ettepanekuid hinnati aastal 2016, muu hulgas analüüsiti ulatuslikumat sidusrühmade kaasatust. Vaadake uuringu tulemuste ja soovitusetega tutvumiseks järgmist publikatsiooni: [*„Assessment of the implementation of Directive 2000/53 /EU on end-of-life vehicles \(the ELV Directive\) with emphasis on the end-of-life vehicles of unknown whereabouts“*](#).

43. Eelnevalt mainitud uuringu raames soovitati alljärgnevat meetmeid. Milliseid tuleks Teie arvates kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi läbivaatamise ettepanekus kaaluda? (Võite valida mitu vastusevarianti.)

- Ühtlustada tuleks kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis ja sõidukite registreerimisdokumente käsitlevas direktiivis (1999/37/EÜ) sisalduvate terminite definitsioonid ning kasutus.
- Koostada tuleks lõplik loend tingimustest, mille kohaldumisel tühistatakse sõiduki registreering jäädavalt.
- Tegevusloaga töötlemiskojad tuleks kohustada väljastama elektroonilise teavitamise protseduuri kohaselt registreerimisasutusele lammutustõendi ja

edastama paber kandjal või elektroonilise lammutustõendi ka viimasele omanikule.

- ▣ Välja tuleks töötada liikmesriikidevaheline teavitamise protseduur, mida rakendatakse siis, kui lammutustõend väljastatakse sõidukile, mis oli viimati registreeritud mõnes teises liikmesriigis.
- ▣ Kehtestada tuleks säte, alusreegel või põhimõte, mille kohaselt ei saa (määramata ajaks) teedel mittekasutamisest teavitamisega kaasneda automaatne sõiduki registreeringu tühistamine.
- ▣ Sõiduki omanik tuleks kohustada teavitama sõiduki registrist ajutiselt kustutamise kestel (st teedel mittekasutamisest teavitamise korral) registreerimisasutust omandilise kuuluvuse muutustest.
- ▣ Sõiduki registrist ajutiselt kustutamise kestel (st teedel mittekasutamisest teavitamise korral) peaks kohalduma igakuine halduslõiv, mis miinimumina kataks asjaomased administratiivkulud.
- ▣ Määruste/eeskirjade rikkumise korral tuleks omanikele sanktsioone rakendada.
- ▣ Kehtestada tuleks eeskiri, mille alusel makstaks lammutustõendi väljastamisel avalikust eelarvest lisatasu.
- ▣ Kehtestada tuleks eeskiri, mille alusel makstaks viimasele omanikule lammutustõendi väljastamisel tagatissüsteemist lisatasu.
- ▣ Kehtestada tuleks tootjatelt/importijatelt sisse nõutav ringlussevõtu tasu, mida kasutatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ringlussevõttu puudutava uurimistegevuse edendamiseks ning toetamaks tegevusloaga töötlemiskodasid, purustajad ja purustamisjärgselt töötlejaid juriidiliste kohustuste täitmisel.
- ▣ Kehtestada tuleks eeskiri, mille alusel nõutaks jooksvat (aastast) tasu (ka siis, kui sõidukit ei kasutata avalikel teedel), kuni viimane omanik esitab sõiduki asukoha osas tõendeid (näiteks lammutustõendi, ostulepingu, ekspordidokumendi või sõiduki vargust kinnitava politsei väljastatud teatise).
- ▣ Kehtestada tuleks trahvid illegaalse demonteerimise või kasutuselt kõrvaldatud sõiduki ebaseaduslikule demonteerijale müümise eest.
- ▣ Kehtestada tuleks trahvid diileritele, kes müüvad tegevusloata asutusest pärinevaid demonteeritud (kasutatud) varuosi.
- ▣ Ei oska öelda / arvamused puudub

Muud kommentaarid

Kui soovite küsimustikuga seonduvalt jagada lisateavet, kommentaare või soovitusi, muu hulgas näiteid headest või halbadest tavadest, võite allpool esitada kuni kuue lehekülje pikkuse seisukoha või saata e-kirja aadressile ELV-Directive-Revision@oeko.de.

Faili üleslaadimine

Lubatud on üksnes pdf,txt,doc,docx,odt,rtf tüüpi failid