C/2024/1593

5.3.2024 г.

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезли от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО

(COM(2023) 451 final — 2023/0284 (COD))

(C/2024/1593)

Докладчик: **Bruno CHOIX**

Искане за консултация	Европейския парламент, 19.10.2023 г.
	Съвет, 21.11.2023 г.
Правно основание	Член 114 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Компетентна секция	Секция „Земеделие, развитие на селските райони, околна среда“
Приемане от секцията	22.11.2023 г.
Приемане на пленарна сесия	14.12.2023 г.
пленарна сесия №	583
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	163/0/2

1. **Заключения и препоръки**

1.1. Представеното на 13 юли 2023 г. предложение на Европейската комисия за регламент на ЕС относно превозните средства ([1]) е текст от важно значение за повишаване на устойчивостта и кръговостта на предлаганите на пазара в Европа превозни средства. Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) го приветства с голямо задоволство и счита, че е възможно да се заложи още по-голяма амбиция по отношение на мерките във връзка с проектирането на превозните средства с цел да се гарантира тяхната кръговост.

1.2. Що се отнася до изискванията за рециклирано съдържание, ЕИСК подкрепя изцяло задължението всяко превозно средство да включва най-малко 25 % рециклирана пластмаса и препоръчва въвеждането на еквивалентни мерки, за да се стимулира рециклирането на други използвани в превозните средства материали, чиято полза за околната среда не се разработва достатъчно.

1.3. ЕИСК приветства изискванията за проектиране на превозните средства, с които се цели да се гарантира ремонтът, техническата поддръжка, смяната и повторната употреба на автомобилни части. Комитетът счита, че са необходими допълнителни гаранции, за да се осигури на разрешените съоръжения за третиране на излезли от употреба превозни средства безплатен и недискриминационен достъп до частите и компонентите на превозните средства, по-специално що се отнася до акумулаторните батерии на електрическите превозни средства. ЕИСК препоръчва да се забранят договорни клаузи, с които се цели запазване на правото за търговия с части и материали само от производителите в рамките на тяхната мрежа. ЕИСК препоръчва също така да се въведат обучения за сметка на производителите във връзка с отстраняването, смяната и повторното монтиране на акумулаторните батерии от операторите.

1.4. ЕИСК подкрепя мерките, насочени към засилване на оповестяването на информация и етикетирането от страна на производителите, и препоръчва на разположение на независимите оператори, по-специално микропредприятията, да се осигурява информация без допълнителни разходи, както и серийното номериране на частите от производителите, за да могат те да бъдат препрограмирани и отново монтирани в нови превозни средства.

1.5. ЕИСК приветства въвеждането на справедливо представителство на сектора на инсталирането на разрешени съоръжения за третиране в управителните органи на организациите с правомощия в областта на разширената отговорност на производителя (РОП) в държавите членки. За да се гарантира лоялна и справедлива конкуренция в сектора на третирането на превозните средства, ЕИСК препоръчва да се предвидят ефективни и равностойни гаранции за индивидуалното и колективното поемане на тези задължения, като се регламентират договорите с разрешените съоръжения за третиране, по-специално по отношение на информацията преди сключване на договор или на забраната да се вменява на дадено разрешено съоръжение за третиране задължение, което е задача на производителя.

([1]) COM(2023) 451 final.

1.6. Предвид сериозната липса на проследимост на превозните средства в Европа, ЕИСК приветства мерките, с които се цели подобряване на проследимостта и събирането им, по-специално благодарение на задължението за целите на прекратяване на регистрацията на превозно средство да се представи сертификат за унищожаване, издаден от разрешено съоръжение за третиране.

1.7. ЕИСК приветства наложените на държавите членки задължения с цел стимулиране на пазара за повторна употреба, вторично производство и обновяване на части на излезли от употреба превозни средства. Комитетът препоръчва в рамките на регламента да се приемат по-строги мерки и да се гарантира, че повторната продажба на части може да се извършва само от разрешени съоръжения за третиране. С цел да се гарантира, че разрешените центрове придобиват собственост върху материалите, ЕИСК препоръчва също така да се забранят договорните клаузи между производител и предприятие, които задължават взетите от превозните средства части да се върнат на производителя.

1.8. Що се отнася до задълженията за разкомплектоване с цел рециклиране, ЕИСК препоръчва да бъдат оценени отново по отношение на произтичащите от тях икономически разходи и ползи за околната среда, както и на принципа на технологична неутралност при преследване на целите, свързани с околната среда, особено по отношение на информационните табла. ЕИСК препоръчва също така да се започне обсъждане с държавите членки за равнищата, които е добре да се определят за оползотворяването на охлаждащите флуиди, съдържащи се в климатичните инсталации на излезлите от употреба превозни средства.

1.9. Като подчертава важното значение на правилата във връзка с борбата с незаконната мрежа за третиране на превозни средства, ЕИСК препоръчва да се гарантира, че контролната функция на компетентните органи е надлежно осигурена във всички държави — членки на Европейския съюз. Освен това Комитетът твърдо подкрепя правилата във връзка с износа, които дават възможност да се прави по-ясно разграничение между употребявано превозно средство и излязло от употреба превозно средство.

2. **Общи коментари**

Въведение

2.1. На 13 юли 2023 г., след направен преглед, Комисията предложи нов регламент относно излезлите от употреба превозни средства с цел повишаване на тяхната кръговост ([2]). В съответствие с Европейския зелен пакт и с плана за действие относно кръговата икономика, предложението за регламент относно превозните средства се основава на две действащи директиви и ги заменя: Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]) относно излезлите от употреба превозни средства и Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]) относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване. Като се позовава на предишните свързани становища на ЕИСК ([5]), настоящото становище се явява тяхно продължение, по-специално що се отнася до стимулирането на пазара на вторични суровини чрез обвързващи правни разпоредби ([6]).

2.2. Европейският автомобилен сектор е един от най-ресурсоемките в Европа, като формира 19 % от търсенето за стоманодобивната промишленост на ЕС, 10 % от общото потребление на пластмаси, значителен дял от търсенето на алуминий (42 % за цялото транспортно оборудване), мед (6 % за автомобилни части), каучук (65 % от производството на каучукови продукти) и стъкло ([7]). В този контекст ЕИСК приветства предложението за регламент, с което се определят хармонизирани правила, обхващащи целия жизнен цикъл на превозните средства, с цел повишаване на тяхната кръговост — от проектирането и пускането им на пазара до окончателното им третиране. За да се гарантира глобален подход по отношение на кръговостта на превозните средства, от първостепенно значение ще бъде да се води постоянен диалог с всички участници във веригата на създаване на стойност, като за пример може да служи моделът, който се предлага от Европейската платформа на заинтересованите страни в областта на кръговата икономика ([8]). Налага се установяване на справедлива и приобщаваща система за управление на веригата на доставките.

Проектиране на превозните средства с цел гарантиране на тяхната кръговост

2.3. ЕИСК приветства факта, че в обхвата на регламента са включени допълнителни категории автобуси, тежкотоварни превозни средства и ремаркета (M2, M3, N2, N3, O) и мотоциклети (от L3e до L7e), за да се гарантира регламентирано окончателно третиране за тези категории превозни средства в края на жизнения им цикъл, включително някои изисквания, предвидени за превозните средства със специално предназначение. По-широкото прилагане на мерките за кръговост ще трябва да допринесе за по-голяма модулност на превозните средства. В контекста на бързите промени в различните видове транспорт ЕИСК препоръчва обхватът да бъде разширен, така че да бъдат обхванати иновативните превозни средства, които не са изброени в регламента (с изключение на превозните средства за сигурност или превозните средства за спешна помощ).

([2]) COM(2023) 451 final.

([3]) Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34).

([4]) Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 година относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване и относно изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета (ОВ L 310, 25.11.2005 г., стр. 10).

([5]) Становище на ЕИСК относно „Преглед на стандартите за емисиите на CO_2 от тежкотоварни превозни средства“ (CCMI/201) (ОВ C 349, 29.9.2023 г., стр. 134).

([6]) Становище на ЕИСК относно „Нов план за действие за кръговата икономика“ (ОВ C 364, 28.10.2020 г., стр. 94).

([7]) COM(2023) 451 final.

([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. ЕИСК подкрепя изцяло задължението всяко превозно средство да включва най-малко 25 % рециклирано съдържание на пластмаса, тъй като това рециклиране носи съществена полза за околната среда ([9]). Развитието на сектора за рециклиране на пластмаси дава възможност за диверсифициране на източниците на доставки за производителите и за стимулиране на ръста на европейската промишленост за рециклиране на пластмаси, основана на технология за обработка след раздробяване, и е важен източник за създаване на работни места в Европа. ЕИСК подкрепя въвеждането на по-амбициозни, поетапни мерки за рециклиране на пластмасите, както и въвеждането на еквивалентни мерки за стимулиране на рециклирането на други материали, използвани в превозните средства, ползата от което за околната среда не се взема под внимание в достатъчна степен.

2.5. Разпоредбите, с които производителят се задължава да предвиди на етапа на проектиране възможност да се изваждат и заменят части и компоненти на превозното средство лесно и без разрушаване, са от първостепенно значение за развитието на пазара за повторна употреба на части и компоненти на превозни средства в Европа. С цел развитие на тези операции на етапите на употреба и на изваждане от употреба на превозното средство е необходимо да се гарантира, че разрешените съоръжения за третиране и операторите по ремонта и техническата поддръжка имат достъп до частите и компонентите на превозните средства, и по-специално до акумулаторните батерии на електрическите превозни средства и на електродвигателите. ЕИСК препоръчва да се забранят договорни клаузи, с които се цели запазване на правото за предлагане на пазара на подлежащи на рециклиране и рециклирани компоненти на превозните средства само от производителите в рамките на тяхната мрежа, по-специално що се отнася до акумулаторните батерии.

2.6. ЕИСК изразява съжаление относно липсата, в предложението на Комисията и в оценката на въздействието, на член относно повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и ролята на социалния диалог. В съвместния проект на социалните партньори в ЕС се подчертава, че преходът към кръгова икономика обикновено изисква по-висока квалификация от страна на работниците ([10]). С оглед на промените, произтичащи от задълженията за кръговост на превозните средства, ЕИСК подчертава значението на оценката от страна на законодателя на новите потребности от умения на служителите, за да се отговори на развитието на автомобилния сектор. ЕИСК препоръчва да се организира техническо обучение, достъпно за всички служители, за да се повишат техните умения, да се гарантира тяхната безопасност на работното място и благополучието им.

2.7. ЕИСК препоръчва също така да се въведат обучения, за сметка на производителите, за получаване на знания относно всички технически данни и методи за ремонт, изваждане, смяна и повторно монтиране на акумулаторните батерии от операторите, по-специално за да се предотвратят рисковете за безопасността и здравето на работниците, когато работят по превозните средства.

Кръговост на превозните средства по време на експлоатационния им срок

2.8. ЕИСК подкрепя мерките, насочени към засилване на оповестяването на информация и етикетирането от страна на производителите. Задължителната информация за рециклираното съдържание в превозните средства е от съществено значение за гарантиране на хармонизирана информация за въглеродния им отпечатък, на въвеждането от производителите на стратегия за кръговост и на информиран избор на потребителите по отношение на кръговостта.

2.9. Обменът на информация между производителите и операторите е от решаващо значение, за да се гарантира добро функциониране на кръговата икономика. За осигуряване на ремонта, техническото обслужване, смяната и монтирането отново на частите, компонентите и материалите на превозните средства от първостепенно значение е операторите по управление на отпадъците и операторите по ремонта и техническата поддръжка да имат свободен, стандартизиран и недискриминационен достъп до необходимата за извършване на тези операции информация. В съответствие с принципа на разширена отговорност на производителя (РОП) и предвид рисковете за безопасността и здравето на операторите, които работят по превозните средства, е целесъобразно на разположение на самостоятелните оператори, по-специално на микропредприятията, да се осигурява информация без допълнителни разходи, както и серийно номериране на частите от производителите, с цел същите да могат да се препрограмират и да се монтират обратно в нови превозни средства.

Събиране и третиране на превозните средства след излизане от употреба

2.10. ЕИСК обръща внимание на основния проблем, породен от липсата на проследимост на превозните средства за тяхното третиране, тъй като местоположението на 32 % от превозните средства с прекратена регистрация не може да бъде установено, т.е. на около 3,4 милиона превозни средства годишно ([11]), по-специално поради липсата на информация относно прехвърлянето на собствеността върху превозните средства и неприлагането на съществуващите правила. Създаването във всяка държава членка на компетентни организации в областта на РОП може да представлява полезна мярка за подкрепа на сектора за третиране на излезли от употреба превозни средства, по-специално по отношение на икономически нежизнеспособните операции за третиране, при условие че се гарантира лоялна и справедлива конкуренция. При

([9]) Европейска комисия — Към цели за съдържанието на рециклирана пластмаса в новите леки пътнически автомобили и леките търговски превозни средства.
([10]) Проект на европейските социални партньори относно кръговата икономика и сферата на труда.
([11]) Работни документи на службите на Комисията: SWD(2023) 256 final и SWD(2021) 60 final.

въвеждането в държавите членки на системи за РОП трябва да се предвиди справедливо представителство на операторите от сферата на третирането на превозните средства в управителните органи на тези организации. По отношение на индивидуалното поемане на разширена отговорност на производителя ЕИСК призовава за въвеждане на ефективни и равностойни гаранции също както при поемането на колективна отговорност, по-специално що се отнася до финансовата отговорност, и препоръчва да се регламентират по-добре договорите, сключвани с частни оператори, по-специално по отношение на информацията преди сключване на договор или на забраната на това, дадено задължение на производителя да се предлага като безплатна услуга от самостоятелните оператори от сектора за ремонт, повторна употреба и рециклиране.

2.11. Предвид настоящата липса на проследимост на превозните средства в Европа, ЕИСК приветства мерките, с които се цели да се гарантира, че превозните средства се третират от разрешените оператори съгласно действащите правила, по-специално мярката, според която прекратяването на регистрацията на превозно средство може да се направи само след като компетентните органи на държавите членки получат сертификат за унищожаването му.

2.12. Що се отнася до задълженията за разкомплектоване с цел повторна употреба и обновяване, ЕИСК подчертава значението на наличие на пазарен подход, основан на търсенето, за да се гарантира икономическата жизнеспособност на тези операции за разкомплектоване. Комитетът препоръчва да се приемат по-строги правила във връзка с мерките, които трябва да се вземат от държавите членки за стимулиране на пазара за повторна употреба, вторично производство и обновяване, с което да се улесни създаването на местни работни места в Европа. В този контекст взетите от излезли от употреба превозни средства части трябва да може да се препродават от съоръженията за третиране с цел повторната им употреба. ЕИСК препоръчва да се забранят договорните клаузи между производител и предприятие, които задължават взетите от превозните средства части да се върнат на производителя.

2.13. По отношение на задълженията за разкомплектоване с цел рециклиране, Комитетът подчертава, че с настоящата европейска технология за обработка след раздробяване вече се осигурява производството на рециклирани пластмаси с цел влагането им в нови превозни средства. ЕИСК препоръчва да се оценят отново предлаганите задължения за разкомплектоване с оглед на принципа на технологична неутралност, ползата от тях и установената икономическа ефективност на съществуващите процеси, като например обработката след раздробяване. Що се отнася до оползотворяването на охлаждащите флуиди, съдържащи се в климатичните инсталации на излезлите от употреба превозни средства, ЕИСК препоръчва да започне обсъждане с държавите членки с цел определяне на реалистични равнища според материалите и наличните предприятия, като се вземе предвид, че разходите за такъв процес ще бъдат за сметка на производителите.

2.14. ЕИСК подчертава значението на правилата във връзка с борбата с незаконната мрежа за третиране на превозни средства. Възлагането на частния сектор на задачата да установи — посредством сключени с производителите търговски договори — условията, при които може да се извършва тази дейност, би било в ущърб на законния преработвателен сектор на излезлите от употреба превозни средства. Разрешението, издадено от компетентните органи, е от съществено значение, за да се провери дали операторите разполагат с необходимия технически, финансов и организационен капацитет за третиране на излезлите от употреба превозни средства. С регламента трябва да се гарантира, че тази контролна функция се осигурява надлежно от компетентните органи във всяка държава — членка на Европейския съюз. ЕИСК подкрепя правилата във връзка с износа, които дават възможност да се прави по-ясно разграничение между употребявано превозно средство и излязло от употреба превозно средство.

Брюксел, 14 декември 2023 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет

Oliver RÖPKE