C/2024/1593

5.3.2024

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

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

(C/2024/1593)

Zpravodaj: **Bruno CHOIX**

Žádost o vypracování stanoviska	Evropský parlament, 19. 10. 2023
	Rada, 21. 11. 2023
Právní základ	články 114 a 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí
Přijato v sekci	22. 11. 2023
Přijato na plenárním zasedání	14. 12. 2023
Plenární zasedání č.	583
Výsledek hlasování	
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	163/0/2

1. **Závěry a doporučení**

1.1. Návrh nařízení o vozidlech, který Evropská komise předložila 13. července 2023 ([1]), je významným dokumentem pro zvýšení udržitelnosti a oběhovosti vozidel uváděných na evropský trh. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) tento návrh vřele vítá a domnívá se, že existuje prostor pro ještě větší ambice, pokud jde o opatření zaměřená na projektování vozidel pro zajištění jejich oběhovosti.

1.2. Pokud jde o požadavky na obsah recyklovaných materiálů, EHSV plně podporuje požadavek, aby každé vozidlo obsahovalo alespoň 25 % recyklovaných plastů, a doporučuje, aby byla zavedena rovnocenná opatření na podporu recyklace dalších materiálů používaných ve vozidlech, jejichž přínos pro životní prostředí není dostatečně využíván.

1.3. EHSV důrazně podporuje požadavky na projekty vozidel zaměřené na zajištění oprav, údržby, výměny a opětovného použití automobilových dílů. Domnívá se, že jsou zapotřebí další záruky, které zajistí, aby autorizovaná střediska měla volný a nediskriminační přístup k dílům a konstrukčním částem vozidel, zejména k bateriím pro elektromobily. EHSV doporučuje zakázat smluvní doložky, které vyhrazují prodej dílů a materiálů výrobcům v rámci jejich vlastních sítí. EHSV rovněž doporučuje, aby výrobci poskytovali provozovatelům odborné školení v oblasti demontáže, výměny a opětovné montáže baterií.

1.4. EHSV podporuje opatření, jejichž cílem je posílit poskytování informací a označování ze strany výrobců, a doporučuje, aby samostatným provozovatelům, zejména velmi malým podnikům, bylo zaručeno bezpříplatkové poskytování informací a výrobci by měli při nuceném použití konkrétních dílů umožnit jejich přeprogramování a vložení do nových vozidel.

1.5. EHSV vítá zavedení spravedlivého zastoupení autorizovaných zpracovatelských zařízení v řídicích orgánech organizací odpovědných za rozšířenou odpovědnost výrobců v členských státech. EHSV doporučuje, aby byly v zájmu zajištění spravedlivé a rovné hospodářské soutěže v oblasti zpracování vozidel stanoveny účinné a rovnocenné záruky mezi individuálním a kolektivním převzetím těchto povinností, a to stanovením pravidel pro smlouvy s autorizovanými středisky, zejména pokud jde o předsmluvní informace nebo zákaz přenášet břemeno povinnosti výrobce na autorizované zpracovatelské zařízení.

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

1.6. Vzhledem k velmi nedostatečné sledovatelnosti vozidel v Evropě EHSV vřele vítá opatření zaměřená na zlepšení sledovatelnosti a sběru, zejména požadavek předložení osvědčení o likvidaci vydaného autorizovaným zpracovatelským zařízením za účelem vyřazení vozidla z registru.

1.7. EHSV vřele vítá povinnosti uložené členským státům, aby podporovaly trh s opětovným použitím, repasováním a renovací dílů vozidel s ukončenou životností. Doporučuje přijmout v rámci nařízení opatření ještě přísnější a zajistit, aby další prodej dílů mohla provádět pouze autorizovaná zpracovatelská střediska. EHSV rovněž doporučuje zakázat smluvní ustanovení mezi výrobcem a společností, která by zavazovala k vracení dílů demontovaných z vozidel výrobci, aby se zajistilo, že autorizovaná střediska budou mít vlastnické právo k materiálům.

1.8. Pokud jde o povinnosti demontáže pro účely recyklace, EHSV doporučuje jejich přehodnocení s ohledem na ekonomické náklady a přínosy pro životní prostředí a na zásadu technologické neutrality, kterou se sledování environmentálních cílů řídí, především pokud jde o srovnávací přehledy. EHSV rovněž doporučuje, aby byla zahájena diskuse s členskými státy o stanovení míry znovuzískávání chladiv obsažených v klimatizačních systémech vozidel s ukončenou životností.

1.9. EHSV zdůrazňuje význam pravidel pro boj proti nezákonnému odvětví zpracování vozidel a doporučuje, aby v každém členském státě EU byla řádně zajištěna kontrolní funkce příslušných orgánů. EHSV rovněž důrazně podporuje pravidla pro vývoz umožňující jasněji rozlišovat mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností.

2. **Obecné připomínky**

Úvod

2.1. Dne 13. července 2023 navrhla Komise v návaznosti na předchozí přezkum nové nařízení o vozidlech s ukončenou životností s cílem zvýšit oběhovost ([2]). Toto navrhované nařízení o vozidlech vychází v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu a akčním plánem pro oběhové hospodářství ze dvou stávajících směrnic a nahrazuje je: jsou jimi směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ([3]) o vozidlech s ukončenou životností a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ([4]) o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Toto stanovisko odkazuje na související stanoviska EHSV a navazuje na ně ([5]), zejména pokud jde o stimulaci trhu s druhotnými surovinami prostřednictvím závazných právních předpisů ([6]).

2.2. Evropský automobilový průmysl je jedním z průmyslových odvětví, která jsou nejnáročnější na zdroje, je odpovědný za 19 % poptávky ocelářského odvětví EU, 10 % celkové spotřeby plastů, významný podíl poptávky po hliníku (42 % pro všechna dopravní zařízení), mědi (6 % pro automobilové díly), pryži (65 % výroby obecného gumárenského zboží) a sklu ([7]). V této souvislosti EHSV vítá tento návrh nařízení, který stanoví harmonizovaná pravidla pokrývající celý životní cyklus vozidel s cílem zvýšit jejich oběhovost, a to od jejich projektu a uvedení na trh až po konečné zpracování. Pro zajištění komplexního přístupu k oběhovému hospodářství vozidel bude nezbytný průběžný dialog se všemi účastníky hodnotového řetězce, jenž by mohl vycházet z modelu, který nabízí Evropská platforma zainteresovaných stran pro oběhové hospodářství ([8]). Zásadní význam má spravedlivý a inkluzivní systém řízení dodavatelského řetězce.

Projektování vozidel pro zajištění oběhovosti

2.3. EHSV vítá skutečnost, že do oblasti působnosti nařízení byly zahrnuty další kategorie autobusů, těžkých motorových vozidel a přípojných vozidel (M2, M3, N2, N3, O) i motocyklů (L3e až L7e), aby bylo zajištěno, že tyto kategorie vozidel budou v konečném důsledku zpracovány v souladu s předpisy na konci své životnosti, včetně stanovení určitých požadavků i pro speciální vozidla. Širší uplatňování opatření týkajících se oběhového hospodářství by mělo přispět k větší modularitě vozidel. Vzhledem k rychlému vývoji různých druhů dopravních prostředků EHSV doporučuje zakotvit možnost rozšíření oblasti působnosti na inovační vozidla, která v nařízení nejsou uvedena (kromě vozidel bezpečnostních nebo záchranných).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34).
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10).
([5]) Stanovisko EHSV *Přezkum emisních norem CO_2 pro těžká vozidla* (Úř. věst. C 349, 29.9.2023, s. 134).
([6]) Stanovisko EHSV *Nový akční plán pro oběhové hospodářství* (Úř. věst. C 364, 28.10.2020, s. 94).
([7]) COM(2023)451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. EHSV plně podporuje požadavek, aby každé vozidlo obsahovalo minimálně 25 % recyklovaných plastů, neboť tato recyklace představuje významný přínos pro životní prostředí ([9]). Rozvoj odvětví recyklace plastů umožňuje diverzifikovat zdroje dodávek pro výrobce, stimulovat růst evropského průmyslu recyklace plastů založeného na technologii po drcení a představuje významný zdroj tvorby pracovních míst v Evropě. Co se týče recyklace plastů, EHSV podporuje postupné zavádění ještě ambicióznějších opatření, vyslovuje se však též pro totožná opatření na podporu recyklace dalších materiálů používaných ve vozidlech, jejichž přínos pro životní prostředí není dostatečně využíván.

2.5. Pro rozvoj trhu s opětovným použitím dílů a konstrukčních částí vozidel v Evropě mají zásadní význam ustanovení, která zavazují výrobce, aby již ve fázi projektu vozidla umožnili jednoduchým a nedestruktivním způsobem demontáž a výměnu dílů a konstrukčních částí vozidla. Pro rozvoj těchto činností ve fázi používání a likvidace vozidla je nezbytné zajistit, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení oprav a údržby měli přístup k dílům a konstrukčním částem vozidel, zejména k bateriím elektromobilů a elektrickým hnacím motorům. EHSV doporučuje zakázat smluvní doložky, které vyhrazují prodej recyklovatelných a recyklovaných součástí vozidel výrobcům v rámci jejich vlastních sítí, zejména pokud jde o baterie.

2.6. EHSV s politováním konstatuje, že v návrhu Komise ani v posouzení dopadu není zařazen článek o prohlubování dovedností a změně kvalifikace pracovníků ani o úloze sociálního dialogu. Ve společném projektu sociálních partnerů EU se zdůrazňuje, že přechod k oběhovému hospodářství obecně vyžaduje vyšší kvalifikaci pracovníků ([10]). Vzhledem ke změnám, které vyplynou z povinností spojených s oběhovostí vozidel, považuje EHSV za důležité, aby normotvůrce s ohledem na vývoj automobilového odvětví vyhodnotil potřeby nových kvalifikací u zaměstnanců. EHSV doporučuje připravit technickou odbornou přípravu, která bude přístupná všem zaměstnancům a umožní jim zvýšení kvalifikace, zajistí jim bezpečnost při práci a také dobré životní podmínky.

2.7. EHSV rovněž doporučuje, aby výrobci poskytovali provozovatelům školení včetně všech technických údajů a opravárenských postupů v oblasti demontáže, výměny a opětovné montáže baterií, především aby se předešlo rizikům pro bezpečnost a zdraví zaměstnanců zapojených do zpracování vozidel.

Oběhovost vozidel po dobu jejich životnosti

2.8. EHSV podporuje opatření zaměřená na posílení poskytování informací a označování ze strany výrobců. Povinné informace o recyklovaném obsahu vozidel jsou nezbytné pro zajištění harmonizovaných informací o jejich uhlíkové stopě, pro provádění strategie oběhového hospodářství ze strany výrobců a pro informované rozhodování spotřebitelů v oblasti oběhového hospodářství.

2.9. Sdílení informací mezi výrobci a provozovateli má zásadní význam pro zajištění řádného fungování oběhového hospodářství. Pro zajištění oprav, údržby, výměny a opětovného začlenění dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel je nezbytné, aby provozovatelé odpadového hospodářství a provozovatelé oprav a údržby měli volný, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím, které k provádění těchto činností potřebují. Na základě zásady rozšířené odpovědnosti výrobce a vzhledem k rizikům pro zdraví a bezpečnost provozovatelů zapojených do zpracování vozidel by mělo být samostatným provozovatelům, zejména velmi malým podnikům, zaručeno bezpříplatkové poskytování informací a výrobci by měli při nuceném použití konkrétních dílů umožnit jejich přeprogramování a vložení do nových vozidel.

Sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností

2.10. EHSV zdůrazňuje, že velký problém představuje pro zpracování vozidel jejich nedostatečná sledovatelnost, neboť 32 % vozidel vyřazených z registru nelze lokalizovat, tj. přibližně 3,4 milionu vozidel ročně ([11]). Příčinou je zejména nedostatek informací o převodu vlastnictví vozidel a nedostatečné uplatňování stávajících pravidel. Zřízení organizací odpovědných za rozšířenou odpovědnost výrobců v každém členském státě může být užitečným podpůrným opatřením pro odvětví zpracování vozidel, zejména pro zpracování, které není ekonomicky životaschopné, za předpokladu, že bude zaručena spravedlivá a rovná hospodářská soutěž. Zavedení systémů rozšířené odpovědnosti výrobce v členských státech

([9]) Evropská komise – Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles (Plnění cílů pro obsah recyklovaných plastů v nových osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech).

([10]) European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work (Projekt evropských sociálních partnerů v oblasti oběhového hospodářství a světa práce).

([11]) Pracovní dokumenty útvarů Komise: SWD(2023) 256 final a SWD(2021) 60 final.

musí zajistit spravedlivé zastoupení provozovatelů zařízení pro zpracování vozidel v řídicích orgánech těchto organizací. V otázce individuálního převzetí rozšířených povinností výrobců EHSV požaduje zavedení účinných záruk, jež by byly rovnocenné zárukám, které se vztahují na kolektivní převzetí těchto povinností, zejména z hlediska finanční odpovědnosti, a doporučuje, aby byly lépe upraveny smlouvy se soukromými provozovateli, zejména pokud jde o předsmluvní informace nebo zákaz toho, aby povinnost výrobců bezplatně zajišťovali samostatní provozovatelé odvětví oprav, opětovného použití a recyklace.

2.11. EHSV vzhledem k současné nedostatečné sledovatelnosti vozidel v Evropě vřele vítá opatření, jejichž cílem je zajistit, aby vozidla byla zpracovávána autorizovanými subjekty v souladu s platnými předpisy, zejména opatření, podle něhož může být vozidlo vyřazeno z registru až poté, co příslušné orgány členských států obdrží osvědčení o likvidaci vozidla.

2.12. Pokud jde o povinnost demontáže za účelem opětovného použití a renovace, EHSV zdůrazňuje význam tržního přístupu založeného na poptávce, aby byla zajištěna ekonomická životaschopnost těchto demontáží. EHSV doporučuje přijmout přísnější pravidla týkající se opatření, která mají členské státy přijmout, aby podpořily trh pro opětovné použití, repasování a renovaci, a tím usnadnily vytváření místních pracovních míst v Evropě. V této souvislosti musí být umožněn další prodej dílů z vozidel s ukončenou životností ve střediscích pro zpracování vozidel s ukončenou životností za účelem jejich opětovného použití. EHSV rovněž doporučuje zakázat smluvní ustanovení mezi výrobcem a podnikem, která by zavazovala k vracení dílů demontovaných z vozidel výrobci.

2.13. Pokud jde o povinnost demontáže pro účely recyklace, EHSV zdůrazňuje, že současná evropská technologie po drcení již produkuje recyklované plasty pro zabudování do nových vozidel. EHSV doporučuje přehodnotit navrhované povinnosti demontáže s ohledem na zásadu technologické neutrality, jejich užitečnost a zjištěnou ekonomickou účinnost stávajících procesů, jako je například proces po drcení. Pokud jde o zpětné získávání chladiv obsažených v klimatizačních systémech vozidel s ukončenou životností, EHSV doporučuje zahájit diskusi s členskými státy s cílem stanovit realistickou míru v závislosti na materiálech a odvětví, přičemž náklady na tento proces by měli nést výrobci.

2.14. EHSV zdůrazňuje význam pravidel týkajících se řešení nelegálního odvětví zpracování vozidel. Pověřit soukromý sektor úkolem stanovit podmínky potřebné k provádění této činnosti prostřednictvím obchodních smluv s výrobci by poškodilo legální odvětví zpracování vozidel s ukončenou životností. Oprávnění od příslušných orgánů je nezbytné, aby bylo zajištěno, že provozovatelé mají technické, finanční a organizační kapacity pro zpracování vozidel s ukončenou životností. Nařízení musí zajistit, aby tuto kontrolní funkci vykonávaly příslušné orgány v každém členském státě EU. EHSV rovněž důrazně podporuje pravidla pro vývoz umožňující lépe rozlišovat mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností.

V Bruselu dne 14. prosince 2023.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru

Oliver RÖPKE