C/2024/1593

5.3.2024

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF

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

(C/2024/1593)

Ordfører: **Bruno CHOIX**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 19.10.2023
	Rådet, 21.11.2023
Retsgrundlag	Artikel 114 og 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø
Vedtaget i sektionen	22.11.2023
Vedtaget på plenarforsamlingen	14.12.2023
Plenarforsamling nr.	583
Resultat af afstemningen	
(for/imod/hverken for eller imod)	163/0/2

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Forslaget til forordning om køretøjer, som Kommissionen forelagde den 13. juli 2023 ([1]), er en vigtig tekst, der skal øge bæredygtigheden og cirkulariteten af køretøjer, der markedsføres i Europa. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) glæder sig meget over denne tekst og mener, at der er plads til endnu større ambitioner med hensyn til foranstaltninger til design af køretøjer med henblik på at sikre deres cirkularitet.

1.2. Med hensyn til kravene om genanvendt indhold støtter EØSU fuldt ud forpligtelsen til at medtage mindst 25 % genanvendt plast i hvert køretøj og anbefaler, at der træffes tilsvarende foranstaltninger for at stimulere genanvendelsen af andre materialer, der anvendes i køretøjer, hvis miljømæssige fordele ikke udnyttes tilstrækkeligt.

1.3. EØSU støtter på det kraftigste kravene til design af køretøjer for at sikre reparation, vedligeholdelse, udskiftning og genbrug af bildele. Udvalget mener, at der er behov for yderligere garantier for at sikre, at godkendte behandlingsanlæg har fri og ensartet adgang til dele og komponenter til køretøjer, navnlig med hensyn til batterier til elektriske køretøjer. EØSU anbefaler at forbyde kontraktbestemmelser, der begrænser markedsføring af dele og materialer til producenterne selv og deres netværk. EØSU anbefaler også, at der på producenternes regning indføres uddannelse til operatørerne i fjernelse, udskiftning og genmontering af batterier.

1.4. EØSU støtter foranstaltninger til styrkelse af producenternes information og mærkning og anbefaler, at det sikres, at uafhængige operatører, navnlig meget små virksomheder, har adgang til oplysninger uden ekstra omkostninger, og at producenterne seriefremstiller reservedele på en sådan måde, at de kan omprogrammeres og genindføres i nye køretøjer.

1.5. EØSU bifalder etableringen af en retfærdig repræsentation af godkendte behandlingsanlæg i de styrende organer for producentansvarsorganisationerne for det udvidede producentansvar i medlemsstaterne. For at sikre fair og retfærdig konkurrence i sektoren for behandling af køretøjer anbefaler EØSU, at der i kontrakter med de godkendte behandlingsanlæg stilles effektive og tilsvarende garantier mellem det individuelle og det kollektive ansvar for disse forpligtelser, navnlig med hensyn til oplysninger forud for kontraktindgåelse eller forbud mod at pålægge godkendte behandlingsanlæg byrden for forpligtelser, der påhviler producenten.

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

1.6. I betragtning af den betydelige mangel på sporbarhed af køretøjer i Europa bifalder EØSU i høj grad de foranstaltninger, der har til formål at forbedre sporbarhed og indsamling af køretøjer, navnlig ved at kræve en skrotningsattest udstedt af et godkendt behandlingsanlæg i forbindelse med køretøjers afregistrering.

1.7. EØSU glæder sig meget over, at medlemsstaterne nu forpligtes til at styrke markedet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af udrangerede køretøjsdele. Det anbefaler, at der vedtages strengere foranstaltninger som led i forordningen, og at det sikres, at videresalg af dele kun kan foretages af godkendte behandlingsanlæg. For at sikre, at de godkendte behandlingsanlæg ejer materialerne, anbefaler EØSU også, at der forbydes kontraktbestemmelser mellem en producent og en virksomhed, som indebærer, at dele, der er taget fra køretøjer, skal returneres til producenten.

1.8. Med hensyn til demonteringsforpligtelser med henblik på genanvendelse anbefaler EØSU, at de revurderes i lyset af de økonomiske omkostninger og miljømæssige fordele, der er forbundet hermed, samt princippet om teknologineutralitet i forfølgelsen af miljømål, navnlig for så vidt angår instrumentbræt. EØSU anbefaler også, at man sammen med medlemsstaterne drøfter de satser, der skal fastsættes for genvinding af kølemidler i klimaanlæg i udrangerede køretøjer.

1.9. EØSU understreger betydningen af reglerne om bekæmpelse af ulovlig behandling af køretøjer og anbefaler, at de kompetente myndigheders tilsynsfunktion sikres behørigt i alle EU's medlemsstater. EØSU støtter desuden på det kraftigste eksportreglerne, som gør det muligt at skelne klarere mellem brugte og udrangerede køretøjer.

2. **Generelle bemærkninger**

Indledning

2.1. Den 13. juli 2023 foreslog Kommissionen efter en revision en ny forordning om udrangerede køretøjer med henblik på at øge cirkulariteten ([2]). I overensstemmelse med den europæiske grønne pagt og handlingsplanen for den cirkulære økonomi bygger dette forslag til forordning om køretøjer på to eksisterende direktiver, som det erstatter, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF ([3]) om udrangerede køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF ([4]) om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder. Med henvisning til de relaterede udtalelser fra EØSU ([5]) er denne udtalelse en fortsættelse af disse udtalelser, navnlig for så vidt angår styrkelsen af markedet for sekundære råstoffer gennem bindende retlige bestemmelser ([6]).

2.2. Den europæiske bilindustri er en af de mest ressourceintensive industrier i EU og tegner sig for 19 % af efterspørgslen i EU's stålindustri, 10 % af plastforbruget, en betydelig del af efterspørgslen efter aluminium (42 % for alt transportudstyr), kobber (6 % for bildele), gummi (65 % af produktionen af gummivarer) og glas ([7]). I den forbindelse glæder EØSU sig over dette forslag til forordning, som fastsætter harmoniserede regler for hele køretøjernes livscyklus med henblik på at øge deres cirkularitet fra design og markedsføring frem til endelig behandling. For at sikre en holistisk tilgang til køretøjers cirkularitet vil en konstant dialog med alle aktører i værdikæden være af afgørende betydning og kunne inspireres af det forbillede, som den europæiske interessentplatform ([8]) for cirkulær økonomi repræsenterer. Der er behov for et retfærdigt og inklusivt system til styring af forsyningskæden.

Køretøjsdesign for at sikre cirkularitet

2.3. EØSU glæder sig over, at forordningens anvendelsesområde omfatter yderligere kategorier af busser, lastbiler og påhængskøretøjer (M3, M2, N3, N2, O) og motorcykler (L3e til L7e), og at der nu vil blive sikret en reguleret endelig behandling af disse kategorier af køretøjer ved afslutningen af deres livscyklus, herunder særlige krav til specialkøretøjer. En bredere anvendelse af cirkularitetsforanstaltninger vil bidrage til større modularitet blandt køretøjer. I lyset af de hurtige ændringer i de forskellige typer transportmidler anbefaler EØSU, at anvendelsesområdet udvides til at omfatte innovative køretøjer, der ikke er nævnt i forordningen (foruden sikkerhedskøretøjer og udrykningskøretøjer).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10).
([5]) EØSU's udtalelse om Revision af CO_2-emissionsstandarderne for tunge køretøjer (EUT C 349 af 29.9.2023, s. 134).
([6]) EØSU's udtalelse om en ny handlingsplan for den cirkulære økonomi (EUT C 364 af 28.10.2020, s. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. EØSU støtter fuldt ud forpligtelsen til at medtage et minimumsindhold af genanvendt plast på 25 % i hvert køretøj, da genanvendelse har betydelige miljømæssige fordele ([9]). Udviklingen af plastgenanvendelsesindustrien bidrager til at diversificere forsyningskilderne for producenterne, stimulerer væksten i en europæisk plastgenanvendelsesindustri baseret på post shredder-teknologier og er en vigtig kilde til jobskabelse i Europa. EØSU støtter indførelsen af mere ambitiøse og trinvise foranstaltninger til genanvendelse af plast samt indførelsen af tilsvarende foranstaltninger til fremme af genanvendelse af andre materialer, der anvendes i køretøjer, hvis miljømæssige fordele ikke udnyttes tilstrækkeligt.

2.5. De bestemmelser, der forpligter producenten til ved designet af køretøjet at skabe mulighed for at kunne fjerne og udskifte dele og komponenter på en enkel og ikkedestruktiv måde, er afgørende for udviklingen af markedet for genbrug af dele og -komponenter til køretøjer i Europa. For at udvikle disse aktiviteter i køretøjets anvendelses- og ophugningsfase er det nødvendigt at sikre, at godkendte behandlingsanlæg og reparations- og vedligeholdelsesoperatører har adgang til dele og komponenter til køretøjer, herunder batterier til elektriske køretøjer og elektriske fremdriftsmotorer. EØSU anbefaler at forbyde kontraktbestemmelser, der begrænser markedsføringen af genanvendelige og genanvendte dele af køretøjer til producenternes egne netværk, navnlig hvad angår batterier.

2.6. EØSU beklager manglen på en artikel om opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og den sociale dialogs rolle i Kommissionens forslag og i konsekvensanalysen. Det fælles projekt mellem arbejdsmarkedets parter i EU understreger, at omstillingen til en cirkulær økonomi normalt kræver højere kvalifikationer hos arbejdstagerne ([10]). I lyset af de ændringer, der følger af køretøjers cirkularitetsforpligtelser, understreger EØSU betydningen af, at lovgiveren vurderer arbejdstagernes nye kvalifikationsbehov for at kunne reagere på udviklingen i bilindustrien. EØSU anbefaler, at der tilrettelægges teknisk uddannelse, der er tilgængelig for alle arbejdstagere, med henblik på at øge deres færdigheder, garantere deres sikkerhed på arbejdspladsen og deres trivsel.

2.7. EØSU anbefaler også, at der indføres en uddannelse, hvor fabrikanterne er ansvarlige for at levere alle tekniske data og reparationsmetoder vedrørende fjernelse, udskiftning og genmontering af batterier foretaget af operatører, navnlig for at forhindre risici for de ansattes sundhed og sikkerhed under arbejdet med køretøjerne.

Køretøjers cirkularitet i løbet af deres levetid

2.8. EØSU støtter foranstaltninger, der skal styrke producenternes informationsformidling og mærkning. Obligatoriske oplysninger om genanvendt indhold i køretøjer er afgørende for at sikre harmoniserede oplysninger om køretøjernes CO_2-fodaftryk, producenternes gennemførelse af en cirkularitetsstrategi og informerede forbrugervalg vedrørende cirkularitet.

2.9. Informationsudveksling mellem producenter og operatører er afgørende for at sikre en velfungerende cirkulær økonomi. For at sikre reparation, vedligeholdelse, udskiftning og reintegration af køretøjsdele, -komponenter og -materialer er det vigtigt, at affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesoperatører har fri, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til de oplysninger, der er nødvendige for at udføre disse operationer. I overensstemmelse med princippet om udvidet producentansvar og under hensyntagen til risiciene for sikkerheden og sundheden for de operatører, der arbejder med køretøjerne, bør uafhængige operatører, navnlig meget små virksomheder, sikres, at oplysningerne stilles til rådighed uden ekstra omkostninger, og at producenterne seriefremstiller delene på en sådan måde, at de kan omprogrammeres og genindføres i nye køretøjer.

Indsamling og behandling af udrangerede køretøjer

2.10. EØSU henleder opmærksomheden på det store problem, der er forbundet med den manglende sporbarhed af køretøjer til behandling, eftersom 32 % af de udrangerede køretøjer ikke kan lokaliseres, dvs. ca. 3,4 mio. køretøjer om året ([11]), navnlig på grund af manglende oplysninger om overdragelse af ejendomsretten til køretøjer og manglende anvendelse af de eksisterende regler. Oprettelse af producentansvarsorganisationer i forbindelse med det udvidede producentansvar i hver medlemsstat kan være en nyttig foranstaltning til at støtte sektoren til behandling af køretøjer, navnlig for så vidt angår økonomisk uholdbare behandlingsoperationer, forudsat at der sikres fair og retfærdig konkurrence.

([9]) Kommissionen — Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles.
([10]) European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work.
([11]) Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: SWD(2023) 256 final og SWD(2021) 60 final.

I forbindelse med indførelsen af ordninger for udvidet producentansvar i medlemsstaterne bør det sikres, at behandlingsvirksomhederne repræsenteres retfærdigt i disse organisationers styrende organer. Med hensyn til varetagelsen af producenternes individuelle udvidede ansvar opfordrer EØSU til, at der indføres effektive garantier svarende til dem, der gælder for den kollektive varetagelse af disse forpligtelser, navnlig hvad angår det økonomiske ansvar, og udvalget anbefaler, at der indføres en bedre regulering af kontrakter indgået med private operatører, navnlig hvad angår oplysninger forud for aftaleindgåelsen og forbud mod, at en producents forpligtelse udføres gratis af uafhængige operatører i reparations-, genbrugs- og genanvendelsessektoren.

2.11. I lyset af den nuværende mangel på sporbarhed af køretøjer i EU bifalder EØSU foranstaltningerne til sikring af, at køretøjerne behandles af godkendte operatører i overensstemmelse med de gældende regler, navnlig den foranstaltning, at registreringen af et køretøj først kan slettes, når de kompetente myndigheder i medlemsstaterne har modtaget en attest for skrotning af køretøjet.

2.12. Med hensyn til demonteringsforpligtelser i forbindelse med genbrug og istandsættelse understreger EØSU betydningen af en efterspørgselsstyret markedstilgang for at sikre disse demonteringsaktiviteters økonomiske levedygtighed. EØSU anbefaler, at der vedtages strengere regler for de foranstaltninger, som medlemsstaterne skal træffe for at stimulere markedet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse og dermed lette skabelsen af lokale arbejdspladser i Europa. I den forbindelse bør dele fra udrangerede køretøjer kunne videresælges af behandlingscentre for udrangerede køretøjer med henblik på genbrug. EØSU anbefaler at forbyde kontraktbestemmelser mellem en producent og en virksomhed, som forpligter virksomheden til at returnere dele fra køretøjer til producenten.

2.13. Med hensyn til demonteringsforpligtelser med henblik på genanvendelse påpeger EØSU, at den nuværende europæiske post shredder-teknologi allerede sikrer produktion af genanvendt plast med henblik på integration i nye køretøjer. EØSU anbefaler, at de foreslåede demonteringsforpligtelser tages op til fornyet overvejelse i lyset af princippet om teknologineutralitet, deres anvendelighed og den etablerede økonomiske effektivitet af eksisterende processer såsom post-shredding. Med hensyn til genvinding af kølemidler i udrangerede køretøjers klimaanlæg anbefaler EØSU, at der indledes drøftelser med medlemsstaterne med henblik på at fastsætte realistiske satser for de anvendte materialer og sektorer, forudsat at omkostningerne ved en sådan proces pålægges producenterne.

2.14. EØSU understreger betydningen af reglerne om bekæmpelse af ulovlig behandling af køretøjer. At give den private sektor til opgave — ved hjælp af kommercielle kontrakter indgået med fabrikanterne — at fastlægge de betingelser, hvorunder denne aktivitet kan udføres, ville være til skade for den lovlige sektor for behandling af udrangerede køretøjer. Den tilladelse, der udstedes af de kompetente myndigheder, er afgørende for at kontrollere, at operatørerne har den nødvendige tekniske, økonomiske og organisatoriske kapacitet til at behandle udrangerede køretøjer. Forordningen skal sikre, at denne kontrolfunktion varetages af de kompetente myndigheder i hver af Den Europæiske Unions medlemsstater. EØSU støtter eksportreglerne, som gør det muligt at skelne bedre mellem brugte og udrangerede køretøjer.

Bruxelles, den 14. december 2023.

Oliver RÖPKE

Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg