C/2024/1593

5.3.2024

# Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ»

*[COM(2023) 451 final — 2023/0284 (COD)]*

(C/2024/1593)

Εισηγητής: ο κ. **Bruno CHOIX**

| | |
|---|---|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 19.10.2023 |
| | Συμβούλιο, 21.11.2023 |
| Νομική βάση | Άρθρα 114 και 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Γεωργία, αγροτική ανάπτυξη, περιβάλλον |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 22.11.2023 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 14.12.2023 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 583 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας | |
| (υπέρ/κατά/αποχές) | 163/0/2 |

## 1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η πρόταση κανονισμού σχετικά με τα οχήματα, την οποία υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 13 Ιουλίου 2023 [1], συνιστά σημαντικό κείμενο για την αύξηση της βιωσιμότητας και της κυκλικότητας των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) επικροτεί θερμά το κείμενο αυτό και πιστεύει ότι υπάρχουν περιθώρια για ακόμη μεγαλύτερη φιλοδοξία ως προς τα μέτρα που αφορούν τον σχεδιασμό των οχημάτων με σκοπό τη διασφάλιση της κυκλικότητάς τους.

1.2. Όσον αφορά τις απαιτήσεις ανακυκλωμένου περιεχομένου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την υποχρέωση για τουλάχιστον 25 % ανακυκλωμένων πλαστικών υλών σε κάθε όχημα, συνιστά δε τον ορισμό ανάλογων μέτρων για την προώθηση της ανακύκλωσης και άλλων υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα και το περιβαλλοντικό όφελος των οποίων δεν αξιοποιείται επαρκώς.

1.3. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά τις απαιτήσεις σχεδιασμού των οχημάτων που αφορούν τη διασφάλιση της επισκευής, της συντήρησης, της αντικατάστασης και της επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων αυτοκινήτων. Εκτιμά ότι απαιτούνται πρόσθετες εγγυήσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα έχουν ελεύθερη πρόσβαση χωρίς διακρίσεις σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων, ιδίως όσον αφορά τις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων. Η ΕΟΚΕ συνιστά να απαγορευθούν οι συμβατικές ρήτρες που περιορίζουν την εμπορία εξαρτημάτων και υλικών αποκλειστικά στους κατασκευαστές, εντός του δικτύου τους. Η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης να παρέχεται κατάρτιση, η οποία θα βαρύνει τους κατασκευαστές, σχετικά με την αφαίρεση, την αντικατάσταση και την επανατοποθέτηση των μπαταριών από τους φορείς εκμετάλλευσης.

1.4. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τα μέτρα για την ενίσχυση της πληροφόρησης και της επισήμανσης από τους κατασκευαστές και συνιστά να εξασφαλιστεί η παροχή πληροφοριών χωρίς πρόσθετο κόστος στους ανεξάρτητους φορείς, ιδίως δε στις πολύ μικρές επιχειρήσεις, καθώς και η σειριοποίηση των εξαρτημάτων από τους κατασκευαστές, ώστε να μπορούν να επαναπρογραμματιστούν και να επανεισαχθούν σε νέα οχήματα.

1.5. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την καθιέρωση δίκαιης εκπροσώπησης του κλάδου των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας στα διοικητικά όργανα των οργανώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού στα κράτη μέλη. Για την εξασφάλιση δίκαιου και ισότιμου ανταγωνισμού στον τομέα της επεξεργασίας οχημάτων, η ΕΟΚΕ συνιστά να προβλέπονται αποτελεσματικές και ισοδύναμες εγγυήσεις μεταξύ της ατομικής και της συλλογικής ανάληψης των σχετικών υποχρεώσεων, μέσω της ρύθμισης των συμβάσεων που συνάπτονται με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ιδίως όσον αφορά την προσυμβατική ενημέρωση ή την απαγόρευση μεταβίβασης σε εγκεκριμένη εγκατάσταση μιας υποχρέωσης που βαρύνει τον παραγωγό.

[1] COM(2023) 451 final.

1.6. Δεδομένης της σημαντικής έλλειψης ιχνηλασιμότητας των οχημάτων στην Ευρώπη, η ΕΟΚΕ επικροτεί θερμά τα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ιχνηλασιμότητας και της συλλογής των οχημάτων, ιδίως με βάση την απαίτηση προσκόμισης πιστοποιητικού καταστροφής που έχει εκδοθεί από εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, προκειμένου να αποταξινομηθεί το όχημα.

1.7. Η ΕΟΚΕ επικροτεί θερμά τις υποχρεώσεις των κρατών μελών να τονώσουν την αγορά της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Συνιστά να εγκριθούν αυστηρότερα μέτρα στο πλαίσιο του κανονισμού και να εξασφαλιστεί ότι η μεταπώληση εξαρτημάτων θα μπορεί να πραγματοποιείται αποκλειστικά από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα έχουν την κυριότητα των υλικών, η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης να απαγορευθούν τυχόν συμβατικές ρήτρες μεταξύ ενός κατασκευαστή και μιας εταιρείας, οι οποίες θα μπορούσαν να απαιτούν την επιστροφή στον κατασκευαστή των εξαρτημάτων που αφαιρούνται από τα οχήματα.

1.8. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις αποσυναρμολόγησης για σκοπούς ανακύκλωσης, η ΕΟΚΕ συνιστά να επανεξεταστούν υπό το πρίσμα του οικονομικού κόστους και των περιβαλλοντικών οφελών που προκύπτουν, καθώς και της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας κατά την επιδίωξη των περιβαλλοντικών στόχων, ιδίως όσον αφορά τον πίνακα οργάνων χειρισμού. Η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης να δρομολογηθεί προβληματισμός, μαζί με τα κράτη μέλη, σχετικά με τα ποσοστά ανάκτησης που θα πρέπει να οριστούν για τα ψυκτικά μέσα που περιέχονται στα συστήματα κλιματισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

1.9. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία των κανόνων για την καταπολέμηση του παράνομου κυκλώματος επεξεργασίας οχημάτων, συνιστά δε να εξασφαλιστεί ότι ο εποπτικός ρόλος των αρμόδιων αρχών θα ασκείται δεόντως σε κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά τους κανόνες για τις εξαγωγές, χάρη στους οποίους είναι δυνατή η σαφέστερη διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένου οχήματος και οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του.

## 2. **Γενικές παρατηρήσεις**

*Εισαγωγή*

2.1. Στις 13 Ιουλίου 2023, και μετά από επανεξέταση, η Επιτροπή πρότεινε νέο κανονισμό για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, με σκοπό την αύξηση της κυκλικότητας ([2]). Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και το σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία, η υπό εξέταση πρόταση κανονισμού για τα οχήματα βασίζεται σε δύο υφιστάμενες οδηγίες, τις οποίες αντικαθιστά: την οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους. Η παρούσα γνωμοδότηση παραπέμπει στις προηγούμενες σχετικές γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ και αποτελεί συνέχειά τους ([5]), ιδίως όσον αφορά την τόνωση της αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών μέσω δεσμευτικών νομικών διατάξεων ([6]).

2.2. Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία είναι μία από τις βιομηχανίες με τη μεγαλύτερη ένταση πόρων στην Ευρώπη, καθώς αντιπροσωπεύει το 19 % της ζήτησης της χαλυβουργίας της Ένωσης, το 10 % της κατανάλωσης πλαστικών και σημαντικό μερίδιο της ζήτησης αλουμινίου (42 % για το σύνολο του εξοπλισμού μεταφορών), χαλκού (6 % για τα εξαρτήματα αυτοκινήτων), καουτσούκ (65 % της παραγωγής προϊόντων από καουτσούκ) και γυαλιού ([7]). Συνεπώς, η ΕΟΚΕ επικροτεί την υπό εξέταση πρόταση κανονισμού, η οποία θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες που καλύπτουν ολόκληρο τον κύκλο ζωής των οχημάτων, ώστε να αυξηθεί η κυκλικότητά τους, από τον σχεδιασμό τους και τη διάθεσή τους στην αγορά έως την τελική επεξεργασία τους. Προκειμένου να διασφαλιστεί μια σφαιρική προσέγγιση της κυκλικότητας των οχημάτων, ο συνεχής διάλογος με όλους τους παράγοντες της αξιακής αλυσίδας θα είναι υψίστης σημασίας, θα μπορούσε δε να εμπνευστεί από το μοντέλο της Ευρωπαϊκής πλατφόρμας ενδιαφερόμενων μερών για την κυκλική οικονομία ([8]). Απαιτείται ένα δίκαιο σύστημα διαχείρισης της αλυσίδας εφοδιασμού, χωρίς αποκλεισμούς.

*Σχεδιασμός των οχημάτων με στόχο την εξασφάλιση της κυκλικότητας*

2.3. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού περιλαμβάνει πρόσθετες κατηγορίες λεωφορείων, βαρέων φορτηγών οχημάτων και ρυμουλκούμενων (M2, M3, N2, N3, O), καθώς και μοτοσικλετών (L3e έως L7e), και οχημάτων ειδικού σκοπού, ώστε να εξασφαλιστεί η ρύθμιση της τελικής επεξεργασίας των εν λόγω κατηγοριών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων απαιτήσεων που προβλέπονται για τα οχήματα ειδικού σκοπού. Η ευρύτερη εφαρμογή των μέτρων κυκλικότητας θα πρέπει να συμβάλει στην αύξηση της δομοστοιχείωσης των οχημάτων. Στην παρούσα συγκυρία ραγδαίων εξελίξεων στα διάφορα είδη μέσων μεταφοράς, η ΕΟΚΕ συνιστά να προβλεφθεί η δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε καινοτόμα οχήματα που δεν απαριθμούνται στον κανονισμό (εξαιρουμένων των οχημάτων ασφαλείας ή των οχημάτων έκτακτης ανάγκης).

---

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

([3]) Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ.34).

([4]) Οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβούλιου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 10).

([5]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΕΟΚΕ) με θέμα «Επανεξέταση των προτύπων για τις εκπομπές $CO_2$ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων» (ΕΕ C 349 της 29.9.2023, σ. 134).

([6]) Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία» (ΕΕ C 364 της 28.10.2020, σ. 94).

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

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

2.4. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την υποχρέωση να περιλαμβάνεται σε κάθε όχημα ελάχιστο ποσοστό 25 % ανακυκλωμένων πλαστικών υλών, καθώς η ανακύκλωση αυτή έχει σημαντικό περιβαλλοντικό όφελος ([9]). Η ανάπτυξη της βιομηχανίας ανακύκλωσης πλαστικών συμβάλλει στη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού για τους κατασκευαστές και στην τόνωση της ανάπτυξης μιας ευρωπαϊκής βιομηχανίας ανακύκλωσης πλαστικών, βασιζόμενης σε τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό, ενώ αποτελεί και σημαντική πηγή δημιουργίας θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της σταδιακής έγκρισης πιο φιλόδοξων μέτρων για την ανακύκλωση των πλαστικών, καθώς και υπέρ της έγκρισης ανάλογων μέτρων για την προώθηση της ανακύκλωσης και άλλων υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα και το περιβαλλοντικό όφελος των οποίων δεν αξιοποιείται επαρκώς.

2.5. Οι διατάξεις που υποχρεώνουν τον κατασκευαστή να προβλέπει, κατά τον σχεδιασμό του οχήματος, τη δυνατότητα ευχερούς αφαίρεσης και αντικατάστασης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων χωρίς να καταστρέφονται, είναι ουσιώδους σημασίας για την ανάπτυξη της αγοράς επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων στην Ευρώπη. Προκειμένου να αναπτυχθούν οι εν λόγω λειτουργίες κατά τα στάδια της χρήσης και της απόσυρσης του οχήματος, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και οι φορείς επισκευής και συντήρησης θα έχουν πρόσβαση σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος, ιδίως δε στις μπαταρίες των ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Η ΕΟΚΕ συνιστά να απαγορευτούν οι συμβατικές ρήτρες που περιορίζουν την εμπορία ανακυκλώσιμων και ανακυκλωμένων εξαρτημάτων οχημάτων αποκλειστικά στους κατασκευαστές εντός του δικτύου τους, ιδίως όσον αφορά τις μπαταρίες.

2.6. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για την απουσία άρθρου, στην πρόταση της Επιτροπής και στην εκτίμηση επιπτώσεων, σχετικά τόσο με την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση των εργαζομένων όσο και με τον ρόλο του κοινωνικού διαλόγου. Στο κοινό έργο των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ σχετικά με την κυκλική οικονομία, υπογραμμίζεται ότι η μετάβαση σε μια κυκλική οικονομία απαιτεί συνήθως από τους εργαζομένους υψηλότερα προσόντα ([10]). Δεδομένων των αλλαγών που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις κυκλικότητας για τα οχήματα, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι είναι σημαντικό να αξιολογηθούν από τον νομοθέτη οι νέες ανάγκες των εργαζομένων σε δεξιότητες προκειμένου να ανταποκριθούν στην εξέλιξη του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η ΕΟΚΕ συνιστά να οργανωθεί τεχνική κατάρτιση, προσβάσιμη σε όλους τους εργαζομένους, ώστε να αναβαθμιστούν οι δεξιότητές τους και να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η ευεξία τους στην εργασία.

2.7. Η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης να οργανωθούν κύκλοι κατάρτισης —με ευθύνη των κατασκευαστών για την παροχή όλων των τεχνικών δεδομένων και των μεθόδων επισκευής— σχετικά με την αφαίρεση, την αντικατάσταση και την επανατοποθέτηση των μπαταριών από τους φορείς εκμετάλλευσης, προκειμένου κυρίως να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων κατά την παρέμβαση σε οχήματα.

*Κυκλικότητα των οχημάτων κατά τη διάρκεια ζωής τους*

2.8. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τα μέτρα για την ενίσχυση της πληροφόρησης και της επισήμανσης εκ μέρους των κατασκευαστών. Η υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα έχει καθοριστική σημασία για τη διασφάλιση εναρμονισμένης πληροφόρησης σχετικά με το αποτύπωμα άνθρακα, την εφαρμογή από τους κατασκευαστές μιας στρατηγικής για την κυκλικότητα και τη δυνατότητα των καταναλωτών να προβαίνουν σε τεκμηριωμένη επιλογή σχετικά με την κυκλικότητα.

2.9. Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ παραγωγών και φορέων εκμετάλλευσης έχει καίρια σημασία για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της κυκλικής οικονομίας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η επισκευή, η συντήρηση, η αντικατάσταση και η επανατοποθέτηση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών του οχήματος, είναι σημαντικό οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και οι φορείς επισκευής και συντήρησης να έχουν ελεύθερη και τυποποιημένη πρόσβαση, χωρίς διακρίσεις, στις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών. Σύμφωνα με την αρχή της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για την υγεία και την ασφάλεια των φορέων που παρεμβαίνουν στα οχήματα, πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων, ιδίως δε των πολύ μικρών επιχειρήσεων, στις πληροφορίες χωρίς πρόσθετο κόστος, καθώς και η σειριοποίηση των εξαρτημάτων από τους κατασκευαστές, ώστε να μπορούν να επαναπρογραμματιστούν και να επανεισαχθούν σε νέα οχήματα.

*Συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους*

2.10. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στο μείζον πρόβλημα που θέτει η έλλειψη ιχνηλασιμότητας των οχημάτων για την επεξεργασία τους, δεδομένου ότι το 32 % των οχημάτων που έχουν αποταξινομηθεί, ήτοι περίπου 3,4 εκατομμύρια οχήματα ετησίως, δεν μπορούν να εντοπιστούν ([11]), κυρίως λόγω της έλλειψης πληροφοριών σχετικά με τη μεταβίβαση της κυριότητας των οχημάτων και της μη εφαρμογής των υφιστάμενων κανόνων. Η εγκατάσταση, σε κάθε κράτος μέλος, οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο μέτρο στήριξης για την αλυσίδα επεξεργασίας οχημάτων, ιδίως όσον αφορά τις οικονομικά μη βιώσιμες λειτουργίες επεξεργασίας, υπό την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλίζεται δίκαιος και ισότιμος ανταγωνισμός. Η δημιουργία συστημάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού στα κράτη μέλη πρέπει να προβλέπει την ισότιμη εκπροσώπηση των

([9]) European Commission — Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles (Ευρωπαϊκή Επιτροπή — Προς την επίτευξη στόχων περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένο πλαστικό στα νέα επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα).

([10]) European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work (Έργο των Ευρωπαίων κοινωνικών εταίρων για την κυκλική οικονομία και τον κόσμο της εργασίας).

([11]) Έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής: SWD(2023) 256 final και SWD(2021) 60 final.

φορέων επεξεργασίας οχημάτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων. Όσον αφορά την ανάληψη σε ατομική βάση της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, η ΕΟΚΕ ζητεί την πρόβλεψη αποτελεσματικών εγγυήσεων, ανάλογων με εκείνες που ισχύουν στην περίπτωση συλλογικής ανάληψης της εν λόγω ευθύνης, ιδίως όσον αφορά την οικονομική ευθύνη, συνιστά δε την καλύτερη ρύθμιση των συμβάσεων που συνάπτονται με ιδιωτικούς φορείς, ιδίως όσον αφορά την προσυμβατική ενημέρωση ή την απαγόρευση της δυνατότητας μια υποχρέωση του παραγωγού να αποτελεί αντικείμενο δωρεάν παροχής υπηρεσίας από τους ανεξάρτητους φορείς της αλυσίδας επισκευής, επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης.

2.11. Δεδομένης της έλλειψης ιχνηλασιμότητας των οχημάτων στην Ευρώπη επί του παρόντος, η ΕΟΚΕ επικροτεί θερμά τα μέτρα με στόχο να εξασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις θα επεξεργάζονται τα οχήματα σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, ιδίως δε το μέτρο σύμφωνα με το οποίο για την αποταξινόμηση οχήματος απαιτείται η προσκόμιση πιστοποιητικού καταστροφής του οχήματος στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

2.12. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις αποσυναρμολόγησης για επαναχρησιμοποίηση και ανακαίνιση, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία μιας αγορακεντρικής προσέγγισης με γνώμονα τη ζήτηση, ώστε να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα των εν λόγω εργασιών αποσυναρμολόγησης. Η ΕΟΚΕ συνιστά την έγκριση αυστηρότερων κανόνων όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να λάβουν τα κράτη μέλη για την τόνωση της αγοράς επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης, γεγονός που θα διευκολύνει τη δημιουργία τοπικών θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Επί του προκειμένου, τα εξαρτήματα που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πρέπει να μπορούν να μεταπωλούνται από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, με σκοπό την επαναχρησιμοποίησή τους. Η ΕΟΚΕ συνιστά να απαγορευθούν οι συμβατικές ρήτρες μεταξύ ενός κατασκευαστή και μιας εταιρείας, οι οποίες θα μπορούσαν να απαιτούν την επιστροφή στον κατασκευαστή των εξαρτημάτων που αφαιρούνται από τα οχήματα.

2.13. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις αποσυναρμολόγησης για σκοπούς ανακύκλωσης, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι οι σημερινές τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό στην Ευρώπη εξασφαλίζουν ήδη την παραγωγή ανακυκλωμένων πλαστικών με σκοπό την ενσωμάτωσή τους σε νέα οχήματα. Η ΕΟΚΕ συνιστά την επαναξιολόγηση των προτεινόμενων υποχρεώσεων αποσυναρμολόγησης, υπό το πρίσμα της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας, της χρησιμότητάς τους και της διαπιστωμένης οικονομικής αποδοτικότητας των υφιστάμενων διαδικασιών, όπως είναι οι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό. Όσον αφορά την ανάκτηση των ψυκτικών μέσων που περιέχονται στα συστήματα κλιματισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η ΕΟΚΕ συνιστά να διεξαχθεί προβληματισμός με τα κράτη μέλη με σκοπό τον καθορισμό ρεαλιστικών ποσοστών, ανάλογα με τα υλικά και τις αλυσίδες αξίας που υφίστανται ήδη, και να προβλεφθεί ότι το κόστος της διαδικασίας θα βαρύνει τους παραγωγούς.

2.14. Η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία των κανόνων για την καταπολέμηση των παράνομων κυκλωμάτων επεξεργασίας οχημάτων. Η ανάθεση στον ιδιωτικό τομέα της μέριμνας για τον καθορισμό —μέσω εμπορικών συμβάσεων που συνάπτονται με τους κατασκευαστές— των απαιτούμενων προϋποθέσεων για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής θα ήταν επιζήμια για τη νόμιμη αλυσίδα επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η έγκριση που εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές έχει καθοριστική σημασία προκειμένου να εξακριβώνεται ότι οι φορείς εκμετάλλευσης διαθέτουν όντως την αναγκαία τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο κανονισμός θα πρέπει να διασφαλίζει ότι ο εποπτικός αυτός ρόλος θα ασκείται δεόντως από τις αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τους κανόνες για τις εξαγωγές, χάρη στους οποίους είναι δυνατή η σαφέστερη διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένου οχήματος και οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2023.

*Ο Πρόεδρος*
*της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*

Oliver RÖPKE