C/2024/1593

5.3.2024

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõudeid ja romusõidukite käitlemist ning millega muudetakse määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ“

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

(C/2024/1593)

Raportöör: **Bruno CHOIX**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament 19.10.2023
	nõukogu, 21.11.2023
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 114 ja 304
Vastutav sektsioon	põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	22.11.2023
Vastuvõtmine täiskogus	14.12.2023
Täiskogu istungjärk nr	583
Hääletuse tulemus	
(poolt/vastu/erapooletuid)	163/0/2

1. **Järeldused ja soovitused**

1.1. Euroopa Komisjon esitas 13. juulil 2023 ettepaneku võtta vastu määrus sõidukite kohta ([1]). See on oluline seadusandlik ettepanek, mille eesmärk on suurendada Euroopas turule lastud sõidukite kestlikkust ja ringluspõhisust. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tunneb suurt heameelt selle määruse ettepaneku üle ja leiab, et sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse tagamiseks võiks võtta veelgi ambitsioonikamaid meetmeid.

1.2. Ringlussevõetud materjalide sisalduse nõuete osas toetab komitee täielikult nõudmist, et igas sõidukis peaks ringlussevõetud plasti sisaldus olema vähemalt 25 %. Komitee soovitab kehtestada samaväärsed meetmed selleks, et hoogustada muude sõidukites kasutatavate materjalide ringlussevõttu, mille puhul ei ole keskkonnakasu piisavalt ära kasutatud.

1.3. Komitee toetab täielikult sõidukite konstruktsiooninõudeid, millega tagatakse autotarvikute remont, hooldus, asendamine ja korduskasutamine. Ta leiab, et vaja on täiendavaid tagatisi, tänu millele oleks tegevusloaga lammutuskodadel vaba ja piiramatu juurdepääs sõidukite tarvikutele ja osadele, eelkõige mis puudutab elektrisõidukite akusid. Komitee soovitab keelata lepingutingimused, millega lubatakse tootjatel turustada autotarvikuid ja materjale ainult oma võrgustiku kaudu. Samuti soovitab komitee nõuda tootjatelt omal kulul ettevõtjatele koolituste pakkumist selle kohta, kuidas akusid turult kõrvaldada, asendada ja uuesti integreerida.

1.4. Komitee toetab meetmeid, millega tugevdatakse teabe esitamist ja märgistamist tootjate poolt, ning soovitab tootjatel teha sõltumatutele ettevõtjatele, eelkõige väga väikestele ettevõtjatele, ilma lisatasudeta kättesaadavaks teabe tarvikute kohta ning tarvikute serialiseerimise, et neid saaks ümber programmeerida ja uuesti sõidukitesse lisada.

1.5. Komitee kiidab heaks kavatsuse tagada tegevusloaga lammutuskodade sektori õiglane esindatus laiendatud tootjavastutuse organisatsioonide juhtorganites liikmesriikides. Selleks et tagada aus ja õiglane konkurents sõidukite töötlemise sektoris, soovitab komitee kindlustada tõhusate ja võrdväärsete tagatiste abil individuaalse ja kollektiivse vastutuse võtmise kohustuste eest, reguleerides tegevusloaga lammutuskodadega sõlmitud lepinguid, eelkõige seoses lepingueelse teabega või keeluga panna tootjal lasuv kohustus tegevusloaga lammutuskojale.

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

1.6. Arvestades sõidukite äärmiselt puudulikku jälgitavust Euroopas, väljendab komitee suurt heameelt meetmete üle, mille eesmärk on parandada sõidukite jälgitavust ja kogumist, eelkõige nõudes sõiduki registrist kustutamiseks tegevusloaga lammutuskoja väljastatud lammutustõendit.

1.7. Komitee tunneb suurt heameelt liikmesriikidele pandud kohustuse üle stimuleerida romusõidukite korduskasutatud, taastatud ja uuendatud tarvikute turgu. Komitee soovitab võtta määruse alusel rangemaid meetmeid ja tagada, et tarvikuid võiksid edasi müüa ainult tegevusloaga lammutuskojad. Selleks et tegevusloaga lammutuskojad oleksid materjalide omanikud, soovitab komitee samuti keelata tootja ja ettevõtja vahelised lepingutingimused, millega nõutakse sõidukitelt eemaldatud tarvikute tagastamist tootjale.

1.8. Seoses ringlussevõtuks nõutava demonteerimise kohustusega soovitab komitee seda uuesti hinnata, võttes arvesse kaasnevat majanduslikku kulu ja keskkonnakasu ning tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet keskkonnaeesmärkide saavutamisel, eelkõige näidikupaneelide puhul. Samuti soovitab komitee liikmesriikidega arutada, millised määrad tuleks kehtestada romusõidukite kliimaseadmetes sisalduvate külmaainete taaskasutamisele.

1.9. Komitee rõhutab vajadust sõidukite ebaseadusliku töötlemise vastase võitluse eeskirjade järele ja soovitab tagada, et igas Euroopa Liidu liikmesriigis teostaksid pädevad asutused nõuetekohaselt oma kontrollifunktsiooni. Lisaks toetab komitee kindlalt ekspordieeskirju, mis võimaldavad kasutatud sõidukeid ja romusõidukeid selgemalt eristada.

2. **Üldised märkused**

Sissejuhatus

2.1. 13. juulil 2023 esitas komisjon pärast läbivaatamist ettepaneku võtta vastu uus määrus romusõidukite kohta, et suurendada nende ringlussevõttu ([2]). Kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe ja ringmajanduse tegevuskavaga tugineb kõnealune sõidukite määruse ettepanek kahele olemasolevale direktiivile ja asendab need: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53/EÜ ([3]) kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/64/EÜ, ([4]) mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust. Käesolev arvamus on jätkuks komitee asjaomastele arvamustele, ([5]) eelkõige seoses teiseste toorainete turu hoogustamisega siduvate õigusnormide abil ([6]).

2.2. Euroopa Liidu autotööstus on üks Euroopa ressursimahukamaid tööstusharusid, mille arvele langeb 19 % ELi terasetööstuse nõudlusest, 10 % plasti kogutarbimisest ning märkimisväärne osa nõudlusest alumiiniumi (42 % kõigi transpordivahendite puhul), vase (6 % autoosade puhul), kautšuki (65 % üldiste kummitoodete toodangust) ja klaasi järele ([7]). Sellega seoses väljendab komitee heameelt määruse ettepaneku üle, millega kehtestatakse ühtlustatud eeskirjad sõidukite kogu olelusringi kohta, et suurendada nende ringlussevõttu konstrueerimisest ja turule laskmisest kuni töötlemiseni olelusringi lõpus. Sõidukite ringluspõhisuse terviklikuks käsitlemiseks on väga tähtis tagada pidev dialoog kõigi väärtusahela sidusrühmadega ning selle aluseks võiks võtta Euroopa ringmajanduse sidusrühmade platvormi mudeli ([8]). Vaja on õiglast ja kaasavat tarneahela juhtimissüsteemi.

Sõidukite konstrueerimine nende ringluspõhisuse tagamiseks

2.3. Komitee väljendab heameelt asjaolu üle, et määruse kohaldamisala hõlmab täiendavaid busside, raskeveokite ja haagiste (M2, M3, N2, N3, O) ja mootorrataste (L3e kuni L7e) kategooriaid, et tagada nende sõidukikategooriate reguleeritud lõpptöötlemine nende kasutusea lõpus, sealhulgas teatavad eriotstarbelistele sõidukitele ette nähtud nõuded. Ringlusmeetmete laiem kohaldamine peab aitama kaasa sõidukite suuremale modulaarsusele. Eri transpordiliikide kiire muutumise kontekstis soovitab komitee näha ette võimaluse laiendada kohaldamisala uuenduslikele sõidukitele, mida ei ole määruses loetletud (välja arvatud turva- ja alarmsõidukid).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (ELT L 269, 21.10.2000, lk 34).
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (ELT L 310, 25.11.2005, lk 10).
([5]) Komitee arvamus „Raskesõidukite CO_2 heite normide läbivaatamine“ (ELT C 349, 29.9.2023, lk 134).
([6]) Komitee arvamus „Uus ringmajanduse tegevuskava“ (ELT C 364, 28.10.2020, lk 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. Komitee toetab täielikult nõuet, et iga sõiduk peab sisaldama vähemalt 25 % ringlussevõetud plasti, kuna selline ringlussevõtt toob keskkonnale väga suurt kasu ([9]). Plasti ringlussevõtu tööstuse arendamine aitab mitmekesistada tootjate tarneallikaid, hoogustada Euroopas purustamisjäätmete tehnoloogial põhineva plasti ringlussevõtutööstuse kasvu ning on oluline töökohtade loomise allikas Euroopas. Komitee toetab ambitsioonikamate meetmete etapiviisilist rakendamist plasti ringlussevõtuks ning samaväärsete meetmete kehtestamist, et hoogustada muude sõidukites kasutatud materjalide ringlussevõttu, mille keskkonnakasu ei ole piisavalt ära kasutatud.

2.5. Sätted, mille kohaselt nõutakse tootjatelt sõiduki konstrueerimist viisil, mis võimaldaks sõiduki tarvikuid ja osi hõlpsasti ning mittepurustaval viisil eemaldada ja asendada, on olulised sõidukite tarvikute ja osade korduskasutamise turu arendamiseks Euroopas. Sellise tegevuse võimaldamiseks sõiduki kasutamis- ja lammutamisetapis on vaja tagada, et tegevusloaga lammutuskodadel ning remondi- ja hooldusettevõtjatel oleks juurdepääs sõidukite tarvikutele ja osadele, sealhulgas elektrisõidukiakudele ja elektrilistele veomootoritele. Komitee soovitab keelata lepingutingimused, millega lubatakse tootjatel turustada sõidukite ringlussevõetavaid ja ringlussevõetud elemente, eelkõige akusid, ainult oma võrgustikus.

2.6. Komitee peab kahetsusväärseks, et komisjoni ettepanekus ja mõjuhinnangus puudub artikkel töötajate täiend- ja ümberõppe ning sotsiaaldialoogi rolli kohta. Euroopa sotsiaalpartnerite ühises projektis rõhutatakse, et ringmajandusele üleminekul nõutakse töötajatelt enamasti kõrgemat kvalifikatsiooni ([10]). Pidades silmas sõidukite ringluspõhisuse kohta käivatest nõuetest tulenevaid muudatusi, rõhutab komitee, et seadusandja peab hindama uusi oskusi, mida töötajad vajavad, et vastata autotööstuse arengule. Komitee soovitab korraldada kõigile töötajatele kättesaadavaid tehniliste oskuste alaseid koolitusi, et täiendada nende oskusi, tagada tööohutus ja -heaolu.

2.7. Samuti soovitab komitee, et tootjad pakuksid oma kulul koolitusi ning esitaksid kõik tehnilised andmed ja remondimeetodid selle kohta, kuidas ettevõtjad saavad akusid turult kõrvaldada, asendada ja uuesti integreerida, eelkõige eesmärgiga vähendada ettevõtjate tervise- ja ohutusriske sõidukite töötlemise ajal.

Sõidukite ringluspõhisus olelusringi vältel

2.8. Komitee toetab meetmeid, millega karmistatakse tootjatele esitatavaid teavitamis- ja märgistamisnõudeid. Kohustuslik teave sõidukites sisalduva ringlussevõetud materjali osakaalu kohta on oluline selleks, et tagada ühtlustatud teave sõidukite CO_2 jalajälje kohta, aga ka selleks, et tootjad rakendaksid ringmajanduse strateegiat ja tarbijad teeksid teadliku ringluspõhise valiku.

2.9. Hästi toimiva ringmajanduse tagamiseks on väga oluline jagada teavet tootjate ja ettevõtjate vahel. Selleks et tagada sõidukite tarvikute, osade ja materjalide remont, hooldus, asendamine ja uuesti integreerimine, peab jäätmekäitlejatel ning remondi- ja hooldusettevõtjatel olema vaba, standardne ja mittediskrimineeriv juurdepääs nendeks tegevusteks vajalikule teabele. Kooskõlas laiendatud tootjavastutuse põhimõttega ning võttes arvesse riske sõidukeid töötlevate ettevõtjate tervisele ja ohutusele, tuleb tootjatel teha sõltumatutele ettevõtjatele, eelkõige väga väikestele ettevõtjatele, ilma lisatasudeta kättesaadavaks teave tarvikute kohta ning tarvikute serialiseerimine, et neid saaks ümber programmeerida ja lisada uutesse sõidukitesse.

Romusõidukite kogumine ja töötlemine

2.10. Komitee juhib tähelepanu tõsisele probleemile seoses sõidukite töötlemise puuduliku jälgitavusega: leidmata jääb 32 % registrist kustutatud sõidukitest, st ligikaudu 3,4 miljonit sõidukit aastas, ([11]) peamiselt seetõttu, et puudub teave sõidukite omandiõiguse ülemineku kohta ega kohaldata kehtivaid eeskirju. Tootjavastutusorganisatsioonide loomine igas liikmesriigis võib olla kasulik toetusmeede sõidukite töötlemise tööstusharule, eelkõige majanduslikult mittetasuvate töötlemistoimingute puhul, tingimusel et on tagatud aus ja õiglane konkurents. Tootjavastutussüsteemide loomisel liikmesriikides tuleb tagada sõidukite töötlemisega tegelevate ettevõtjate õiglane esindatus nende organisatsioonide

([9]) Euroopa Komisjon – „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles“.
([10]) Euroopa sotsiaalpartnerite projekt ringmajanduse ja töömaailma kohta.
([11]) Komisjoni talituste töödokumendid SWD(2023) 256 final ja SWD(2021) 60 final.

juhtorganites. Kui tootja otsustab täita oma laiendatud tootjavastutuse kohustust individuaalselt, peab komitee vajalikuks kehtestada tõhusad tagatised, mis on samaväärsed nendega, mis kehtivad kohustuste kollektiivse täitmise korral, eelkõige seoses finantsvastutusega. Komitee soovitab paremini reguleerida eraettevõtjatega sõlmitavaid lepinguid, iseäranis seoses lepingueelse teabega ning keeluga teha tootjal lasuvate kohustuste tasuta täitmine ülesandeks remondi, korduskasutamise ja ringlussevõtu tööstusharust sõltumatutele ettevõtjatele.

2.11. Arvestades praegust sõidukite puudulikku jälgitavust Euroopas, väljendab komitee suurt heameelt meetmete üle, mille eesmärk on tagada, et volitatud ettevõtjad töötlevad sõidukeid kooskõlas kehtivate eeskirjadega. Iseäranis tunnustab ta meedet, mille kohaselt saab sõiduki registrist kustutada alles pärast seda, kui liikmesriigi pädev asutus on saanud sõiduki lammutustõendi.

2.12. Seoses demonteerimise kohustusega korduskasutamise ja uuendamise eesmärgil rõhutab komitee, et oluline on nõudluspõhine lähenemisviis turule, et tagada demonteerimise majanduslik elujõulisus. Komitee soovitab kehtestada rangemad eeskirjad meetmete kohta, mida liikmesriigid peavad võtma korduskasutamise, taastamise ja uuendamise turu hoogustamiseks, hõlbustades seeläbi kohalike töökohtade loomist Euroopas. Sellega seoses peab romusõidukite töötlemiskeskustel olema võimalik romusõidukite tarvikuid korduskasutamiseks edasi müüa. Komitee soovitab keelata tootja ja ettevõtja vahelised lepingutingimused, millega nõutakse sõidukitelt eemaldatud tarvikute tagastamist tootjale.

2.13. Seoses demonteerimise kohustustega ringlussevõtu eesmärgil rõhutab komitee, et Euroopa praegune purustamisjäätmete töötlemise tehnoloogia annab juba võimaluse kasutada ringlussevõetud plasti uutes sõidukites. Komitee soovitab ettepanekus esitatud demonteerimise kohustused ümber hinnata, pidades silmas tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, nende kasulikkust ja olemasolevate protsesside, näiteks purustamisjäätmete töötlemise kulutõhusust. Seoses romusõidukite kliimaseadmetes sisalduvate külmaainete taaskasutamisega soovitab komitee arutada liikmesriikidega realistlike määrade kehtestamist materjalidele ja tööstusharudele, tingimusel et sellise protsessi kulud jäävad tootjate kanda.

2.14. Komitee rõhutab sõidukite ebaseadusliku töötlemise vastase võitluse eeskirjade tähtsust. Kui erasektorile teha ülesandeks kehtestada tootjatega sõlmitud ärilepingute abil selleks tegevuseks vajalikud tingimused, kahjustaks see seaduslikku romusõidukite töötlemise tööstusharu. Pädevate asutuste väljastatud luba on oluline, et kontrollida, kas ettevõtjatel on romusõidukite töötlemiseks vajalik tehniline, rahaline ja organisatsiooniline suutlikkus. Määrusega tuleb tagada, et igas Euroopa Liidu liikmesriigis täidavad kõnealust kontrollifunktsiooni pädevad asutused. Komitee toetab ekspordieeskirju, mis võimaldavad kasutatud sõidukeid ja romusõidukeid paremini eristada.

Brüssel, 14. detsember 2023

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president

Oliver RÖPKE