C/2024/1593

5.3.2024.

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i (EU) 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ

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

(C/2024/1593)

Izvjestitelj: **Bruno CHOIX**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 19.10.2023.
	Vijeće, 21.11.2023.
Pravna osnova:	članci 114. i 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za poljoprivredu, ruralni razvoj i okoliš
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	22.11.2023.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	14.12.2023.
Plenarno zasjedanje br.:	583
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	163/0/2

1. **Zaključci i preporuke**

1.1. Prijedlog uredbe o vozilima ([1]), koji je Europska komisija podnijela 13. srpnja 2023., važan je dokument za povećanje trajnosti i kružnosti vozila koja se stavljaju na tržište u Europi. Europski gospodarski i socijalni odbor (EGSO) snažno pozdravlja taj dokument i vjeruje da je moguće potaknuti još veće ambicije u pogledu mjera za konstrukciju vozila kojima se osigurava njihova kružnost.

1.2. Kad je riječ o zahtjevima u pogledu recikliranog sadržaja, EGSO u potpunosti podržava obvezu da minimalni udio reciklirane plastike u svakom vozilu iznosi 25 % i preporučuje uvođenje jednakovrijednih mjera za poticanje recikliranja drugih materijala koji se upotrebljavaju u vozilima i čije se koristi za okoliš ne iskorištavaju u dostatnoj mjeri.

1.3. EGSO snažno podupire zahtjeve u pogledu konstrukcije vozila usmjerene na osiguravanje popravka, održavanja, zamjene i ponovne uporabe automobilskih dijelova. Smatra da su potrebna dodatna jamstva kako bi se osiguralo da ovlaštena postrojenja za obradu imaju jednake mogućnosti besplatnog pristupa dijelovima i sastavnim dijelovima vozila, posebno kad je riječ o baterijama električnih vozila. EGSO preporučuje zabranu ugovornih klauzula kojima se stavljanje na tržište dijelova i materijala rezervira samo za proizvođače u okviru njihovih mreža. EGSO preporučuje i da proizvođači imaju obvezu provođenja osposobljavanja o uklanjanju, mijenjanju i ponovnom ugrađivanju baterija za vršitelje popravaka i održavanja.

1.4. EGSO podržava mjere kojima se nastoji postići da proizvođači poboljšaju informiranje i označivanje te preporučuje da se osigura da proizvođači neovisnim subjektima, a posebno vrlo malim poduzećima, informacije pružaju bez dodatnih troškova i da serijaliziraju dijelove kako bi ih se moglo reprogramirati i ponovno ugraditi u nova vozila.

1.5. EGSO pozdravlja činjenicu da je uspostavljena pravedna zastupljenost sektora ovlaštenih postrojenja za obradu u upravljačkim tijelima organizacija nadležnih za proširenu odgovornost proizvođača u državama članicama. Kako bi se osiguralo pošteno i pravedno tržišno natjecanje u sektoru obrade vozila, EGSO preporučuje da se osiguraju učinkovite i jednakovrijedne zaštitne mjere za pojedinačnu i kolektivnu odgovornost za te obveze reguliranjem ugovora sklopljenih s ovlaštenim postrojenjima, posebno u pogledu predugovornih informacija ili zabrane prenošenja obveze proizvođača na ovlaštena postrojenja za obradu.

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

1.6. S obzirom na nedovoljnu sljedivost vozila u Europi, EGSO snažno pozdravlja mjere usmjerene na poboljšanje njihove sljedivosti i sakupljanja, posebno zahvaljujući obvezi podnošenja potvrde o uništenju koju, radi odjave vozila, izdaje ovlašteno postrojenje za obradu.

1.7. EGSO snažno pozdravlja uvođenje obveze država članica da potiču tržište ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova otpadnih vozila. Preporučuje donošenje strožih mjera u okviru predmetne uredbe i osiguravanje da dijelovima mogu trgovati samo ovlaštena postrojenja za obradu. Kako bi se osiguralo da ovlaštena postrojenja imaju vlasništvo nad materijalima, EGSO također preporučuje zabranu ugovornih klauzula između proizvođača i poduzeća kojima bi se uvela obveza da se dijelovi uklonjeni s vozila vraćaju proizvođaču.

1.8. Kad je riječ o obvezama rastavljanja za recikliranje, EGSO preporučuje njihovo preispitivanje uzimajući u obzir povezane gospodarske troškove i koristi za okoliš, kao i načelo tehnološke neutralnosti u ostvarivanju ciljeva zaštite okoliša, posebice kad je riječ o pločama s instrumentima. EGSO također preporučuje da se zajedno s državama članicama razmotre stope koje bi trebalo odrediti za oporabu rashladnih sredstava koja se nalaze u klimatizacijskim sustavima otpadnih vozila.

1.9. Naglašavajući važnost pravila o suzbijanju nezakonite obrade vozila, EGSO preporučuje da se osigura da nadležna tijela u svim državama članicama pravilno provode kontrolu. Nadalje, EGSO snažno podupire pravila o izvozu kojima se uvodi jasnija razlika između rabljenih i otpadnih vozila.

2. **Opće napomene**

Uvod

2.1. Komisija je 13. srpnja 2023., nakon preispitivanja, predložila novu uredbu o otpadnim vozilima s ciljem povećanja njihove kružnosti. ([2]) U skladu s europskim zelenim planom i akcijskim planom za kružno gospodarstvo, taj prijedlog uredbe o vozilima temelji se na dvjema postojećim direktivama koje zamjenjuje: Direktivi 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) o otpadnim vozilima i Direktivi 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]) o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe. Ovo mišljenje nadovezuje se na ono što je navedeno u povezanim mišljenjima EGSO-a ([5]), posebno u pogledu poticanja tržišta sekundarnih sirovina obvezujućim zakonskim odredbama ([6]).

2.2. Europski automobilski sektor jedna je od industrija s najvećom potrošnjom resursa u Europi i odgovoran je za 19 % potražnje industrije čelika u Uniji, 10 % ukupne potrošnje plastike i znatan udio potražnje za aluminijem (42 % za svu prijevoznu opremu), bakrom (6 % za automobilske dijelove), gumom (65 % proizvodnje gumene robe široke potrošnje) i staklom. ([7]) U tom kontekstu EGSO pozdravlja Prijedlog uredbe kojim se utvrđuju usklađena pravila za cijeli životni ciklus vozila kako bi se povećala njihova kružnost, od njihove konstrukcije i stavljanja na tržište do konačne obrade. Kako bi se osigurao sveobuhvatan pristup pitanju kružnosti vozila, bit će ključan stalan dijalog sa svim dionicima u lancu vrijednosti, a on bi se mogao temeljiti na modelu koji nudi Europska platforma dionika kružnog gospodarstva ([8]). Potreban je pravedan i uključiv sustav upravljanja lancem opskrbe.

Konstrukcija vozila kojom se osigurava njihova kružnost

2.3. EGSO pozdravlja činjenicu da područje primjene uredbe obuhvaća dodatne kategorije – autobuse, teška teretna vozila i prikolice (M2, M3, N2, N3, O) i motocikle (od L3e do L7e) – i da se uredbom uređuje konačna obrada tih kategorija vozila na kraju njihova vijeka trajanja, uključujući određene zahtjeve predviđene za vozila za posebne namjene. Šira primjena mjera kružnosti trebala bi doprinijeti većoj modularnosti vozila. U kontekstu brzih promjena povezanih sa svim vrstama vozila, EGSO preporučuje da se područje primjene proširi na inovativna vozila koja nisu navedena u toj uredbi (osim vozila sigurnosnih i hitnih službi).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269 21.10.2000., str. 34.).
([4]) Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ (SL L 310, 25.11.2005., str. 10.).
([5]) Mišljenje EGSO-a „Revizija emisijskih normi CO_2 za teška vozila” (SL C 349, 29.9.2023., str. 134.).
([6]) Mišljenje EGSO-a „Novi akcijski plan za kružno gospodarstvo” (SL C 364, 28.10.2020., str. 94.).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. EGSO u potpunosti podržava obvezu da minimalni udio reciklirane plastike u svakom vozilu iznosi 25 % jer takvo recikliranje donosi znatne koristi za okoliš. ([9]) Razvojem sektora recikliranja plastike omogućuje se diversifikacija izvora opskrbe za proizvođače i potiče rast europske industrije recikliranja plastike koja se temelji na tehnologiji obrade u fazi nakon rezanja. Osim toga, taj je sektor važan izvor otvaranja radnih mjesta u Europi. EGSO podržava uvođenje ambicioznijih, postupnih mjera za recikliranje plastike, kao i uvođenje jednakovrijednih mjera za poticanje recikliranja drugih materijala koji se upotrebljavaju u vozilima, čije koristi za okoliš nisu u dostatnoj mjeri iskorištene.

2.5. Odredbe kojima se proizvođače obvezuje da u konstrukciji vozila omoguće lako i nerazorno uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova vozila ključne su za razvoj tržišta ponovne uporabe dijelova i sastavnih dijelova vozila u Europi. Kako bi se te aktivnosti razvile tijekom faze uporabe i odlaganja vozila, potrebno je osigurati da ovlaštena postrojenja za obradu i vršitelji popravaka i održavanja imaju pristup dijelovima i sastavnim dijelovima vozila, posebno baterijama električnih vozila i motorima električnog pogona. EGSO preporučuje zabranu ugovornih klauzula kojima se stavljanje na tržište recikliranih sastavnih dijelova vozila i onih koji se mogu reciklirati rezervira samo za proizvođače u okviru njihovih mreža, posebno kad je riječ o baterijama.

2.6. EGSO izražava žaljenje zbog toga što u prijedlogu Komisije i procjeni učinka ne postoji članak o usavršavanju i prekvalifikaciji radnika i ulozi socijalnog dijaloga. U zajedničkom projektu europskih socijalnih partnera naglašava se činjenica da su za prijelaz na kružno gospodarstvo obično potrebne više kvalifikacije radnika. ([10]) S obzirom na promjene koje proizlaze iz obveza za kružnost vozila, EGSO naglašava da je važno da zakonodavac procijeni nove potrebe za vještinama zaposlenika kako bi se odgovorilo na razvoj automobilskog sektora. EGSO preporučuje da se organizira tehničko osposobljavanje dostupno svim zaposlenicima kako bi se poboljšale njihove kompetencije i zajamčila njihova sigurnost na radu i dobrobit.

2.7. EGSO preporučuje i da se uvedu osposobljavanja za vršitelje popravaka i održavanja – pri čemu bi proizvođači bili dužni dostavljati sve tehničke podatke i podatke o načinima popravka i o uklanjanju, mijenjanju i ponovnom ugrađivanju baterija – posebno kako bi se spriječili rizici za sigurnost i zdravlje zaposlenika pri radu na vozilima.

Kružnost vozila tijekom njihova životnog vijeka

2.8. EGSO podržava mjere kojima se nastoji postići da proizvođači poboljšaju informiranje i označivanje. Obvezne informacije o recikliranom sadržaju u vozilima ključne su za osiguravanje usklađenih informacija o njihovu ugljičnom otisku, provedbu strategije za kružnost među proizvođačima i informiran izbor potrošača u pogledu kružnosti.

2.9. Razmjena informacija između proizvođača i gospodarskih subjekata ključna je za osiguravanje neometanog funkcioniranja kružnog gospodarstva. Kako bi se osigurali popravak, održavanje, zamjena i ponovno ugrađivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila, neophodno je da subjekti za gospodarenje otpadom te vršitelji popravaka i održavanja imaju slobodan, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama potrebnima za provedbu tih postupaka. U skladu s načelom proširene odgovornosti proizvođača i uzimajući u obzir rizike za sigurnost i zdravlje vršitelja popravaka i održavanja pri radu na vozilima, potrebno je osigurati da proizvođači neovisnim subjektima, a posebno vrlo malim poduzećima, informacije pružaju bez dodatnih troškova i da serijaliziraju dijelove kako bi ih se moglo reprogramirati i ponovno ugraditi u nova vozila.

Sakupljanje i obrada vozila na kraju njihova životnog vijeka

2.10. EGSO ukazuje na činjenicu da nedovoljna sljedivost vozila predstavlja velik problem za njihovu obradu jer se 32 % odjavljenih vozila ne može locirati, što čini oko 3,4 milijuna vozila godišnje. ([11]) To se događa upravo zbog nedostatka informacija o prijenosu vlasništva nad vozilima i neprovođenja postojećih propisa. Uspostava organizacija nadležnih za provedbu programa proširene odgovornosti proizvođača u svakoj državi članici može biti korisna mjera potpore sektoru obrade vozila, posebno u vezi s gospodarski neodrživim postupcima obrade, pod uvjetom da se osigura pošteno i pravedno tržišno natjecanje. Pri uspostavi sustava proširene odgovornosti proizvođača u državama članicama treba se pobrinuti za

([9]) Europska komisija – *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles* (Ostvarivanje ciljeva za reciklirani plastični sadržaj u novim osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima).

([10]) *European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work* (Projekt europskih socijalnih partnera o kružnom gospodarstvu i svijetu rada).

([11]) Radni dokumenti službi Komisije: SWD(2023) 256 final i SWD(2021) 60 final.

pravednu zastupljenost subjekata za obradu vozila u upravljačkim tijelima tih organizacija. Kad je riječ o pojedinačnim obvezama u okviru proširene odgovornosti proizvođača, EGSO poziva da se osiguraju učinkovite zaštitne mjere jednakovrijedne onima koje se primjenjuju na kolektivnu odgovornost za te obveze, posebno u pogledu financijske odgovornosti, te preporučuje bolju regulaciju ugovora sklopljenih s privatnim subjektima, posebno u pogledu predugovornih informacija ili zabrane da se obveze proizvođača pretvore u pružanje besplatnih usluga neovisnih subjekata u sektoru popravka, ponovne uporabe i recikliranja.

2.11. S obzirom na trenutačnu nedovoljnu sljedivost vozila u Europi EGSO snažno pozdravlja mjere kojima bi se osiguralo da vozila obrađuju ovlaštena postrojenja za obradu u skladu s važećim propisima, posebno mjeru da se vozilo može odjaviti tek nakon što nadležna tijela država članica prime potvrdu o uništenju vozila.

2.12. Kad je riječ o obvezama rastavljanja radi ponovne uporabe i obnavljanja, EGSO naglašava važnost tržišnog pristupa utemeljenog na potražnji kako bi se osigurala gospodarska održivost postupaka rastavljanja. EGSO preporučuje stroža pravila o mjerama koje države članice trebaju poduzeti kako bi potaknule tržište ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja, čime bi se olakšalo otvaranje radnih mjesta u Europi na lokalnoj razini. U tom kontekstu, postrojenja za obradu otpadnih vozila moraju moći ponovno prodavati dijelove otpadnih vozila kako bi se oni mogli ponovno upotrijebiti. EGSO preporučuje zabranu ugovornih klauzula između proizvođača i poduzeća kojima bi se uvela obveza da se dijelovi uklonjeni s vozila vraćaju proizvođaču.

2.13. Kad je riječ o obvezama rastavljanja za recikliranje, EGSO naglašava da postojeća europska tehnologija obrade u fazi nakon rezanja već omogućuje proizvodnju reciklirane plastike koja se može ugraditi u nova vozila. EGSO preporučuje preispitivanje predloženih obveza rastavljanja uzimajući u obzir načelo tehnološke neutralnosti, njihovu korisnost i utvrđenu gospodarsku učinkovitost postojećih postupaka, kao što je obrada u fazi nakon rezanja. Kad je riječ o oporabi rashladnih sredstava koja se nalaze u klimatizacijskim sustavima otpadnih vozila, EGSO preporučuje da se u suradnji s državama članicama razmotri utvrđivanje realno ostvarivih stopa u skladu s postojećim materijalima i sektorima, pod uvjetom da troškove takvog postupka snose proizvođači.

2.14. EGSO naglašava važnost pravila o suzbijanju nezakonite obrade vozila. Ako se privatnom sektoru povjeri zadaća da na temelju komercijalnih ugovora sklopljenih s proizvođačima utvrdi uvjete potrebne za obavljanje te djelatnosti, naštetit će se sektoru zakonite obrade otpadnih vozila. Ovlaštenje koje izdaju nadležna tijela ključno je za provjeru imaju li gospodarski subjekti tehničke, financijske i organizacijske kapacitete za obradu otpadnih vozila. Uredbom će se morati osigurati da nadležna tijela u svakoj državi članici Europske unije provode tu kontrolu. EGSO podupire pravila o izvozu kojima se uvodi jasnija razlika između rabljenih i otpadnih vozila.

Bruxelles, 14. prosinca 2023.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora

Oliver RÖPKE