C/2024/1593

2024.3.5.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

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

(C/2024/1593)

Előadó: **Bruno CHOIX**

Felkérés:	Európai Parlament: 2023.10.19.
	Tanács: 2023.11.21.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. és 304. cikke
Illetékes szekció:	„Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2023.11.22.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2023.12.14.
Plenáris ülésszak száma:	583.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	163/0/2

1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az Európai Bizottság által 2023. július 13-án benyújtott, a járművekről szóló COM(2023) 451 final rendeletjavaslat ([1]) jelentős lépés az Európában forgalomba hozott járművek fenntarthatóságának és körforgásosságának javítása felé. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) határozottan üdvözli ezt a szöveget, és úgy véli, hogy a járművek körforgásosságát biztosító tervezésre vonatkozó intézkedések terén ennél többre is lehet törekedni.

1.2. Az újrafeldolgozott tartalommal kapcsolatos követelményeknél az EGSZB teljes mértékben támogatja azt az előírást, hogy a beépítendő műanyag legalább 25 %-a minden járműben újrafeldolgozott legyen, és javasolja, hogy egyenértékű intézkedések bevezetésével ösztönözzék a járműveknél használt, a környezeti előnyüket tekintve a jelenleginél jobban kiaknázható egyéb anyagok újrafeldolgozását is.

1.3. Az EGSZB határozottan támogatja az autóalkatrészek javítását, karbantartását, cseréjét és újrafelhasználását biztosító járműtervezési követelményeket. Úgy véli, hogy kiegészítő biztosítékokra van szükség annak garantálására, hogy az engedéllyel rendelkező kezelőközpontok ingyenesen és megkülönböztetésmentesen hozzáférhessenek a járműalkatrészekhez és -alkotóelemekhez, köztük az elektromos járművek akkumulátoraihoz. Az EGSZB javasolja az olyan szerződéses feltételek megtiltását, amelyekkel a gyártók maguknak és a hálózataiknak tartják fenn az alkatrészek és anyagok forgalmazását. Az EGSZB azt is ajánlja, hogy a gyártók költségén indítsanak képzést arról, hogy a szerelők hogyan távolítsák el, cseréljék ki és illesszék vissza az akkumulátorokat.

1.4. Az EGSZB támogatja a gyártók általi tájékoztatás és címkézés megerősítését célzó intézkedéseket, és azt javasolja, hogy a független gazdasági szereplők, köztük a mikrovállalkozások számára a gyártók biztosítsák a többletköltségek nélküli tájékoztatást, valamint az alkatrészek sorszámozását, hogy azokat át lehessen programozni, és be lehessen illeszteni az új járművekbe.

1.5. Az EGSZB örömmel fogadja az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények méltányos képviseletének létrehozását a kiterjesztett gyártói felelősség terén illetékes tagállami szervezetek vezetőtestületeiben. A tisztességes és egyenlő verseny biztosítása érdekében a járművek kezelését végző ágazatban az EGSZB azt javasolja, hogy írjanak elő hathatós és azonos garanciákat e kötelezettségek betartására mind az egyéni, mind a kollektív rendszerben, és szabályozzák az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel kötött szerződéseket, különösen a szerződéskötést megelőző tájékoztatásra vagy arra vonatkozóan, hogy tilos a gyártói kötelezettség vállalását az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményre hárítani.

([1]) COM(2023) 451 final

1.6. Mivel az EU-ban a járművek jelentős része nem nyomon követhető, az EGSZB határozottan üdvözli a nyomonkövethetőségük és begyűjtésük javítását célzó intézkedéseket, többek között azt, hogy a járművek forgalomból való kivonásakor kötelező felmutatni egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény által kiállított bontási igazolást.

1.7. Az EGSZB határozottan üdvözli, hogy a tagállamok kötelesek ösztönözni a hulladékká vált gépjárműalkatrészek újrafelhasználásának, újragyártásának és felújításának piacát. Azt ajánlja, hogy a rendelet keretében fogadjanak el szigorúbb intézkedéseket, és írják elő, hogy csak az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények értékesíthessék tovább az alkatrészeket. Annak biztosítására, hogy az anyagok tulajdonjoga az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeké legyen, az EGSZB javasolja a járműgyártók és a vállalkozók közötti olyan szerződéses feltételek megtiltását is, amelyek előírják a járműből eltávolított alkatrészek gyártónak történő visszajuttatását.

1.8. Az EGSZB szorgalmazza az újrafeldolgozási célú bontás kötelezettségének átgondolását, figyelembe véve mind az azzal járó gazdasági költségeket, mind a környezeti előnyöket, valamint a technológiasemlegesség elvét a környezetvédelmi célkitűzések elérése során, különös tekintettel az eredménytáblákra. Az EGSZB azt is javasolja, hogy a tagállamokkal vitassák meg, hogy a hulladékká vált gépjárművek klímaberendezéseiben található hűtőközeg visszanyerésére vonatkozóan milyen arányt kell megállapítani.

1.9. Az EGSZB hangsúlyozza a járművek kezelésével foglalkozó illegális ágazat elleni küzdelemmel kapcsolatos szabályok fontosságát, és javasolja, hogy biztosítsák, hogy az Európai Unió tagállamainak összes illetékes hatósága valóban ellássa ellenőrzési feladatát. Az EGSZB emellett határozottan támogatja azokat a kiviteli szabályokat, amelyekkel világosabban megkülönböztethetők a használt és a hulladékká vált gépjárművek.

2. **Általános megjegyzések**

Bevezetés

2.1. 2023. július 13-án az Európai Bizottság felülvizsgálatot követően javaslatot tett a hulladékká vált járművekről szóló új rendeletre ([2]) a körforgásosság növelése céljából. Az európai zöld megállapodással és a körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési tervvel összhangban e rendeletjavaslat a járművekről két meglévő irányelvet követ és vált fel: az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([3]) és a gépjárművek újrafelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjóváhagyásáról szóló 2005/64/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([4]). E vélemény hivatkozik az EGSZB kapcsolódó véleményeire, és azok szerves folytatásának tekinthető ([5]), különösen a másodlagos nyersanyagok piacának kötelező érvényű jogszabályokkal való ösztönzését illetően ([6]).

2.2. Az uniós gépjárműágazat Európa egyik leginkább erőforrás-igényes iparága, amely az uniós acélipar iránti kereslet 19 %-áért, a műanyagfogyasztás 10 %-áért, továbbá az alumínium (42 % az összes közlekedési eszköz vonatkozásában), a réz (6 % a gépjárműalkatrészek vonatkozásában), a gumi (a gumiból készült termékek előállításának 65 %-a) és az üveg iránti kereslet számottevő részéért felel ([7]). Ebben az összefüggésben az EGSZB örömmel fogadja e rendeletjavaslatot, mivel az a járművek teljes életciklusára kiterjedő összehangolt szabályokat határoz meg körforgásosságuk növelése érdekében, a tervezésüktől kezdve a forgalomba hozatalukon át egészen a végső kezelésükig. A járművek körforgásosságára vonatkozó átfogó megközelítés kialakítása során elsődleges szerep jut az értéklánc összes szereplőjével folytatott folyamatos párbeszédnek, ami követheti a körforgásos gazdaság érdekelt felei európai platformjának ([8]) mintáját. Ehhez gondoskodni kell az ellátási lánc tisztességes és inkluzív irányítási rendszeréről.

Járműtervezés a körforgásosság jegyében

2.3. Az EGSZB üdvözli, hogy a rendelet hatálya kiterjed az autóbuszok, tehergépkocsik és pótkocsik (M2, M3, N2, N3, O), és a motorkerékpárok (L3e–L7e) kiegészítő kategóriáira is, és ezzel biztosítja e járműkategóriák szabályozott végső kezelését élettartamuk végén, és előír bizonyos követelményeket a különleges rendeltetésű játművek esetében is. A körforgásossági intézkedések szélesebb körű alkalmazásának a járművek modulárisabbá válásához kell vezetnie. Tekintettel a közlekedési eszközök különböző típusainak gyors fejlődésére, az EGSZB azt ajánlja, hogy biztosítsák a hatály kiterjeszthetőségét a rendeletben fel nem sorolt innovatív járművekre (kivéve a biztonsági és a sürgősségi járműveket).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) az elhasználódott járművekről (HL L 269., 2000.10.21., 34. o.).
([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2005/64/EK irányelve (2005. október 26.) a gépjárművek újrafelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjóváhagyásáról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 310., 2005.11.25., 10. o.).
([5]) Az EGSZB véleménye: *A nehézgépjárművekre vonatkozó CO_2-kibocsátási előírások felülvizsgálata* (HL C 349., 2023.9.29., 134. o.).
([6]) Az EGSZB véleménye: *A körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv* (HL C 364., 2020.10.28., 94. o.).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. Az EGSZB teljes mértékben támogatja, hogy a beépítendő műanyag legalább 25 %-ának minden jármű esetében újrafeldolgozottnak kell lennie, mivel az újrafeldolgozásnak jelentős a környezeti előnye ([9]). A műanyag-újrafeldolgozási ágazat fejlesztése változatosabbá teheti a gyártók számára az ellátási forrásokat, ösztönözheti a zúzalékkezelési technológián alapuló uniós műanyag-újrafeldolgozó ipar fejlődését, és jelentős munkahelyteremtési forrás lehet Európában. Az EGSZB támogatja a műanyagok újrafeldolgozására vonatkozó ambiciózusabb intézkedések fokozatos bevezetését, valamint azt, hogy egyenértékű intézkedések bevezetésével ösztönözzék a járműveknél használt, környezeti előnyüket tekintve nem kellőképpen kiaknázott egyéb anyagok újrafeldolgozását.

2.5. A járműalkatrészek és -alkotóelemek európai újrafelhasználási piacának fejlődése olyan rendelkezéseket tesz szükségessé, amelyek kötelezik a járműgyártót, hogy a járműveket oly módon tervezze meg, hogy azok alkatrészeit és alkotóelemeit egyszerűen és rombolás nélkül ki lehessen szerelni és cserélni. Ezeknek a jármű használati és bontási szakaszában végzett műveleteknek a fejlesztéséhez biztosítani kell, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények, valamint a javítást és karbantartást végző szereplők hozzá tudjanak jutni a járműalkatrészekhez és -alkotóelemekhez, ezen belül az elektromos járművek és az elektromos meghajtású motorok akkumulátoraihoz. Az EGSZB javasolja azon szerződéses feltételek megtiltását, amelyek a járművek újrahasznosítható és újrafeldolgozott részeinek, különösen az akkumulátoroknak a forgalmazását kizárólag a gyártók és a hálózataik részére tartják fenn.

2.6. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy sem az Európai Bizottság javaslata, sem a hatásvizsgálat nem tartalmaz a munkavállalók továbbképzéséről és átképzéséről, illetve a szociális párbeszéd szerepéről szóló cikket. Az uniós szociális partnerek közös projektje hangsúlyozza, hogy a körforgásos gazdaságra való átálláshoz általában emelni kell a munkavállalók képzettségi szintjét ([10]). Tekintettel a járművekre vonatkozó körforgásossági kötelezettségekből eredő változásokra, az EGSZB hangsúlyozza, hogy a jogalkotónak értékelnie kell a munkavállalók új készségigényeit, melyek a gépjárműipar fejlődésére való reagáláshoz szükségesek. Az EGSZB azt ajánlja, hogy szervezzenek minden munkavállaló számára hozzáférhető technikai kompetencia-tanfolyamokat annak érdekében, hogy fejlesszék készségeiket, továbbá biztosítsák munkahelyi biztonságukat és jóllétüket.

2.7. Az EGSZB azt is ajánlja, hogy a gyártók költségén indítsanak képzést a szerelők számára, amely minden technikai részletet és javítási módszert átad az akkumulátorok eltávolításáról, cseréjéről és visszahelyezéséről elsősorban annak érdekében, hogy a járművekkel való munka során megelőzhetők legyenek a munkavállalók biztonságát és az egészségét veszélyeztető kockázatok.

A járművek körforgásossága azok élettartama során

2.8. Az EGSZB támogatja a gyártók általi tájékoztatás és címkézés megerősítését célzó intézkedéseket. A járművekbe épített újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó kötelező tájékoztatás alapvető fontosságú a szénlábnyomukról való összehangolt tájékoztatás, a körforgásossági stratégia gyártók általi végrehajtása és a körforgásosságra vonatkozó fogyasztói tudatosság biztosításához.

2.9. A körforgásos gazdaság megfelelő működéséhez létfontosságú a gyártók és a gazdasági szereplők közötti információcsere. A járműalkatrészek, -alkotóelemek és anyagok javításának, karbantartásának, cseréjének és visszaillesztésének biztosításához fontos, hogy a hulladékgazdálkodási, valamint a javító és karbantartó szereplők szabadon, szabványosítottan és megkülönböztetés nélkül hozzáférhessenek az e műveletek végzéséhez szükséges információkhoz. A kiterjesztett gyártói felelősség elvének értelmében, valamint a járművekkel való munka során a szerelők biztonságát és egészségét veszélyeztető kockázatokra való tekintettel a gyártóknak biztosítaniuk kell a független gazdasági szereplők, köztük a mikrovállalkozások számára a többletköltségek nélküli tájékoztatást, valamint az alkatrészek sorszámozását, hogy azokat át lehessen programozni és be lehessen illeszteni az új járművekbe.

A hulladékká vált gépjárművek begyűjtése és kezelése

2.10. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a járművek kezelésénél komoly nehézséget okoz, hogy nem nyomon követhetők, mivel a forgalomból kivont járművek 32 %-ának, azaz évi mintegy 3,4 millió járműnek a holléte ismeretlen ([11]), különösen a járművek tulajdonjogának átruházásával kapcsolatos információk hiánya és a meglévő szabályok alkalmazásának elmulasztása miatt. Azon intézkedés, hogy minden tagállamban létrehoznak a kiterjesztett gyártói felelősség terén illetékes szervezeteket, hasznos támogató intézkedés lehet a járműkezelést végző ágazat számára, különösen a gazdaságilag nem életképes kezelési műveletek tekintetében, feltéve, hogy ez a tisztességes és egyenlő verseny biztosítása mellett történik. A

([9]) Európai Bizottság – 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]) Az Európai Bizottság szolgálati munkadokumentumai: SWD(2023) 256 final és SWD(2021) 60 final.

kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerek bevezetése során a tagállamokban biztosítani kell a járműkezelés szereplőinek méltányos képviseletét e szervezetek vezetőtestületeiben. A kiterjesztett gyártói kötelezettségek egyéni vállalását illetően az EGSZB hathatós és az e kötelezettségek kollektív vállalására alkalmazandókkal egyenértékű biztosítékok bevezetését kéri, különösen a pénzügyi felelősség tekintetében. Emellett javasolja a magánszereplőkkel kötött szerződések hatékonyabb szabályozását, többek között a szerződéskötést megelőző tájékoztatásra, illetve annak tilalmára vonatkozóan, hogy a gyártó ingyenes szolgáltatásként áthárítsa a javítás, az újrafelhasználás és az újrafeldolgozás ágazatának független szereplőire azt, amit a saját kötelessége megtenni.

2.11. Mivel az EU-ban a járművek jelenleg nem nyomon követhetők, az EGSZB határozottan üdvözli azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy a járművek kezelését az engedéllyel rendelkező szereplők a hatályos előírásoknak megfelelően végezzék, különösen azt az intézkedést, hogy a tagállamok illetékes hatóságai egy járművet csak akkor vonhatnak ki a forgalomból, ha megkapták a jármű bontási igazolását.

2.12. Az újrafelhasználási és felújítási céllal történő bontás kötelezettségével kapcsolatban az EGSZB hangsúlyozza, hogy e bontási műveletek gazdasági életképességének biztosításához fontos a keresletalapú piaci szemlélet. Az újrafelhasználás, az újragyártás és a felújítás piacának ösztönzése érdekében meghozandó tagállami intézkedésekkel kapcsolatban az EGSZB szigorúbb szabályok elfogadását javasolja, ezzel is megkönnyítve a helyi munkahelyek létrehozását Európában. Ebben az összefüggésben a hulladékká vált gépjárművekből származó alkatrészeket a hulladékká vált gépjárművek kezelőközpontjai újrafelhasználás céljából továbbértékesíthetik. Az EGSZB javasolja az olyan szerződéses feltételek megtiltását a járműgyártók és a vállalkozók között, amelyek előírják a járműből eltávolított alkatrészek gyártónak való visszajuttatását.

2.13. Az újrafelhasználási céllal történő bontás kötelezettségét illetően az EGSZB hangsúlyozza, hogy a jelenlegi uniós zúzalékkezelési technológia már biztosítja az új járművekbe beépíthető újrafeldolgozott műanyag előállítását. Az EGSZB azt ajánlja, hogy vizsgálják felül a javasolt bontási kötelezettségeket a technológiasemlegesség elve, a hasznosságuk és a meglévő eljárások, például a zúzalékkezelés meghatározott gazdasági hatékonyságának fényében. A hulladékká vált gépjárművek klímaberendezéseiben található hűtőközeg visszanyerését illetően az EGSZB azt javasolja, hogy a tagállamok folytassanak eszmecserét az anyagok és a meglévő ágazatok függvényében a reális arány megállapítására, előírva, hogy az ilyen eljárás költségei a gyártókat terhelik.

2.14. Az EGSZB hangsúlyozza a járműkezelés illegális ágazata elleni küzdelemre vonatkozó szabályok fontosságát. A hulladékká vált gépjárművek kezelésének legális ágazata megsínylené, ha a magánszektorra bíznánk az e tevékenység végzéséhez szükséges feltételek megszabását a járműgyártókkal kötött kereskedelmi szerződések keretében. Az illetékes hatóságok által kiállított működési engedély elengedhetetlen annak ellenőrzéséhez, hogy a gazdasági szereplőknek valóban megvannak-e a hulladékká vált gépjárművek kezeléséhez szükséges műszaki, pénzügyi és szervezeti feltételeik. A rendeletnek biztosítania kell, hogy ezt az ellenőrzési feladatot az illetékes hatóságok valóban ellássák az Európai Unió összes tagállamában. Az EGSZB támogatja azokat a kiviteli szabályokat, amelyekkel jobban meg lehet különböztetni a használt és a hulladékká vált gépjárműveket.

Kelt Brüsszelben, 2023. december 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elnöke

Oliver RÖPKE