C/2024/1593

5.3.2024.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK"

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

(C/2024/1593)

Ziņotājs: ***Bruno CHOIX***

Atzinuma pieprasījums	Eiropas Parlaments, 19.10.2023.
	Padome, 21.11.2023.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. un 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Lauksaimniecība, lauku attīstība un vide
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	22.11.2023.
Pieņemts plenārsesijā	14.12.2023.
Plenārsesija Nr.	583
Balsojuma rezultāts	
(par/pret/atturas)	163/0/2

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. Eiropas Komisijas 2023. gada 13. jūlijā iesniegtais priekšlikums regulai par transportlīdzekļiem [1] ir nozīmīgs dokuments, kura mērķis ir palielināt Eiropas tirgū laisto transportlīdzekļu ilgizturību un apritīgumu. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) ļoti atzinīgi vērtē šo dokumentu un uzskata, ka ir iespējami vēl vērienīgāki mērķi attiecībā uz pasākumiem, kas paredzēti, lai pilnveidotu transportlīdzekļu konstrukciju apritīguma nodrošināšanai.

1.2. Attiecībā uz prasībām par reciklēta materiāla saturu EESK pilnībā atbalsta pienākumu katrā transportlīdzeklī iekļaut vismaz 25 % reciklētās plastmasas un iesaka ieviest līdzvērtīgus pasākumus, kas stimulētu arī pārējo transportlīdzekļos izmantoto materiālu reciklēšanu, kuru vidiskais ieguvums netiek pietiekami izmantots.

1.3. EESK stingri atbalsta transportlīdzekļu konstrukcijas prasības, kuru mērķis nodrošināt automobiļu detaļu remontu, apkopi, nomaiņu un atkalizmantošanu. Komiteja uzskata, ka ir vajadzīgas papildu garantijas, kas pilnvarotajiem apstrādes punktiem nodrošinātu bezmaksas un nediskriminējošu piekļuvi transportlīdzekļu detaļām un sastāvdaļām, it īpaši elektrisko transportlīdzekļu baterijām. EESK iesaka aizliegt līguma noteikumus, kuros paredzēts atļaut detaļu un materiālu tirdzniecību tikai ražotājiem attiecīgajā tīklā. EESK arī iesaka ieviest ražotāju finansētu apmācību operatoriem par bateriju izņemšanu, nomaiņu un reintegrāciju.

1.4. EESK atbalsta pasākumus, ar kuriem paredzēta plašāka ražotāju informācijas sniegšana un marķēšana, un iesaka nodrošināt, lai neatkarīgiem operatoriem, it īpaši ļoti maziem uzņēmumiem, informācija būtu pieejama bez papildu maksas un ražotāji piešķirtu detaļām sērijas numurus, radot iespēju tās pārprogrammēt un no jauna iekļaut jaunos transportlīdzekļos.

1.5. EESK atzinīgi vērtē to, ka pilnvarotu apstrādes punktu sektors ir taisnīgi pārstāvēts par paplašinātu ražotāju atbildību kompetento organizāciju vadības struktūrās dalībvalstīs. Lai garantētu vienlīdzīgu un godīgu konkurenci transportlīdzekļu apstrādes nozarē, EESK iesaka paredzēt efektīvas un līdzvērtīgas garantijas starp individuālo un kolektīvo atbildību par šīm saistībām, reglamentējot līgumus ar pilnvarotajiem apstrādes punktiem, it sevišķi attiecībā uz informāciju, kas sniedzama pirms līguma noslēgšanas, vai aizliegumu novirzīt pienākuma slogu no ražotāja uz akreditēto apstrādes kompleksu.

[1] COM(2023) 451 final.

1.6. Tā kā Eiropā ļoti trūkst transportlīdzekļu izsekojamības, EESK ļoti atzinīgi vērtē pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu izsekojamību un savākšanu, konkrēti, ar prasību uzrādīt pilnvarota apstrādes punkta izsniegtu likvidācijas sertifikātu transportlīdzekļa noņemšanai no uzskaites.

1.7. EESK ļoti atzinīgi vērtē dalībvalstīm noteiktos pienākumus, kuru mērķis ir stimulēt nolietotu transportlīdzekļu detaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas tirgu. Komiteja iesaka regulā paredzēt stingrākus noteikumus un nodrošināt, lai detaļu tālākpārdošanu varētu veikt tikai pilnvaroti apstrādes punkti. Lai pilnvarotie punkti varētu kļūt par materiālu īpašniekiem, EESK arī iesaka aizliegt ražotāja un uzņēmuma līguma noteikumus, kuros paredzēts pienākums atdot ražotājam no transportlīdzekļiem izņemtās detaļas.

1.8. Attiecībā uz demontāžas pienākumiem reciklēšanas nolūkā EESK iesaka tos vēlreiz izvērtēt, ņemot vērā ar to saistītās ekonomiskās izmaksas un vidiskos ieguvumus, kā arī tehnoloģiskās neitralitātes principu vides mērķu īstenošanā, it īpaši attiecībā uz automobiļu instrumentu paneli. EESK arī iesaka apspriest ar dalībvalstīm to, cik liels rādītājs būtu jānosaka nolietotu transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmās esošo aukstumaģentu reģenerācijai.

1.9. EESK uzsver, cik svarīgi ir noteikumi par cīņu pret transportlīdzekļu nelikumīgu apstrādi, un iesaka nodrošināt, lai katrā Eiropas Savienības dalībvalstī tiktu pienācīgi nodrošināta kompetento iestāžu uzraudzības funkcija. EESK arī stingri atbalsta eksporta noteikumus, kas dod iespēju skaidrāk nošķirt lietotus un nolietotus transportlīdzekļus.

2. **Vispārīgas piezīmes**

Ievads

2.1. Komisija 2023. gada 13. jūlijā pēc pārskatīšanas ierosināja jaunu regulu par nolietotiem transportlīdzekļiem to apritīguma palielināšanai ([2]). Saskaņā ar Eiropas zaļo kursu un aprites ekonomikas rīcības plānu izskatāmais priekšlikums regulai par transportlīdzekļiem ir balstīts uz divām spēkā esošajām direktīvām un aizstāj Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK ([3]) par nolietotiem transportlīdzekļiem un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/64/EK ([4]) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību. Atsaucoties uz attiecīgajiem EESK agrāk pieņemtajiem atzinumiem, šis atzinums ir to turpinājums ([5]), it īpaši attiecībā uz otrreizējo izejvielu tirgus stimulēšanu ar saistošiem juridiskiem noteikumiem ([6]).

2.2. Eiropas autobūves nozare ir viena no resursietilpīgākajām nozarēm Eiropā, kas veido 19 % no ES tērauda rūpniecības pieprasījuma, 10 % no plastmasas patēriņa, ievērojamu daļu pieprasījuma pēc alumīnija (42 % no visa transporta aprīkojuma), vara (6 % automobiļu detaļām), kaučuka (65 % no saražotā kaučuka) un stikla ([7]). Šajā saistībā EESK atzinīgi vērtē izskatāmo regulas priekšlikumu, kurā paredzēti saskaņoti noteikumi, kas aptver visu transportlīdzekļu aprites ciklu apritīguma palielināšanai, sākot no transportlīdzekļa konstrukcijas un laišanas tirgū līdz galīgajai pārstrādei. Lai nodrošinātu visaptverošu pieeju transportlīdzekļu apritīgumam, ārkārtīgi svarīgs būs pastāvīgs dialogs ar visiem vērtības ķēdes dalībniekiem, un kā paraugu tam varētu izmantot Eiropas aprites ekonomikas jautājumos ieinteresēto personu platformas piedāvātais modelis ([8]). Ir vajadzīga taisnīga un iekļaujoša piegādes ķēdes pārvaldības sistēma.

Transportlīdzekļu konstrukcija apritīguma nodrošināšanai

2.3. EESK ir gandarīta, ka regulas darbības jomā ir iekļautas papildu kategorijas, t. i., autobusi, smagie kravas transportlīdzekļi un piekabes (M2, M3, N2, N3, O) un mopēdi (no L3e līdz L7e), jo tas nodrošinās minēto transportlīdzekļu kategoriju galīgo pārstrādi, kad tie būs nolietoti, tostarp noteiktas prasības speciālajiem transportlīdzekļiem. Plašāka apritīguma pasākumu piemērošana varētu veicināt lielāku transportlīdzekļu modularitāti. Ņemot vērā straujās izmaiņas dažāda veida transportlīdzekļos, EESK iesaka paredzēt iespēju paplašināt darbības jomu, attiecinot to arī uz inovatīviem transportlīdzekļiem, kas nav uzskaitīti regulā (izņemot drošības vai neatliekamās palīdzības transportlīdzekļus).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.).
([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK (2005. gada 26. oktobris) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību, un ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK (OV L 310, 25.11.2005., 10. lpp.).
([5]) EESK atzinums par tematu "CO_2 emisiju standartu pārskatīšana lielas noslodzes transportlīdzekļiem" (OV C 349, 29.9.2023., 134. lpp.).
([6]) EESK atzinums par tematu "Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns" (OV C 364, 28.10.2020., 94. lpp.).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4. EESK pilnībā atbalsta pienākumu katrā transportlīdzeklī iekļaut vismaz 25 % reciklētas plastmasas, jo reciklēšana sniedz ievērojamu labumu videi ([9]). Plastmasas reciklēšanas nozares attīstība palīdz ražotājiem dažādot piegādes avotus, stimulēt izaugsmi Eiropas plastmasas reciklēšanas nozarē, kuras pamatā ir pēcsmalcināšanas tehnoloģija, turklāt šī nozare ir būtisks darbvietu radīšanas avots Eiropā. EESK atbalsta vērienīgāku pasākumu pakāpenisku ieviešanu plastmasas reciklēšanai, kā arī līdzvērtīgu pasākumu ieviešanu, kas stimulētu citu transportlīdzekļos izmantoto materiālu, kuru vidiskais ieguvums netiek pietiekami izmantots, pārstrādi.

2.5. Attīstot transportlīdzekļu detaļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas tirgu Eiropā, ļoti svarīga nozīme ir noteikumiem, kuros paredzēts, ka transportlīdzekļa konstrukcijas posmā ražotājam ir pienākums nodrošināt iespēju detaļas un sastāvdaļas varētu vienkārši un nebojājoši izņemt un nomainīt. Lai attīstītu šādas darbības transportlīdzekļa izmantošanas posmā un tad, kad tas tiek nodots lūžņos, ir jānodrošina, lai pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem būtu pieejamas transportlīdzekļa detaļas un sastāvdaļas, tostarp elektrisko transportlīdzekļu baterijas un e-piedziņas elektromotori. EESK iesaka aizliegt līguma noteikumus, kuros paredzēts reciklējamu un reciklētu transportlīdzekļu detaļu, tostarp bateriju, tirdzniecību atļaut tikai ražotājiem attiecīgajā tīklā.

2.6. EESK pauž nožēlu par to, ka Komisijas priekšlikumā un ietekmes novērtējumā nav panta par darba ņēmēju prasmju pilnveidošanu un pārkvalifikāciju un par sociālā dialoga nozīmi. ES sociālo partneru kopīgajā projektā uzsvērts, ka pārejā uz aprites ekonomiku parasti ir vajadzīga augstāka darba ņēmēju kvalifikācija ([10]). Ņemot vērā izmaiņas, kas izriet no transportlīdzekļu apritīguma prasībām, EESK uzsver, ka ir svarīgi, lai likumdevējs novērtētu darbinieku jauno prasmju vajadzības, lai reaģētu uz autobūves nozares attīstību. EESK iesaka organizēt visiem darba ņēmējiem pieejamu tehniskās kvalifikācijas apmācību, lai uzlabotu viņu prasmes, nodrošinātu drošību darbā, kā arī viņu labbūtību.

2.7. EESK arī iesaka ieviest apmācību, kurā ražotājiem būtu pienākums nodrošināt visus tehniskos datus un remonta metodes, kas operatoriem vajadzīgas, lai izņemtu, nomainītu un reintegrētu baterijas un lai novērstu darbinieku drošības un veselības riskus darbā ar transportlīdzekļiem.

Transportlīdzekļu apritīgums to kalpošanas laikā

2.8. EESK atbalsta pasākumus, ar kuriem paredzēts panākt plašāku ražotāju sniegto informāciju un marķēšanu. Obligāta informācija par reciklētu saturu transportlīdzekļos ir ļoti svarīga, lai nodrošinātu saskaņotu informāciju par to oglekļa pēdu, ražotāju īstenoto apritīguma stratēģiju un informētu patērētāju apzinātu izvēli apritīguma jomā.

2.9. Informācijas apmaiņa starp ražotājiem un operatoriem ir būtiska, lai nodrošinātu labi funkcionējošu aprites ekonomiku. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu detaļu, sastāvdaļu un materiālu remontu, apkopi, nomaiņu un reintegrāciju, ir svarīgi, lai atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem būtu brīva, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve informācijai, kas vajadzīga minēto darbību veikšanai. Saskaņā ar ražotāja paplašinātas atbildības principu un ņemot vērā operatoru drošības un veselības riskus darbā ar transportlīdzekļiem, ir jānodrošina, lai neatkarīgiem operatoriem, it īpaši ļoti maziem uzņēmumiem, informācija būtu pieejama bez papildu maksas un lai ražotāji piešķirtu detaļām sērijas numurus, kas dotu iespēju tās pārprogrammēt un no jauna iekļaut jaunos transportlīdzekļos.

Nolietotu transportlīdzekļu savākšana un apstrāde

2.10. EESK uzsver, ka lielu problēmu transportlīdzekļu apstrādē rada izsekojamības trūkums, jo 32 % no transportlīdzekļiem, kas noņemti no uzskaites, t. i., aptuveni 3,4 miljonus transportlīdzekļu gadā ([11]), nav iespējams lokalizēt, arī tāpēc, ka nav informācijas par transportlīdzekļu īpašumtiesību nodošanu un netiek piemēroti spēkā esošie noteikumi. Par ražotāja paplašināto atbildību kompetento organizāciju izveide katrā dalībvalstī var būt noderīgs atbalsta pasākums transportlīdzekļu apstrādes nozarei, it īpaši attiecībā uz ekonomiski neizdevīgām apstrādes darbībām, ar nosacījumu, ka ir jānodrošina vienlīdzīga un godīga konkurence. Ražotāja paplašinātās atbildības sistēmu izveidē

([9]) Eiropas Komisija – *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]) Komisijas dienestu darba dokumenti: SWD(2023) 256 final un SWD(2021) 60 final.

dalībvalstīs ir jāparedz transportlīdzekļu apstrādes operatoru taisnīga pārstāvība šo organizāciju vadības struktūrās. Attiecībā uz individuālo atbildību par ražotāju pienākumu paplašināšanu EESK aicina ieviest efektīvas garantijas, kas būtu līdzvērtīgas garantijām, ko piemēro kolektīvai atbildībai par šiem pienākumiem, it īpaši saistībā ar finansiālo atbildību, un iesaka labāk reglamentēt līgumus, kas noslēgti ar privātiem operatoriem, piemēram, attiecībā uz informāciju, kas sniedzama pirms līguma noslēgšanas, vai aizliegumu ražotāja pienākumu novirzīt uz bezmaksas pakalpojumu, ko sniedz remonta, atkalizmantošanas un pārstrādes nozares neatkarīgi operatori.

2.11. Tā kā pašlaik Eiropā trūkst transportlīdzekļu izsekojamības, EESK ļoti atzinīgi vērtē pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt, lai pilnvaroti operatori transportlīdzekļus apstrādātu saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem, tostarp atbilstoši noteikumam, ka transportlīdzekli var noņemt no uzskaites tikai pēc tam, kad dalībvalstu kompetentās iestādes ir saņēmušas transportlīdzekļa likvidācijas sertifikātu.

2.12. EESK uzsver, ka saistībā ar demontāžas pienākumiem atkalizmantošanai un pārjaunošanai ir svarīgi izmantot uz pieprasījumu balstītu tirgus pieeju, lai nodrošinātu šo demontāžas darbību ekonomisko dzīvotspēju. EESK iesaka pieņemt stingrākus noteikumus par pasākumiem, kas dalībvalstīm jāveic, lai stimulētu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas tirgu un tādējādi veicinātu vietējo darbvietu radīšanu Eiropā. Šajā kontekstā jāparedz, ka nolietotu transportlīdzekļu apstrādes punkti var pārdot nolietotu transportlīdzekļu detaļas to atkalizmantošanai. EESK iesaka aizliegt ražotāja un uzņēmuma līguma noteikumus, kuros paredzēts pienākums atdot ražotājam no transportlīdzekļiem izņemtās detaļas.

2.13. Attiecībā uz demontāžas pienākumiem reciklēšanas nolūkā EESK norāda, ka pašreizējā Eiropas pēcsmalcināšanas tehnoloģija jau nodrošina reciklētas plastmasas ražošanu tās izmantošanai jaunos transportlīdzekļos. EESK iesaka no jauna izvērtēt ierosinātos demontāžas pienākumus, ņemot vērā tehnoloģiskās neitralitātes principu, to lietderību un pašreizējo procesu, piemēram, pēcsmalcināšanas, faktisko ekonomisko efektivitāti. Attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmās esošo aukstumaģentu reģenerāciju EESK iesaka sākt ar dalībvalstīm apspriešanos ar mērķi noteikt reālistiskus mērķrādītājus atkarībā no esošajiem materiāliem un nozarēm, paredzot, ka šāda procesa izmaksas segs ražotāji.

2.14. EESK uzsver, cik svarīgi ir noteikumi par cīņu pret transportlīdzekļu nelikumīgu apstrādi. Ja šādas darbības veikšanai nepieciešamo nosacījumu noteikšana tiktu uzticēta privātajam sektoram, kas noslēdz tirdzniecības līgumus ar ražotājiem, tas varētu kaitēt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes likumīgajam sektoram. Kompetento iestāžu izsniegtais pilnvarojums ir svarīgs, lai pārbaudītu, vai operatoriem ir tehniskās, finansiālās un organizatoriskās spējas, kas nepieciešamas, lai apstrādātu nolietotus transportlīdzekļus. Regulai būs jānodrošina, lai šo kontroles funkciju veic kompetentās iestādes katrā Eiropas Savienības dalībvalstī. EESK atbalsta eksporta noteikumus, kas dod iespēju skaidrāk nošķirt lietotus un nolietotus transportlīdzekļus.

Briselē, 2023. gada 14. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs

Oliver RÖPKE