Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2024/1593

2024 3 5

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl transporto priemonių projektavimo žiediškumo reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir (ES) 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

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

(C/2024/1593)

Pranešėjas **Bruno CHOIX**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2023 10 19
	Taryba, 2023 11 21
Reglamentavimo pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 ir 304 straipsniai
Atsakingas skyrius	Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius
Priimta skyriuje	2023 11 22
Priėmimas plenarinėje sesijoje	2023 12 14
Plenarinė sesija Nr.	583
Balsavimo rezultatai	
(už / prieš / susilaikė)	163 / 0 / 2

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. 2023 m. liepos 13 d. Europos Komisijos pateiktas pasiūlymas dėl Reglamento dėl transporto priemonių ([1]) yra svarbus žingsnis siekiant didinti Europos rinkai tiekiamų transporto priemonių tvarumą ir žiediškumą. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) labai palankiai vertina šį dokumentą ir mano, kad, kalbant apie transporto priemonių projektavimo priemones, kuriomis siekiama užtikrinti žiediškumą, būtų galima nustatyti dar didesnius užmojus.

1.2. Kalbant apie reikalavimus dėl perdirbtųjų medžiagų dalies, EESRK visiškai pritaria įpareigojimui į kiekvieną transporto priemonę integruoti ne mažiau kaip 25 % perdirbto plastiko ir rekomenduoja nustatyti lygiavertes priemones, kuriomis būtų skatinama perdirbti kitas transporto priemonėse naudojamas medžiagas, kurių aplinkai palankiomis savybėmis nėra pakankamai naudojamasi.

1.3. EESRK tvirtai remia transporto priemonių projektavimo reikalavimus, kuriais siekiama užtikrinti automobilių dalių remontą, techninę priežiūrą, keitimą ir pakartotinį naudojimą. Komitetas mano, kad reikia papildomų garantijų siekiant užtikrinti, kad patvirtintiems apdorojimo centrams būtų suteikta nemokama ir nediskriminacinė galimybė naudoti transporto priemonių dalis ir komponentus, visų pirma elektrinių transporto priemonių baterijas. EESRK rekomenduoja uždrausti sutarčių nuostatas, kuriomis ribojamas dalių ir medžiagų pardavimas gamintojams jų pačių tinkluose. EESRK taip pat rekomenduoja gamintojams rengti mokymus, kaip veiklos vykdytojams išimti, pakeisti ir vėl integruoti baterijas.

1.4. EESRK pritaria priemonėms, kuriomis siekiama pagerinti gamintojų vykdomą informacijos teikimą ir ženklinimą, ir rekomenduoja nepriklausomiems veiklos vykdytojams, ypač labai mažoms įmonėms, užtikrinti galimybę gauti informaciją be jokių papildomų išlaidų, o gamintojams – nurodyti serijines dalis, kad jas būtų galima perprogramuoti ir iš naujo sumontuoti naujose transporto priemonėse.

1.5. EESRK palankiai vertina tai, kad įsteigtas organas, tinkamai atstovaujantis patvirtintų apdorojimo įrenginių sektoriui valstybių narių organizacijų, atsakingų už didesnę gamintojo atsakomybę, valdymo organuose. Siekiant užtikrinti sąžiningą ir teisingą konkurenciją transporto priemonių apdorojimo sektoriuje, EESRK rekomenduoja nustatyti veiksmingas ir lygiavertes individualios ir kolektyvinės atsakomybės už šiuos įpareigojimus garantijas, reglamentuojant su patvirtintais apdorojimo įrenginiais pasirašomas sutartis, visų pirma dėl ikisutartinės informacijos arba draudimo perkelti patvirtintam apdorojimo įrenginiui įpareigojimo, už kurį atsako gamintojas, naštą.

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

1.6. Atsižvelgdamas į tai, kad Europoje labai trūksta transporto priemonių atsekamumo, EESRK labai palankiai vertina priemones, kuriomis siekiama pagerinti atsekamumą ir surinkimą, visų pirma nustatant, kad norint išregistruoti transporto priemonę privaloma pateikti patvirtinto apdorojimo įrenginio išduotą sunaikinimo pažymėjimą.

1.7. EESRK labai palankiai vertina valstybėms narėms nustatytus įpareigojimus skatinti nebenaudojamų transporto priemonių dalių pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atnaujinimo rinką. Komitetas rekomenduoja priimti griežtesnes priemones pagal reglamentą ir užtikrinti, kad dalių perpardavimą galėtų vykdyti tik patvirtinti apdorojimo centrai. Siekiant užtikrinti, kad patvirtintiems centrams priklausytų nuosavybės teisė į medžiagas, EESRK taip pat rekomenduoja uždrausti gamintojo ir įmonės sutarties sąlygas, pagal kurias gamintojas būtų įpareigotas grąžinti iš transporto priemonių paimtas dalis.

1.8. Kalbant apie išmontavimo perdirbimo tikslais įpareigojimus, EESRK rekomenduoja juos iš naujo įvertinti atsižvelgiant į susijusias ekonomines sąnaudas ir naudą aplinkai, taip pat į technologinio neutralumo principą, kuriuo vadovaujamasi siekiant aplinkosaugos tikslų, visų pirma susijusių su prietaisų skydeliais. EESRK taip pat rekomenduoja su valstybėmis narėmis aptarti, kokias normas reikėtų nustatyti aušalų, esančių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių oro kondicionavimo sistemose, regeneravimui.

1.9. Pabrėždamas kovos su neteisėtu transporto priemonių apdorojimu taisyklių svarbą, EESRK rekomenduoja užtikrinti, kad kiekvienoje ES valstybėje narėje būtų tinkamai vykdoma kompetentingų institucijų kontrolės funkcija. EESRK taip pat tvirtai remia eksporto taisykles, kurios leidžia aiškiau atskirti naudotas ir eksploatuoti netinkamas transporto priemones.

2. **Bendrosios pastabos**

Įvadas

2.1. 2023 m. liepos 13 d. Komisija, atlikusi peržiūrą, pasiūlė naują reglamentą dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kad būtų padidintas jų žiediškumas ([2]). Atsižvelgiant į Europos žaliąjį kursą ir Žiedinės ekonomikos veiksmų planą, šis pasiūlymas dėl reglamento dėl transporto priemonių grindžiamas dviem galiojančiomis direktyvomis – Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB ([3]) dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB ([4]) dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti – ir jas pakeičia. Atsižvelgiant į susijusias EESRK parengtas nuomones ([5]), ši nuomonė yra jų tęsinys, visų pirma kalbant apie antrinių žaliavų rinkos skatinimą privalomomis teisės nuostatomis ([6]).

2.2. Europos automobilių sektorius yra viena iš daugiausia išteklių naudojančių Europos pramonės šakų, kuriai tenka 19 % Sąjungos plieno pramonės paklausos, 10 % suvartojamo plastiko, reikšminga aliuminio (42 % visos transporto įrangos), vario (6 % automobilių dalių), gumos (65 % gumos gaminių gamybos) ir stiklo paklausos dalis ([7]). Atsižvelgdamas į tai, EESRK palankiai vertina šį pasiūlymą dėl reglamento, kuriuo nustatomos suderintos taisyklės, apimančios visą transporto priemonių gyvavimo ciklą, kad būtų padidintas jų žiediškumas – nuo jų projektavimo ir pateikimo rinkai iki galutinio apdorojimo. Siekiant užtikrinti visapusišką požiūrį į transporto priemonių žiediškumą, bus labai svarbu palaikyti nuolatinį dialogą su visais vertės grandinės dalyviais. Šį dialogą galėtų įkvėpti Europos žiedinės ekonomikos dalyvių platformos siūlomas modelis ([8]). Sąžininga ir įtrauki tiekimo grandinės valdymo sistema yra labai svarbi.

Transporto priemonių projektavimas siekiant užtikrinti žiediškumą

2.3. EESRK palankiai vertina tai, kad į reglamento taikymo sritį įtrauktos papildomos autobusų, sunkiųjų transporto priemonių ir priekabų (M2, M3, N2, N3, O) ir motociklų (L3e–L7e) kategorijos, siekiant užtikrinti, kad šių kategorijų transporto priemonių galutinis apdorojimas pasibaigus jų eksploatavimo laikui būtų reglamentuojamas, įskaitant tam tikrus reikalavimus specialiosioms transporto priemonėms. Platesnis žiediškumo priemonių taikymas turėtų padėti užtikrinti didesnį transporto priemonių moduliškumą. Atsižvelgdamas į sparčius įvairių rūšių transporto priemonių pokyčius, EESRK rekomenduoja numatyti galimybę išplėsti taikymo sritį, kad ji apimtų reglamente nenurodytas inovatyvias transporto priemones (išskyrus apsaugines transporto priemones arba skubios pagalbos transporto priemones).

([2]) COM(2023) 451 *final*.
([3]) 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 269, 2000 10 21, p. 34).
([4]) 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti, bei iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (OL L 310, 2005 11 25, p. 10).
([5]) EESRK nuomonė „Sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartų peržiūra“ (OL C 349, 2023 9 29, p. 134).
([6]) EESRK nuomonė „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas“ (OL C 364, 2020 10 28, p. 94).
([7]) COM(2023) 451 *final*.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. EESRK visiškai pritaria įpareigojimui į kiekvieną transporto priemonę integruoti ne mažiau kaip 25 % perdirbto plastiko, nes toks perdirbimas labai naudingas aplinkai ([9]). Plėtojant plastikų perdirbimo pramonę kuriamos galimybės įvairinti gamintojų tiekimo šaltinius, skatinti Europos plastikų perdirbimo pramonės, pagrįstos po smulkinimo taikomomis technologijomis, augimą ir steigti daug naujų darbo vietų Europoje. EESRK pritaria tam, kad būtų nustatytos platesnio užmojo laipsniško plastikų perdirbimo priemonės, taip pat lygiavertės priemonės, kuriomis būtų skatinama perdirbti kitas transporto priemonėse naudojamas medžiagas, kurių aplinkai palankiomis savybėmis nėra pakankamai naudojamasi.

2.5. Nuostatos, kuriomis transporto priemones projektuojantys gamintojai įpareigojami sudaryti sąlygas paprastai ir neardant išimti ir pakeisti dalis ir komponentus, yra labai svarbios siekiant plėtoti pakartotinai naudojamų transporto priemonių dalių ir komponentų rinką Europoje. Siekiant plėtoti šiuos veiksmus transporto priemonės naudojimo ir šalinimo etapais, būtina užtikrinti, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojai turėtų galimybę naudoti transporto priemonių dalis ir komponentus, visų pirma elektrinių transporto priemonių baterijas ir elektros pavaros variklius. EESRK rekomenduoja uždrausti sutarčių nuostatas, pagal kurias perdirbti tinkamos ir perdirbtos transporto priemonių dalys būtų parduodamos gamintojams jų pačių tinkluose, ypač kalbant apie baterijas.

2.6. EESRK apgailestauja, kad Komisijos pasiūlyme ir poveikio vertinime nėra straipsnio dėl darbuotojų kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo, taip pat dėl socialinio dialogo vaidmens. Bendrame ES socialinių partnerių projekte pabrėžiama, kad pereinant prie žiedinės ekonomikos paprastai reikia aukštesnės kvalifikacijos darbuotojų ([10]). Atsižvelgdamas į pokyčius, susijusius su transporto priemonių žiediškumo įpareigojimais, EESRK pabrėžia, jog svarbu, kad teisės aktų leidėjas įvertintų naujus darbuotojų įgūdžių poreikius, kad būtų galima reaguoti į automobilių sektoriaus raidą. EESRK rekomenduoja organizuoti techninius mokymus, kurie būtų prieinami visiems darbuotojams, siekiant pagerinti jų įgūdžius, užtikrinti jų darbo saugą ir gerovę.

2.7. EESRK taip pat rekomenduoja gamintojams rengti mokymus ir pateikti visus techninius duomenis ir remonto metodus, kaip veiklos vykdytojams išimti, pakeisti ir vėl integruoti baterijas, visų pirma siekiant išvengti pavojaus veiklos vykdytojų sveikatai ir saugai jiems dirbant su transporto priemonėmis.

Transporto priemonių žiediškumas per visą jų eksploatavimo laikotarpį

2.8. EESRK pritaria priemonėms, kuriomis siekiama pagerinti gamintojų vykdomą informacijos teikimą ir ženklinimą. Privaloma informacija apie perdirbtųjų medžiagų kiekį transporto priemonėse yra būtina siekiant užtikrinti suderintą informaciją apie jų anglies pėdsaką, taip pat užtikrinti, kad gamintojai įgyvendintų žiediškumo strategiją, o vartotojai galėtų rinktis žiedinį transporto priemonių naudojimą.

2.9. Siekiant užtikrinti tinkamą žiedinės ekonomikos veikimą, labai svarbu, kad gamintojai ir veiklos vykdytojai dalytųsi informacija. Siekiant užtikrinti transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų remontą, techninę priežiūrą, pakeitimą ir pakartotinį integravimą, labai svarbu, kad atliekų tvarkymo subjektai ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojai turėtų laisvą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kurios jiems reikia šiems darbams atlikti. Remiantis didesnės gamintojo atsakomybės principu ir atsižvelgiant į su transporto priemonėmis dirbančių veiklos vykdytojų sveikatai ir saugai kylantį pavojų, nepriklausomiems veiklos vykdytojams, ypač labai mažoms įmonėms, turėtų būti užtikrinta galimybė gauti informaciją be jokių papildomų išlaidų, taip pat turėtų būti užtikrinta galimybė gamintojams nurodyti dalių serijas, kad jas būtų galima perprogramuoti ir vėl įmontuoti į naujas transporto priemones.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas ir apdorojimas

2.10. EESRK pabrėžia, kad didelę problemą kelia tai, jog nėra galimybės atsekti transporto priemonių, kad jas būtų galima apdoroti, nes 32 % išregistruotų transporto priemonių, t. y. apie 3,4 mln. transporto priemonių per metus ([11]), neįmanoma surasti, visų pirma dėl nepakankamos informacijos apie transporto priemonių nuosavybės teisių perleidimą ir nepakankamo galiojančių taisyklių įgyvendinimo. Didesnę gamintojo atsakomybę užtikrinančių organizacijų steigimas kiekvienoje valstybėje narėje gali būti naudinga paramos priemonė transporto priemonių apdorojimo sektoriui, visų pirma atliekant ekonomiškai neperspektyvius apdorojimo darbus, su sąlyga, kad užtikrinama sąžininga ir teisinga konkurencija.

([9]) Europos Komisija. *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles*.
([10]) Europos socialinių partnerių projektas dėl žiedinės ekonomikos darbo pasaulyje.
([11]) Komisijos tarnybų darbiniai dokumentai SWD(2023) 256 *final* ir SWD(2021) 60 *final*.

Valstybėse narėse diegiant didesnės gamintojo atsakomybės sistemas turi būti užtikrintas sąžiningas transporto priemonių apdorojimo veiklos vykdytojų atstovavimas šių organizacijų valdymo organuose. Kalbant apie individualų didesnių gamintojo įsipareigojimų prisiėmimą, EESRK ragina nustatyti veiksmingas garantijas, kurios būtų lygiavertės garantijoms, taikomoms kolektyviniam šių įsipareigojimų prisiėmimui, visų pirma dėl finansinės atsakomybės, ir rekomenduoja geriau reglamentuoti sutartis su privačiais veiklos vykdytojais, visų pirma dėl ikisutartinės informacijos ir draudimo nepriklausomiems remonto, pakartotinio naudojimo ir perdirbimo veiklos vykdytojams teikti nemokamas paslaugas, susijusias su gamintojui tenkančiu įsipareigojimu.

2.11. Atsižvelgdamas į tai, kad transporto priemonių atsekamumas Europoje šiuo metu yra nepakankamas, EESRK labai palankiai vertina priemones, kuriomis siekiama užtikrinti, kad transporto priemones apdorotų patvirtinti veiklos vykdytojai pagal galiojančias taisykles, ypač nuostatą, kad transporto priemonė gali būti išregistruota tik tada, kai iš valstybių narių kompetentingų institucijų gaunamas transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimas.

2.12. Kalbant apie įpareigojimus išmontuoti transporto priemones pakartotiniam naudojimui ir atnaujinimui, EESRK pabrėžia, kad, siekiant užtikrinti tokių išmontavimo darbų ekonominį perspektyvumą, svarbu taikyti paklausa grindžiama rinkos metodą. EESRK rekomenduoja priimti griežtesnes taisykles dėl priemonių, kurių turi imtis valstybės narės, kad paskatintų pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atnaujinimo rinką ir taip palengvintų vietinių darbo vietų kūrimą Europoje. Todėl turi būti sudaryta galimybė eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo centruose perparduoti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių dalis, kad jas būtų galima pakartotinai panaudoti. EESRK rekomenduoja uždrausti gamintojo ir įmonės sutarties sąlygas, pagal kurias būtų įpareigojama gamintojui grąžinti iš transporto priemonių išimtas dalis.

2.13. Kalbant apie išmontavimo perdirbimo tikslais įpareigojimus, EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad naudojant dabartines po smulkinimo taikomas Europos technologijas, jau gaminamas perdirbtas plastikas, skirtas naudoti naujose transporto priemonėse. EESRK rekomenduoja iš naujo įvertinti siūlomus išmontavimo įpareigojimus atsižvelgiant į technologinio neutralumo principą, jų naudingumą ir nustatytą ekonominį esamų procesų, pavyzdžiui, po smulkinimo atliekamų darbų, efektyvumą. Kalbant apie aušalų, esančių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių oro kondicionavimo sistemose, surinkimą, EESRK rekomenduoja pradėti diskusijas su valstybėmis narėmis, kad būtų nustatytos realios normos, atsižvelgiant į turimas medžiagas ir sektorius, ir numatant, kad tokio proceso išlaidas padengtų gamintojai.

2.14. EESRK pabrėžia kovos su neteisėtu transporto priemonių perdirbimu taisyklių svarbą. Jei šiai veiklai vykdyti reikalingas sąlygas būtų patikėta nustatyti privačiam sektoriui, sudarant komercines sutartis su gamintojais, būtų pakenkta teisėtam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sektoriui. Kompetentingų institucijų patvirtinimas yra būtinas siekiant užtikrinti, kad veiklos vykdytojai turėtų reikiamų techninių, finansinių ir organizacinių pajėgumų apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Reglamentu turės būti užtikrinta, kad kiekvienos Europos Sąjungos valstybės narės kompetentingos institucijos vykdytų šią kontrolės funkciją. EESRK pritaria eksporto taisyklėms, kuriomis palengvinamas naudotų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atskyrimas.

Briuselis, 2023 m. gruodžio 14 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas

Oliver RÖPKE