Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2024/1593

5.3.2024

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en (EU) 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG

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

(C/2024/1593)

Rapporteur: **Bruno CHOIX**

Raadpleging	Europees Parlement, 19.10.2023
	Raad, 21.11.2023
Rechtsgrond	Artikelen 114 en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Afdeling Landbouw, Plattelandsontwikkeling en Milieu
Goedkeuring door de afdeling	22.11.2023
Goedkeuring door de voltallige vergadering	14.12.2023
Zitting nr.	583
Stemuitslag	
(voor/tegen/onthoudingen)	163/0/2

1. **Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het voorstel voor een verordening, dat de Europese Commissie op 13 juli 2023 heeft ingediend ([1]), is van groot belang om de duurzaamheid en circulariteit van voertuigen die in Europa in de handel worden gebracht, te vergroten. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is zeer ingenomen met deze tekst maar is van mening dat de maatregelen voor het ontwerp van voertuigen nog ambitieuzer hadden kunnen zijn om hun circulariteit te bevorderen.

1.2. Wat het verplichte gehalte aan gerecycleerd materiaal betreft, staat het EESC volledig achter de verplichting om in elk voertuig ten minste 25 % gerecycleerde kunststoffen op te nemen. Het beveelt aan om gelijkwaardige maatregelen in te voeren voor de recycling van andere materialen die worden gebruikt in voertuigen en waarvan de milieuvoordelen onvoldoende worden benut.

1.3. Het EESC staat zeer gunstig tegenover de vereisten inzake voertuigontwerp die tot doel hebben de reparatie, het onderhoud, de vervanging en het hergebruik van auto-onderdelen mogelijk te maken. Wel is het van mening dat aanvullende waarborgen nodig zijn om ervoor te zorgen dat erkende verwerkingsinrichtingen vrije en ongedifferentieerde toegang hebben tot voertuigdelen en -onderdelen, met name batterijen voor elektrische voertuigen. Het EESC pleit voor een verbod op contractbepalingen op grond waarvan auto-onderdelen en materialen alleen door fabrikanten en hun netwerk op de markt mogen worden gebracht. Het EESC beveelt aan dat er op kosten van de fabrikanten opleidingen worden georganiseerd over het uit de handel nemen, vervangen en opnieuw inbouwen van batterijen door de marktdeelnemers.

1.4. Het EESC is voorstander van maatregelen om de informatieverstrekking en etikettering door fabrikanten te verbeteren en vindt dat onafhankelijke marktdeelnemers, met name zeer kleine ondernemingen, zonder extra kosten toegang moeten krijgen tot informatie. Het zou ook graag zien dat fabrikanten onderdelen in serie registreren zodat deze opnieuw kunnen worden geprogrammeerd en in nieuwe voertuigen kunnen worden ingebouwd.

1.5. Het EESC vindt het een goede zaak dat wordt gezorgd voor een eerlijke vertegenwoordiging van de sector van erkende verwerkingsinrichtingen in de bestuursorganen van organisaties voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (EPR) in de lidstaten. Ten behoeve van een eerlijke concurrentie in de sector afgedankte voertuigen beveelt het EESC aan om doeltreffende en gelijkwaardige garanties te bieden, ongeacht de vraag of de verplichtingen een individuele of collectieve verantwoordelijkheid zijn, door de contracten met erkende verwerkingsinrichtingen te reglementeren, met name wat betreft de precontractuele informatie en het verbod om een verplichting die op de producent rust, op een erkende verwerkingsinrichting af te wentelen.

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

1.6. Gezien de zeer gebrekkige traceerbaarheid van voertuigen in Europa is het EESC zeer ingenomen met de maatregelen om de traceerbaarheid en inzameling van voertuigen te verbeteren, met name dankzij de verplichting om een door een erkend verwerkingscentrum afgegeven certificaat van vernietiging van het voertuig te kunnen overleggen.

1.7. Het EESC juicht het toe dat de lidstaten worden verplicht stimulansen vast te stellen om de markt voor hergebruik, revisie en refurbishing van voertuigdelen en -onderdelen uit autowrakken te bevorderen. Het beveelt aan strengere maatregelen vast te stellen in het kader van de verordening en ervoor te zorgen dat onderdelen alleen door erkende verwerkingsinrichtingen kunnen worden doorverkocht. Om te waarborgen dat verwerkingsinrichtingen eigenaar zijn van de materialen, pleit het EESC voor een verbod op clausules in contracten tussen fabrikanten en bedrijven op grond waarvan de uit voertuigen verwijderde onderdelen aan de fabrikant moeten worden teruggegeven.

1.8. Het EESC beveelt aan om de verplichtingen inzake demontage met het oog op recycling opnieuw te beoordelen in het licht van de economische kosten en de milieuvoordelen, en daarbij ook rekening te houden met het beginsel van technologische neutraliteit bij het nastreven van milieudoelstellingen, met name wat scoreborden betreft. Het EESC raadt ook aan om met de lidstaten te overleggen welke quota's moeten worden vastgesteld voor de terugwinning van airconditioningsvloeistoffen uit autowrakken.

1.9. Het EESC benadrukt het belang van regels om de illegale verwerking van autowrakken tegen te gaan en beveelt aan ervoor te zorgen dat het toezicht door de bevoegde autoriteiten in elke lidstaat van de Europese Unie naar behoren wordt uitgeoefend. Voorts is het EESC zeer goed te spreken over de uitvoerregels, waarmee een duidelijker onderscheid wordt gemaakt tussen tweedehandsvoertuigen en autowrakken.

2. **Algemene opmerkingen**

Inleiding

2.1. Op 13 juli 2023 heeft de Commissie na een grondige evaluatie een nieuwe verordening betreffende autowrakken voorgesteld om de circulariteit van voertuigen te vergroten ([2]). Dit voorstel voor een verordening sluit aan bij de Europese Green Deal en het actieplan voor de circulaire economie en bouwt voort op twee bestaande richtlijnen, die worden vervangen: Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) betreffende autowrakken en Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]) betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing. Dit advies ([5]) bouwt voort op en ligt in de lijn van de adviezen die het EESC eerder al heeft uitgebracht over deze richtlijnen, met name wat betreft het stimuleren van de markt voor secundaire grondstoffen door middel van bindende wettelijke bepalingen ([6]).

2.2. De Europese automobielsector is een van de meest hulpbronnenintensieve industrieën in Europa en is verantwoordelijk voor 19 % van de vraag voor de staalindustrie van de EU, 10 % van het verbruik van kunststoffen, een aanzienlijk deel van de vraag naar aluminium (42 % voor al het vervoermaterieel), koper (6 % voor auto-onderdelen), rubber (65 % van de productie van rubberproducten) en glas ([7]). Tegen deze achtergrond is het EESC ingenomen met dit voorstel voor een verordening, waarin geharmoniseerde regels voor de gehele levenscyclus van voertuigen worden vastgesteld om de circulariteit ervan te vergroten, van het ontwerp en het in de handel brengen tot de uiteindelijke verwerking ervan. Om een totaalaanpak van de circulariteit van voertuigen te waarborgen, zal een voortdurende dialoog met alle actoren in de waardeketen van het allergrootste belang zijn, eventueel naar het voorbeeld van het Europees stakeholdersplatform voor de circulaire economie ([8]). Er moet een eerlijk en inclusief governancesysteem voor de toeleveringsketen komen.

Voertuigontwerp met het oog op circulariteit

2.3. Het EESC is ermee ingenomen dat het toepassingsgebied van de verordening extra categorieën bussen, zware vrachtvoertuigen en aanhangwagens (M2, M3, N2, N3, O) en motorfietsen (L3e tot en met L7e) omvat, zodat deze categorieën voertuigen aan het einde van hun levensduur op gereguleerde wijze kunnen worden verwerkt, met inbegrip van bepaalde voorschriften voor voertuigen voor speciale doeleinden. Een bredere toepassing van circulariteitsmaatregelen zal zorgen voor een grotere modulariteit van voertuigen. Tegen de achtergrond van de snelle evolutie van de verschillende soorten vervoermiddelen beveelt het EESC aan om het toepassingsgebied uit te breiden tot innovatieve voertuigen die niet in de verordening zijn opgenomen (met uitzondering van beveiligings- en hulpverleningsvoertuigen).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).
([4]) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 10).
([5]) Advies van het EESC over de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB C 349 van 29.9.2023, blz. 134).
([6]) Advies van het EESC over een nieuw actieplan voor de circulaire economie (PB C 364 van 28.10.2020, blz. 94).
([7]) COM(2023)451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. Het EESC staat volledig achter de verplichting om in elk voertuig een minimumgehalte van 25 % aan gerecycleerde kunststoffen op te nemen, aangezien recycling aanzienlijke milieuvoordelen oplevert ([9]). De ontwikkeling van de kunststofrecyclingindustrie draagt bij tot de diversificatie van de bevoorradingsbronnen voor fabrikanten, stimuleert de groei van een Europese kunststofrecyclingindustrie die gebruikmaakt van post-shreddertechnologieën en is een belangrijke bron van werkgelegenheid in Europa. Het EESC steunt de invoering van ambitieuzere, stapsgewijze maatregelen voor de recycling van kunststoffen en de invoering van gelijkwaardige maatregelen om de recycling te stimuleren van andere in voertuigen gebruikte materialen waarvan de milieuvoordelen onvoldoende worden benut.

2.5. De bepalingen die de fabrikant verplichten om er in de ontwerpfase voor te zorgen dat voertuigdelen en -onderdelen op eenvoudige en niet-destructieve wijze kunnen worden verwijderd en vervangen, zijn van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt voor hergebruik van voertuigdelen en -onderdelen in Europa. Om deze activiteiten tijdens de gebruiks- en sloopfase van het voertuig mogelijk te maken, moet ervoor worden gezorgd dat erkende verwerkingsinrichtingen en reparatie- en onderhoudsbedrijven toegang hebben tot voertuigdelen en -onderdelen, met inbegrip van batterijen van elektrische voertuigen en motoren voor elektrische aandrijving. Het EESC pleit voor een verbod op contractbepalingen op grond waarvan recycleerbare en gerecycleerde onderdelen van voertuigen alleen door de fabrikanten en hun netwerk op de markt mogen worden gebracht, met name als het gaat om batterijen.

2.6. Het EESC betreurt dat het voorstel van de Commissie geen specifiek artikel over de bij- en omscholing van werknemers en de rol van de sociale dialoog bevat, en dat hier in de effectbeoordeling ook niets over wordt gezegd. In het gezamenlijke project van de sociale partners van de EU wordt benadrukt dat de overgang naar een circulaire economie doorgaans hogere kwalificaties van werknemers vereist ([10]). Gezien de veranderingen die voortvloeien uit de circulariteitsverplichtingen voor voertuigen, benadrukt het EESC dat de wetgever de behoefte aan nieuwe vaardigheden van werknemers moet beoordelen om in te spelen op de ontwikkeling van de automobielsector. Het EESC beveelt aan technische opleidingen te organiseren, toegankelijk voor alle werknemers, om hun vaardigheden te verbeteren en om hun veiligheid op het werk en hun welzijn te waarborgen.

2.7. Het EESC beveelt tevens aan dat er op kosten van fabrikanten opleidingen worden georganiseerd en dat informatie over technische gegevens en reparatiemethoden wordt verstrekt over het verwijderen, vervangen en opnieuw inbouwen van batterijen door de marktdeelnemers, met name om risico's voor de veiligheid en gezondheid van werknemers te voorkomen wanneer zij werkzaamheden verrichten aan een voertuig.

Circulariteit van voertuigen tijdens hun levensduur

2.8. Het EESC steunt de maatregelen om de informatieverstrekking en etikettering door fabrikanten te verbeteren. Verplichte informatie over het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen is van essentieel belang om te zorgen voor geharmoniseerde gegevens over hun koolstofvoetafdruk, de uitvoering van een circulariteitsstrategie door fabrikanten en een geïnformeerde keuze van de consument als het gaat om circulariteit.

2.9. Om een goed functionerende circulaire economie te waarborgen is het van cruciaal belang dat producenten en marktdeelnemers informatie met elkaar delen. Om de reparatie, het onderhoud, de vervanging en het hergebruik van voertuigdelen, -onderdelen en -materialen te waarborgen, is het van essentieel belang dat afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven vrije, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang hebben tot de informatie die nodig is om die handelingen uit te voeren. In overeenstemming met het beginsel van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en rekening houdend met de risico's voor de veiligheid en gezondheid van personen die werkzaamheden verrichten aan voertuigen, moeten onafhankelijke marktdeelnemers, met name zeer kleine ondernemingen, zonder extra kosten toegang krijgen tot informatie, en moeten fabrikanten onderdelen in serie registreren zodat ze opnieuw kunnen worden geprogrammeerd en in nieuwe voertuigen kunnen worden ingebouwd.

Inzameling en verwerking van autowrakken

2.10. Een groot probleem is de slechte traceerbaarheid van voertuigen die worden verwerkt: 32 % van de uitgeschreven voertuigen kan niet worden gelokaliseerd, wat neerkomt op ongeveer 3,4 miljoen voertuigen per jaar ([11]), met name vanwege een gebrek aan informatie over de eigendomsoverdracht van voertuigen en het niet toepassen van de bestaande regels. De oprichting van bevoegde organisaties voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (EPR) in elke lidstaat kan een nuttige maatregel zijn voor de sector afgedankte voertuigen, met name in het geval van economisch niet-rendabele verwerkingsactiviteiten, op voorwaarde dat een eerlijke concurrentie wordt gewaarborgd. Bij de invoering van EPR-systemen in de lidstaten moet worden gezorgd voor een eerlijke vertegenwoordiging van de sector van erkende

([9]) Europese Commissie — 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]) Werkdocumenten van de diensten van de Commissie SWD(2023) 256 final en SWD(2021) 60 final.

verwerkingsinrichtingen in de bestuursorganen van deze organisaties. Met betrekking tot individueel aangegane verplichtingen in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dringt het EESC aan op doeltreffende garanties die gelijkwaardig zijn aan die welke gelden voor de collectieve aanvaarding van dergelijke verplichtingen, met name op het vlak van financiële aansprakelijkheid. Het beveelt ook aan om de contracten met particuliere marktdeelnemers beter te reguleren, met name op het vlak van de precontractuele informatie of het verbod op de kosteloze naleving van een verplichting van de producent door onafhankelijke marktdeelnemers in de reparatie-, hergebruik- en recyclingsector.

2.11. Gezien de momenteel gebrekkige traceerbaarheid van afgedankte voertuigen in Europa is het EESC zeer ingenomen met de maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze voertuigen worden verwerkt door erkende marktdeelnemers en volgens de geldende regels, met name het voorschrift dat een voertuig pas kan worden uitgeschreven nadat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten een certificaat van vernietiging van het voertuig hebben ontvangen.

2.12. Wat betreft de demontageverplichtingen met het oog op hergebruik en refurbishing, benadrukt het EESC het belang van een vraaggestuurde marktbenadering om de economische levensvatbaarheid van dit soort activiteiten te waarborgen. Het EESC beveelt aan om strengere regels vast te stellen voor de maatregelen die de lidstaten moeten nemen om de markt voor hergebruik, revisie en refurbishing te stimuleren en zo het scheppen van lokale werkgelegenheid in Europa te bevorderen. Onderdelen van autowrakken kunnen worden doorverkocht door verwerkingsinrichtingen om te worden hergebruikt. Het EESC pleit voor een verbod op clausules in contracten tussen fabrikanten en bedrijven op grond waarvan de uit voertuigen verwijderde onderdelen aan de fabrikant moeten worden teruggegeven.

2.13. Wat betreft de demontageverplichtingen met het oog op recycling, wijst het EESC erop dat de huidige Europese post-shreddertechnologieën het nu al mogelijk maken dat de aldus verkregen gerecycleerde kunststoffen kunnen worden hergebruikt in nieuwe voertuigen. Het EESC beveelt aan om de voorgestelde demontageverplichtingen opnieuw te beoordelen in het licht van het beginsel van technologische neutraliteit, hun nut en de economische efficiëntie van bestaande processen, zoals post-shredding. Wat de terugwinning van airconditioningsvloeistoffen uit autowrakken betreft, beveelt het EESC aan om met de lidstaten besprekingen op gang te brengen over de vaststelling van realistische quota's naargelang van de gebruikte materialen en sectoren, en te bepalen dat de daarmee verband houdende kosten voor rekening van de producenten moeten komen.

2.14. Het EESC benadrukt het belang van regels om de illegale verwerking van autowrakken tegen te gaan. Als het aan de particuliere sector wordt overgelaten om de voorwaarden voor het uitoefenen van verwerkingsactiviteiten vast te leggen in commerciële contracten met fabrikanten, zou dit nadelig uitpakken voor erkende verwerkingsinrichtingen. Goedkeuring door de bevoegde autoriteiten is van essentieel belang om na te gaan of de marktdeelnemers over de nodige technische, financiële en organisatorische capaciteiten beschikken voor de verwerking van autowrakken. De verordening moet ervoor zorgen dat het toezicht door de bevoegde autoriteiten in elke lidstaat van de Europese Unie naar behoren wordt uitgeoefend. Het EESC ziet het nut in van de uitvoerregels, waarmee een beter onderscheid kan worden gemaakt tussen tweedehandsvoertuigen en autowrakken.

Brussel, 14 december 2023.

Voorzitter van het
Europees Economisch en Sociaal Comité

Oliver RÖPKE