C/2024/1593

5.3.2024

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/858 și (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivelor 2000/53/CE și 2005/64/CE

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

(C/2024/1593)

Raportor: **Bruno CHOIX**

Sesizare	Parlamentul European, 19.10.2023
	Consiliul, 21.11.2023
Temei juridic	Articolele 114 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru agricultură, dezvoltare rurală și protecția mediului
Data adoptării în secțiune	22.11.2023
Data adoptării în sesiunea plenară	14.12.2023
Sesiunea plenară nr.	583
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotrivă/abțineri)	163/0/2

1. **Concluzii și recomandări**

1.1. Propunerea de regulament privind vehiculele, prezentată de Comisia Europeană la 13 iulie 2023 ([1]), constituie un text de importanță majoră pentru creșterea sustenabilității și circularității vehiculelor introduse pe piața din Europa. Comitetul Economic și Social European (CESE) salută în termeni foarte favorabili acest text și consideră că este posibil să se promoveze obiective și mai ambițioase în ceea ce privește măsurile care vizează proiectarea vehiculelor în vederea garantării circularității acestora.

1.2. În ceea ce privește cerințele legate de conținutul reciclat, CESE susține pe deplin obligația de a integra un conținut de materiale plastice reciclate de cel puțin 25 % în fiecare vehicul și recomandă instituirea unor măsuri echivalente pentru a stimula reciclarea altor materiale utilizate în vehicule și ale căror beneficii pentru mediu sunt insuficient valorificate.

1.3. CESE susține ferm cerințele de proiectare a vehiculelor care vizează asigurarea reparării, a întreținerii, a înlocuirii și a reutilizării pieselor auto. Comitetul consideră că sunt necesare garanții suplimentare pentru a se asigura că centrele de tratare autorizate dispun de acces liber și nediscriminatoriu la piesele și componentele vehiculelor, îndeosebi în ceea ce privește bateriile vehiculelor electrice. CESE recomandă interzicerea clauzelor contractuale care vizează plasarea comercializării pieselor și materialelor exclusiv în sarcina producătorilor, în cadrul rețelei acestora. De asemenea, CESE recomandă organizarea de programe de formare, ale căror costuri să fie acoperite de către producători, privind scoaterea, înlocuirea și reintegrarea bateriilor de către operatori.

1.4. CESE susține măsurile menite să consolideze comunicarea informațiilor și etichetarea de către producători, și recomandă să se asigure operatorilor independenți, în special întreprinderilor foarte mici, furnizarea de informații fără costuri suplimentare, precum și serializarea pieselor de către producători, astfel încât acestea să poată fi reprogramate și reintroduse în vehicule noi.

1.5. CESE salută instituirea unei reprezentări echitabile a filierei instalațiilor de tratare autorizate în cadrul organelor de conducere ale organizațiilor competente în materie de răspundere extinsă a producătorilor (REP) din statele membre. Pentru a garanta o concurență loială și echitabilă în sectorul tratării vehiculelor, CESE recomandă să se prevadă garanții eficace și echivalente între asumarea individuală și cea colectivă a acestor obligații, prin reglementarea contractelor încheiate cu instalațiile de tratare autorizate, îndeosebi în ceea ce privește informațiile precontractuale sau interdicția de a impune unei instalații de tratare autorizate sarcina îndeplinirii unei obligații care revine producătorului.

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

1.6. Având în vedere lipsa semnificativă de trasabilitate a vehiculelor în Europa, CESE întâmpină deosebit de favorabil măsurile care vizează îmbunătățirea trasabilității și a colectării, în special prin obligația, în scopul radierii vehiculului, de a prezenta un certificat de distrugere eliberat de o instalație de tratare autorizată.

1.7. CESE salută cu satisfacție obligațiile impuse statelor membre în scopul de a stimula piața de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor de autovehicule scoase din uz. Comitetul recomandă adoptarea unor măsuri mai stricte în cadrul regulamentului și asigurarea faptului că revânzarea pieselor poate fi efectuată numai de către centrele de tratare autorizate. Pentru a se asigura că centrele autorizate beneficiază de dreptul de proprietate asupra materialelor, CESE recomandă, de asemenea, interzicerea clauzelor contractuale între un producător și o întreprindere care ar impune ca piesele recuperate de la vehicule să fie returnate producătorului.

1.8. Privind obligațiile de dezmembrare în vederea reciclării, CESE recomandă reevaluarea lor luându-se în considerare costurile economice și beneficiile de mediu care decurg din ele, precum și principiul neutralității tehnologice în urmărirea obiectivelor de mediu, în special în ceea ce privește tablourile de bord. De asemenea, CESE recomandă inițierea unei discuții cu statele membre cu privire la ratele care ar trebui stabilite pentru recuperarea agenților frigorifici conținuți în sistemele de climatizare ale vehiculelor scoase din uz.

1.9. Subliniind importanța normelor referitoare la lupta împotriva filierei ilegale de tratare a vehiculelor, CESE recomandă să se garanteze că funcția de control a autorităților competente este asigurată corespunzător în fiecare stat membru al Uniunii Europene. În plus, CESE susține cu fermitate normele privind exporturile, care fac posibilă o distincție mai clară între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz.

2. **Observații generale**

Introducere

2.1. La 13 iulie 2023, Comisia a propus un nou regulament privind vehiculele scoase din uz, în vederea creșterii circularității acestora ([2]), în urma unei reexaminări. În conformitate cu Pactul verde european și cu Planul de acțiune privind economia circulară, această propunere de regulament privind vehiculele se bazează pe două directive existente, pe care le înlocuiește: Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) privind vehiculele scoase din uz și Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]) privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora. Făcând trimitere la avizele conexe emise de CESE, prezentul aviz reprezintă o continuare a acestora ([5]), îndeosebi în ceea ce privește stimularea pieței materiilor prime secundare prin dispoziții legale obligatorii ([6]).

2.2. Sectorul european al autovehiculelor este unul dintre sectoarele cele mai mari consumatoare de resurse din Europa, fiind responsabil pentru 19 % din cererea industriei siderurgice a Uniunii și 10 % din consumul de materiale plastice, pentru o parte semnificativă a cererii de aluminiu (42 % pentru toate echipamentele de transport), de cupru (6 % pentru componentele auto), de cauciuc (65 % din producția de produse de cauciuc de uz general) și de sticlă ([7]). În acest context, CESE salută această propunere de regulament, care stabilește norme armonizate pentru întregul ciclu de viață al vehiculelor cu scopul de le a crește circularitatea, de la proiectarea și introducerea pe piață până la tratarea finală. Pentru a asigura o abordare globală a circularității vehiculelor, va fi esențial să existe un dialog constant cu toți actorii din lanțul valoric, acesta putând să se inspire din modelul oferit de Platforma europeană a părților interesate privind economia circulară ([8]). Este necesar un sistem de guvernanță echitabil și incluziv al lanțului de aprovizionare.

Proiectarea vehiculelor astfel încât să asigure circularitatea

2.3. CESE salută faptul că domeniul de aplicare al regulamentului include categoriile suplimentare reprezentate de autobuze, vehicule grele de marfă și remorci (M2, M3, N2, N3, O) și motociclete (L3e până la L7e), în vederea garantării unei tratări finale reglementate a acestor categorii de vehicule la sfârșitul ciclului lor de viață, prevăzând în special anumite cerințe pentru vehiculele cu destinație specială. O aplicare mai largă a măsurilor de circularitate ar trebui să contribuie la o mai mare modularitate a vehiculelor. În contextul evoluției rapide a diferitelor tipuri de mijloace de transport, CESE recomandă să se prevadă posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare la vehicule inovatoare, care nu sunt enumerate în regulament (cu excepția vehiculelor de securitate sau a celor de urgență).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).
([4]) Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 310, 25.11.2005, p. 10).
([5]) Avizul CESE pe tema „Revizuirea standardelor privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele” (JO C 349, 29.9.2023, p. 134).
([6]) Avizul CESE pe tema „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară” (JO C 364, 28.10.2020, p. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. CESE susține pe deplin obligația de a integra un conținut de materiale plastice reciclate de cel puțin 25 % în fiecare vehicul, deoarece această reciclare reprezintă un beneficiu substanțial pentru mediu ([9]). Dezvoltarea sectorului de reciclare a materialelor plastice face posibilă diversificarea surselor de aprovizionare pentru producători, precum și stimularea dezvoltării unei industrii europene de reciclare a materialelor plastice bazată pe tehnologia de post-mărunțire, și reprezintă o sursă importantă de creare de locuri de muncă în Europa. CESE sprijină introducerea unor măsuri mai ambițioase și etapizate pentru reciclarea materialelor plastice, precum și introducerea unor măsuri echivalente pentru a stimula reciclarea altor materiale utilizate în vehicule și ale căror beneficii pentru mediu sunt insuficient valorificate.

2.5. Prevederile care impun producătorului, atunci când proiectează vehiculul, să facă posibilă îndepărtarea și înlocuirea pieselor și a componentelor vehiculului într-un mod simplu și nedistructiv sunt esențiale pentru dezvoltarea pieței de reutilizare a pieselor și componentelor de vehicule în Europa. Pentru a desfășura aceste operațiuni în timpul fazelor de utilizare și de casare a vehiculului, este necesar să se asigure că instalațiile de tratare aprobate și operatorii de reparații și întreținere au acces la piesele și componentele vehiculului, inclusiv la bateriile vehiculelor electrice și ale motoarelor pentru tracțiune electrică. CESE recomandă interzicerea clauzelor contractuale care vizează plasarea comercializării elementelor reciclabile și reciclate ale vehiculelor exclusiv în sarcina producătorilor, în cadrul rețelei acestora, în special în cazul bateriilor.

2.6. CESE regretă absența, din propunerea Comisiei și din evaluarea impactului, a unui articol privind perfecționarea și recalificarea lucrătorilor și rolul dialogului social. Proiectul comun al partenerilor sociali din UE subliniază că tranziția către o economie circulară necesită, în general, calificări superioare din partea lucrătorilor ([10]). Având în vedere schimbările care rezultă din obligațiile de circularitate pentru vehicule, CESE subliniază importanța unei evaluări de către legiuitor a nevoilor în materie de competențe noi ale angajaților, pentru a răspunde evoluției sectorului autovehiculelor. CESE recomandă organizarea unor activități de formare tehnică care să conducă la obținerea unei calificări, accesibile tuturor angajaților, pentru a le îmbunătăți competențele și pentru a le garanta siguranța și bunăstarea la locul de muncă.

2.7. De asemenea, CESE recomandă organizarea de programe de formare, în care producătorilor ar trebui să le revină sarcina de a furniza toate datele tehnice și metodele de reparare, privind scoaterea, înlocuirea și reintegrarea bateriilor de către operatori, în special pentru a preveni riscurile la adresa securității și sănătății acestora din urmă atunci când intervin asupra vehiculelor.

Circularitatea vehiculelor pe întreaga durată de viață

2.8. CESE sprijină măsurile de consolidare a furnizării de informații și a etichetării de către producători. Informațiile obligatorii privind conținutul reciclat din vehicule sunt esențiale pentru a asigura informații armonizate cu privire la amprenta lor de carbon, implementarea unei strategii de circularitate de către producători și realizarea de către consumatori a unor alegeri în cunoștință de cauză cu privire la circularitate.

2.9. Schimbul de informații între producători și operatori este esențial pentru a garanta buna funcționare a economiei circulare. Pentru a asigura repararea, întreținerea, înlocuirea și reintegrarea pieselor, a componentelor și a materialelor vehiculelor, este esențial ca operatorii însărcinați cu gestionarea deșeurilor și cei care efectuează reparații și întreținere să beneficieze de acces gratuit, standardizat și nediscriminatoriu la informațiile necesare desfășurării acestor operațiuni. În temeiul principiului REP și având în vedere riscurile la adresa securității și sănătății operatorilor care intervin asupra vehiculelor, ar trebui să se asigure operatorilor independenți, în special întreprinderilor foarte mici, furnizarea de informații fără costuri suplimentare, precum și serializarea pieselor de către producători, astfel încât acestea să poată fi reprogramate și reintroduse în vehicule noi.

Colectarea și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață

2.10. CESE subliniază problema majoră pe care o reprezintă lipsa trasabilității vehiculelor în vederea tratării acestora, în condițiile în care 32 % dintre vehiculele radiate nu pot fi localizate, adică aproximativ 3,4 milioane de vehicule pe an ([11]), în special din cauza lipsei de informații privind transferul dreptului de proprietate asupra vehiculelor și a neaplicării normelor existente. Crearea, în fiecare stat membru, a unor organizații competente în materie de REP poate constitui o măsură de sprijin utilă pentru sectorul de tratare a vehiculelor, în special în ceea ce privește operațiunile de tratare care nu sunt viabile din punct de vedere economic, cu condiția să fie garantată o concurență loială și echitabilă. Înființarea de sisteme REP în

([9]) Comisia Europeană – Către obiective în materie de conținut de materiale plastice reciclate în noile autoturisme și vehicule utilitare ușoare (*Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles*).

([10]) Proiectul partenerilor sociali europeni privind economia circulară și lumea muncii (*European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work*).

([11]) Documente de lucru ale serviciilor Comisiei: SWD(2023) 256 final și SWD(2021) 60 final.

statele membre trebuie să prevadă o reprezentare echitabilă a operatorilor de tratare a vehiculelor în organele de conducere ale acestor organizații. În ceea ce privește asumarea individuală a responsabilității pentru obligațiile extinse ale producătorilor, CESE solicită instituirea unor garanții eficace și echivalente cu cele care se aplică pentru asumarea colectivă a acestor obligații, în special în ceea ce privește responsabilitatea financiară, și recomandă o mai bună reglementare a contractelor încheiate cu operatorii privați, îndeosebi în ceea ce privește informațiile precontractuale sau interzicerea ca o obligație care revine producătorului să fie realizată gratuit de către un operator independent din sectorul reparării, reutilizării și reciclării.

2.11. Având în vedere lipsa actuală de trasabilitate a vehiculelor în Europa, CESE salută cu entuziasm măsurile care urmăresc să garanteze că vehiculele sunt tratate de operatori autorizați în conformitate cu normele în vigoare, în special măsura conform căreia radierea unui vehicul poate interveni numai după primirea unui certificat de distrugere a vehiculului de către autoritățile competente ale statelor membre.

2.12. În ceea ce privește obligațiile de dezmembrare în vederea reutilizării și a recondiționării, CESE subliniază importanța unei abordări a pieței care să fie bazată pe cerere, pentru a asigura viabilitatea economică a acestor operațiuni de dezmembrare. CESE recomandă adoptarea unor norme mai exigente privind măsurile pe care trebuie să le ia statele membre pentru a stimula piața reutilizării, refabricării și recondiționării, facilitând astfel crearea de locuri de muncă la nivel local în Europa. În acest context, piesele vehiculelor scoase din uz trebuie să poată fi revândute de către centrele de tratare a vehiculelor scoase din uz, în vederea reutilizării lor. CESE recomandă interzicerea clauzelor contractuale între un producător și o întreprindere care ar impune ca piesele recuperate de la vehicule să fie returnate producătorului.

2.13. În ceea ce privește obligațiile de dezmembrare în scopul reciclării, CESE subliniază că tehnologia europeană actuală de post-mărunțire asigură deja producția de materiale plastice reciclate pentru integrarea acestora în vehicule noi. CESE recomandă reevaluarea obligațiilor de dezmembrare propuse, prin prisma principiului neutralității tehnologice, a utilității acestora și a eficienței economice stabilite a proceselor existente, cum ar fi post-mărunțirea. În ceea ce privește recuperarea agenților frigorifici conținuți în sistemele de climatizare ale vehiculelor scoase din uz, CESE recomandă inițierea unei discuții cu statele membre în vederea stabilirii unor coeficienți realiști în funcție de materialele și sectoarele existente, prevăzând ca costurile unui astfel de proces să le revină producătorilor.

2.14. CESE subliniază importanța normelor referitoare la lupta împotriva filierei ilegale de tratare a vehiculelor. Dacă s-ar încredința sectorului privat sarcina de a stabili, prin contracte comerciale încheiate cu producătorii, condițiile necesare desfășurării acestei activități, filiera legală de tratare a vehiculelor scoase din uz ar fi prejudiciată. Autorizația emisă de autoritățile competente este esențială pentru a verifica dacă operatorii au capacitățile tehnice, financiare și organizatorice necesare pentru a trata vehiculele scoase din uz. Regulamentul trebuie să asigure că această funcție de control este îndeplinită corespunzător de autoritățile competente din fiecare stat membru al Uniunii Europene. CESE susține normele privind exporturile, care fac posibilă o mai bună distincție între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz.

Bruxelles, 14 decembrie 2023.

Președintele
Comitetului Economic și Social European

Oliver RÖPKE