C/2024/1593

5.3.2024

# Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES

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

(C/2024/1593)

Spravodajca: **Bruno CHOIX**

| | |
|---|---|
| Žiadosť | Európsky parlament: 19. 10. 2023 |
| | Rada, 21. 11. 2023 |
| Právny základ | články 114 a 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie |
| Príslušná sekcia | sekcia pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie |
| Prijaté v sekcii | 22. 11. 2023 |
| Prijaté v pléne | 14. 12. 2023 |
| Plenárne zasadnutie č. | 583 |
| Výsledok hlasovania | |
| (za/proti/zdržalo sa) | 163/0/2 |

## 1. **Závery a odporúčania**

1.1. Návrh nariadenia o vozidlách [1], ktorý Európska komisia predložila 13. júla 2023, je významným krokom k zvýšeniu udržateľnosti a obehovosti vozidiel uvádzaných na trh v Európe. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) veľmi víta tento text a domnieva sa, že je možné byť ešte ambicióznejší, pokiaľ ide o opatrenia zamerané na navrhovanie vozidiel s cieľom zabezpečiť ich obehovosť.

1.2. Pokiaľ ide o požiadavky na recyklovaný obsah, EHSV plne podporuje povinnosť, aby každé vozidlo obsahovalo aspoň 25 % recyklovaných plastov, a odporúča, aby sa zaviedli rovnocenné opatrenia na podporu recyklácie iných materiálov používaných vo vozidlách, ktorých environmentálny prínos sa nedostatočne využíva.

1.3. EHSV dôrazne podporuje požiadavky na navrhovanie vozidiel s cieľom zabezpečiť opravu, údržbu, výmenu a opätovné použitie častí automobilov. Domnieva sa, že sú potrebné ďalšie záruky, aby schválené spracovateľské strediská mali voľný a nediskriminačný prístup k dielom a komponentom vozidiel, najmä k batériám pre elektrické vozidlá. EHSV odporúča zakázať zmluvné ustanovenia, ktorými sa obmedzuje predaj dielov a materiálov iba výrobcom v rámci ich vlastných sietí. EHSV takisto odporúča, aby sa na náklady výrobcov poskytovali školenia o vyraďovaní, výmene a opätovnej montáži batérií prevádzkovateľmi.

1.4. EHSV podporuje opatrenia zamerané na posilnenie poskytovania informácií a označovanie zo strany výrobcov a odporúča, aby nezávislé subjekty, najmä veľmi malé podniky, mali zaručený prístup k informáciám bez dodatočných nákladov a aby výrobcovia sériovo označovali diely, aby ich bolo možné preprogramovať a opätovne nainštalovať do nových vozidiel.

1.5. EHSV víta zavedenie spravodlivého zastúpenia schválených spracovateľských zariadení v riadiacich orgánoch organizácií zodpovedných za rozšírenú zodpovednosť výrobcu v členských štátoch. EHSV odporúča, aby sa v záujme zabezpečenia spravodlivej a rovnocennej hospodárskej súťaže v oblasti spracovania vozidiel poskytli účinné a rovnocenné záruky medzi individuálnou a kolektívnou zodpovednosťou za tieto povinnosti, a to prostredníctvom úpravy zmlúv podpísaných so schválenými strediskami, najmä pokiaľ ide o predzmluvné informácie alebo zákaz prenášať na schválené spracovateľské zariadenia bremeno povinnosti, za ktorú zodpovedá výrobca.

[1] COM(2023) 451 final.

1.6. Vzhľadom na značne nedostatočnú vysledovateľnosť vozidiel v Európe EHSV veľmi víta opatrenia zamerané na zlepšenie ich vysledovateľnosti a zberu, najmä prostredníctvom povinnosti predložiť na účely vyradenia vozidla z evidencie osvedčenie o zničení vydané schváleným spracovateľským zariadením.

1.7. EHSV veľmi víta povinnosť členských štátov stimulovať trh v súvislosti s opätovným použitím, repasovaním a renovovaním častí vozidiel po skončení životnosti. Odporúča prijať prísnejšie opatrenia v rámci nariadenia a zabezpečiť, aby diely mohli ďalej predávať len schválené spracovateľské strediská. EHSV takisto odporúča zakázať zmluvné ustanovenia medzi výrobcom a podnikom, ktoré by zaväzovali k vráteniu dielov odobratých z vozidiel výrobcovi s cieľom zabezpečiť, aby schválené strediská mali právo na vlastníctvo materiálov.

1.8. Pokiaľ ide o povinnosti demontáže na účely recyklácie, EHSV odporúča, aby sa prehodnotili z hľadiska vyplývajúcich hospodárskych nákladov a environmentálneho prínosu, ako aj z hľadiska zásady technologickej neutrality, ktorá sa uplatňuje pri dosahovaní environmentálnych cieľov, najmä pokiaľ ide o prístrojové panely. EHSV takisto odporúča, aby sa s členskými štátmi začala diskusia o sadzbách, ktoré by sa mali stanoviť na spätné získavanie chladív obsiahnutých v klimatizačných systémoch vozidiel po skončení životnosti.

1.9. EHSV zdôrazňuje význam pravidiel boja proti nezákonnému spracovaniu vozidiel a odporúča, aby sa v každom členskom štáte EÚ riadne plnila úloha príslušných orgánov v oblasti kontroly. Okrem toho EHSV dôrazne podporuje pravidlá vývozu, ktoré umožňujú jasnejšie rozlišovať medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti.

## 2. **Všeobecné pripomienky**

*Úvod*

2.1. Komisia 13. júla 2023 po preskúmaní navrhla nové nariadenie o vozidlách po skončení životnosti s cieľom zvýšiť obehovosť ([2]). V súlade s Európskou zelenou dohodou a akčným plánom pre obehové hospodárstvo tento návrh nariadenia o vozidlách vychádza z dvoch existujúcich smerníc a nahrádza ich: ide o smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES ([3]) o vozidlách po dobe životnosti a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES ([4]) o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a zužitkovateľnosť. V tomto stanovisku sa nadväzuje na súvisiace stanoviská EHSV ([5]), najmä pokiaľ ide o stimuláciu trhu s druhotnými surovinami prostredníctvom záväzných právnych predpisov ([6]).

2.2. Európsky automobilový priemysel je jedným z najnáročnejších priemyselných odvetví v Európe na zdroje, pretože predstavuje 19 % dopytu oceliarskeho priemyslu EÚ, 10 % spotreby plastov, značnú časť dopytu po hliníku (42 % pre všetky dopravné zariadenia), medi (6 % pre automobilové diely), gume (65 % výroby gumových výrobkov) a skle ([7]). V tejto súvislosti EHSV víta tento návrh nariadenia, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá pokrývajúce celý životný cyklus vozidiel s cieľom zvýšiť ich obehovosť od ich navrhovania a uvedenia na trh až po konečné spracovanie. Na zabezpečenie globálneho prístupu k obehovosti vozidiel bude nevyhnutný neustály dialóg so všetkými subjektmi hodnotového reťazca, ktorý by sa mohol inšpirovať modelom, ktorý ponúka Európska platforma pre obehové hospodárstvo ([8]). Spravodlivý a inkluzívny systém riadenia dodávateľského reťazca je nevyhnutný.

*Navrhovanie vozidiel s cieľom zabezpečiť obehovosť*

2.3. EHSV víta skutočnosť, že rozsah pôsobnosti nariadenia zahŕňa ďalšie kategórie autobusov, ťažkých vozidiel a prípojných vozidiel (M2, M3, N2, N3, O), motocyklov (L3e až L7e) s cieľom zabezpečiť regulované konečné zaobchádzanie s týmito kategóriami vozidiel na konci ich životnosti vrátane určitých požiadaviek stanovených pre vozidlá na špeciálne účely. Širšie uplatňovanie obehových opatrení by malo prispieť k väčšej modularite vozidiel. Vzhľadom na rýchly vývoj rôznych druhov dopravy EHSV odporúča, aby sa rozsah pôsobnosti rozšíril aj na inovatívne vozidlá, ktoré nie sú uvedené v nariadení (okrem bezpečnostných a záchranných vozidiel).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34).
([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES z 26. októbra 2005 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a zužitkovateľnosť, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS (Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 10).
([5]) Stanovisko EHSV na tému *Preskúmanie emisných noriem $CO_2$ pre ťažké úžitkové vozidlá* (Ú. v. EÚ C 349, 29.9.2023, s. 134).
([6]) Stanovisko EHSV na tému *Nový akčný plán pre obehové hospodárstvo* (Ú. v. EÚ C 364, 28.10.2020, s. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. EHSV plne podporuje povinnosť, aby každé vozidlo obsahovalo minimálne 25 % recyklovaných plastov, pretože táto recyklácia predstavuje významný prínos pre životné prostredie ([9]). Rozvoj odvetvia recyklácie plastov umožňuje diverzifikáciu zdrojov dodávok pre výrobcov, stimuluje rast európskeho odvetvia recyklácie plastov založeného na technológii drvením a predstavuje významný zdroj vytvárania pracovných miest v Európe. EHSV podporuje zavedenie ambicióznejších postupných opatrení na recykláciu plastov, ako aj zavedenie rovnocenných opatrení na podporu recyklácie iných materiálov používaných vo vozidlách, ktorých prínos pre životné prostredie nie je dostatočne využívaný.

2.5. Ustanovenia, ktorými sa výrobcovia zaväzujú, aby pri navrhovaní vozidiel umožnili jednoduchú a nedeštruktívnu demontáž a výmenu dielov a komponentov, majú zásadný význam pre rozvoj trhu s opätovne používanými dielmi a komponentmi vozidiel v Európe. S cieľom rozvíjať tieto činnosti počas fáz používania a likvidácie vozidla je potrebné zabezpečiť, aby schválené spracovateľské zariadenia a prevádzkovatelia opráv a údržby mali prístup k dielom a komponentom vozidiel, najmä k batériám a motorom elektrických vozidiel. EHSV odporúča zakázať zmluvné ustanovenia, ktorými sa obmedzuje predaj recyklovateľných a recyklovaných komponentov vozidiel výrobcom v rámci ich vlastných sietí, najmä pokiaľ ide o batérie.

2.6. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že návrh Komisie a posúdenie vplyvu neobsahujú článok venovaný ďalšiemu vzdelávaniu a rekvalifikácii pracovníkov a úlohe sociálneho dialógu. V spoločnom projekte sociálnych partnerov EÚ sa zdôrazňuje, že prechod na obehové hospodárstvo si vo všeobecnosti vyžaduje vyššiu kvalifikáciu pracovníkov ([10]). Vzhľadom na zmeny vyplývajúce z povinnej obehovosti vozidiel EHSV zdôrazňuje, že je dôležité, aby zákonodarca posúdil potrebu nových kvalifikácií zamestnancov s cieľom reagovať na vývoj v automobilovom sektore. EHSV odporúča organizovať odbornú technickú prípravu prístupnú všetkým pracovníkom s cieľom zvýšiť ich zručnosti, zaistiť ich bezpečnosť pri práci a ich dobré životné podmienky.

2.7. EHSV takisto odporúča, aby sa na náklady výrobcov poskytovali všetky technické údaje a metódy opravy spojené s vyraďovaním, výmenou a opätovnou montážou batérií prevádzkovateľmi, a to najmä s cieľom predchádzať zdravotným a bezpečnostným rizikám pracovníkov pri práci na vozidlách.

*Obehovosť vozidiel počas ich životnosti*

2.8. EHSV podporuje opatrenia zamerané na posilnenie poskytovania informácií a označovania zo strany výrobcov. Povinné informácie o recyklovanom obsahu vozidiel sú nevyhnutné na zabezpečenie harmonizovaných informácií o ich uhlíkovej stope, zavedenie stratégie obehovosti výrobcami a informovaný výber spotrebiteľov z hľadiska obehovosti.

2.9. Výmena informácií medzi výrobcami a prevádzkovateľmi má zásadný význam pre zabezpečenie správneho fungovania obehového hospodárstva. Na zabezpečenie opráv, údržby, výmeny a opätovnej montáže dielov, komponentov a materiálov vozidiel je nevyhnutné, aby prevádzkovatelia odpadového hospodárstva a prevádzkovatelia opráv a údržby mali voľný, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám, ktoré potrebujú na vykonávanie týchto činností. Na základe zásady rozšírenej zodpovednosti výrobcu a vzhľadom na riziká pre zdravie a bezpečnosť prevádzkovateľov pracujúcich na vozidlách by sa mal nezávislým prevádzkovateľom, najmä veľmi malým podnikom, zaručiť prístup k informáciám bez dodatočných nákladov, ako aj sériové označovanie dielov výrobcami, aby ich bolo možné preprogramovať a opätovne nainštalovať do nových vozidiel.

*Zber a spracovanie vozidiel na konci životnosti*

2.10. EHSV upozorňuje na veľký problém, ktorý predstavuje nedostatočná vysledovateľnosť vozidiel pri ich spracovaní, keďže 32 % odpísaných vozidiel nie je možné lokalizovať, t. j. približne 3,4 milióna vozidiel ročne ([11]), a to najmä z dôvodu nedostatku informácií o prevode vlastníctva vozidiel a neuplatňovania existujúcich pravidiel. Zriadenie organizácií zodpovedných za rozšírenú zodpovednosť výrobcu v každom členskom štáte môže predstavovať užitočné podporné opatrenie pre sektor spracovania vozidiel, najmä pokiaľ ide o spracovanie, ktoré nie je hospodársky udržateľné, za predpokladu, že je zaručená spravodlivá a rovnocenná hospodárska súťaž. Zavedenie systémov rozšírenej zodpovednosti

([9]) Európska komisia – Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles.
([10]) Projekt európskych sociálnych partnerov v oblasti obehového hospodárstva a sveta práce.
([11]) Pracovné dokumenty útvarov Komisie: SWD(2023) 256 final a SWD(2021) 60 final.

výrobcu v členských štátoch musí zabezpečiť spravodlivé zastúpenie prevádzkovateľov spracovania vozidiel v riadiacich orgánoch týchto organizácií. Pokiaľ ide o individuálne prevzatie rozšírených povinností výrobcu, EHSV požaduje zavedenie účinných záruk rovnocenných so zárukami, ktoré sa uplatňujú pri kolektívnom prevzatí týchto povinností, najmä pokiaľ ide o finančnú zodpovednosť, a odporúča lepšie regulovať zmluvy so súkromnými subjektmi, najmä pokiaľ ide o predzmluvné informácie a zákaz, aby povinnosť uložená výrobcovi bola poskytovaná bezplatne nezávislými prevádzkovateľmi v oblasti opráv, opätovného použitia a recyklácie.

2.11. Vzhľadom na súčasnú nedostatočnú vysledovateľnosť vozidiel v Európe EHSV veľmi víta opatrenia zamerané na zabezpečenie toho, aby s vozidlami nakladali oprávnené subjekty v súlade s platnými predpismi, najmä opatrenie, podľa ktorého môže byť vozidlo vyradené z evidencie až po získaní osvedčenia o zničení od príslušných orgánov členských štátov.

2.12. Pokiaľ ide o povinnosť demontáže na účely opätovného použitia a renovovania, EHSV zdôrazňuje význam trhového prístupu založeného na dopyte s cieľom zabezpečiť ekonomickú udržateľnosť týchto demontážnych činností. EHSV odporúča prijať prísnejšie pravidlá pokiaľ ide o opatrenia, ktoré majú členské štáty prijať s cieľom stimulovať trh opätovného použitia, opätovnej výroby a renovácie, čím by sa uľahčilo vytváranie pracovných miest na miestnej úrovni v Európe. V tejto súvislosti musí byť umožnený ďalší predaj dielov z vozidiel po skončení životnosti v strediskách na spracovanie vozidiel po skončení životnosti s cieľom ich opätovného použitia. EHSV odporúča zakázať zmluvné ustanovenia medzi výrobcom a podnikom, ktoré by zaväzovali k vráteniu dielov odobratých z vozidiel výrobcovi.

2.13. Pokiaľ ide o povinnosť demontáže na účely recyklácie, EHSV pripomína, že súčasnou európskou technológiou drvením sa už vyrábajú recyklované plasty na použitie v nových vozidlách. EHSV odporúča, aby sa navrhované povinnosti demontáže prehodnotili z hľadiska zásady technologickej neutrality, ich užitočnosti a zistenej hospodárskej efektívnosti existujúcich procesov, ako je napríklad drvenie. Pokiaľ ide o spätné získavanie chladív obsiahnutých v klimatizačných systémoch vozidiel po skončení životnosti, EHSV odporúča začať diskusiu s členskými štátmi s cieľom stanoviť reálne sadzby v závislosti od použitých materiálov a procesov, pričom náklady na tento proces by mali znášať výrobcovia.

2.14. EHSV zdôrazňuje význam pravidiel boja proti nezákonnému spracovaniu vozidiel. Poveriť súkromný sektor stanovením podmienok potrebných na vykonávanie tejto činnosti prostredníctvom obchodných zmlúv s výrobcami by bolo na škodu zákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti. Schválenie príslušnými orgánmi je nevyhnutné na zabezpečenie toho, aby subjekty mali technické, finančné a organizačné kapacity na spracovanie vozidiel po skončení životnosti. Nariadením sa bude musieť zabezpečiť, aby túto kontrolnú funkciu vykonávali príslušné orgány v každom členskom štáte Európskej únie. EHSV podporuje pravidlá vývozu, ktoré umožňujú lepšie rozlišovať medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti.

V Bruseli 14. decembra 2023

*Predseda*
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*

Oliver RÖPKE