C/2024/1593

5.3.2024

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES

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

(C/2024/1593)

Poročevalec: **Bruno CHOIX**

Zaprosili	Evropski parlament, 19. 10. 2023
	Svet, 21. 11. 2023
Pravna podlaga	člena 114 in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje
Datum sprejetja na seji strokovne skupine	22. 11. 2023
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	14. 12. 2023
Plenarno zasedanje št.	583
Rezultat glasovanja	
(za/proti/vzdržani)	163/0/2

1. **Sklepi in priporočila**

1.1 Predlog uredbe o vozilih, ki ga je Evropska komisija predstavila 13. julija 2023 ([1]), je pomembno zakonodajno besedilo za izboljšanje trajnosti in krožnosti vozil, danih na trg v Evropi. Evropski ekonomsko-socialni odbori (EESO) ga toplo pozdravlja in meni, da bi lahko še povečali ambicije glede ukrepov za zasnovo vozil, s katerimi bi dosegli njihovo krožnost.

1.2 V zvezi z zahtevami glede vsebnosti recikliranih materialov EESO v celoti podpira obveznost, da se v vsako vozilo vključi vsaj 25 % reciklirane plastike, in priporoča uvedbo enakovrednih ukrepov za spodbujanje recikliranja drugih materialov, ki se uporabljajo v vozilih in katerih okoljske koristi niso dovolj izkoriščene.

1.3 EESO odločno podpira zahteve glede zasnove vozil, s katerimi bi zagotovili popravilo, vzdrževanje, zamenjavo in ponovno uporabo delov vozil. Meni, da so potrebna dodatna jamstva, da bi imeli pooblaščeni obrati za obdelavo prost in nediskriminatoren dostop do delov in sestavnih delov vozil, zlasti baterij za električna vozila. EESO priporoča prepoved pogodbenih klavzul, ki dovoljujejo trženje delov in materialov samo proizvajalcem znotraj lastnih mrež. Priporoča tudi, naj proizvajalci poskrbijo za usposabljanje izvajalcev za odstranjevanje, zamenjavo in ponovno vgradnjo baterij.

1.4 EESO podpira ukrepe za izboljšanje posredovanja informacij in označevanja, za katerega so odgovorni proizvajalci, ter priporoča, da proizvajalci neodvisnim izvajalcem, zlasti zelo malim podjetjem, brez dodatnih stroškov omogočijo dostop do informacij in serijskega označevanja delov, da bo dele mogoče ponovno programirati in vgraditi v nova vozila.

1.5 EESO pozdravlja, da bodo pooblaščeni obrati za obdelavo pravično zastopani v upravnih organih organizacij za izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca v državah članicah. Za pošteno in pravično konkurenco na področju obdelave vozil EESO priporoča, da se uvedejo učinkovita in enakovredna jamstva za posamični in kolektivni prevzem teh obveznosti, in sicer z določitvijo okvira za pogodbe s pooblaščenimi obrati za obdelavo, zlasti glede predpogodbenih informacij ali prepovedi prenosa bremena obveznosti proizvajalca na pooblaščeni obrat za obdelavo.

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

1.6 Glede na zelo pomanjkljivo sledljivost vozil v Evropi EESO toplo pozdravlja ukrepe za izboljšanje sledljivosti in zbiranja, zlasti obveznost predložitve potrdila o uničenju, ki ga izda pooblaščeni obrat za obdelavo, za odjavo vozila.

1.7 EESO pozdravlja obveznosti, ki države članice zavezujejo k spodbujanju trga za ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov izrabljenih vozil. Priporoča sprejetje strožjih ukrepov v okviru uredbe in zagotovitev, da bodo nadaljnjo prodajo delov lahko izvajali le pooblaščeni obrati za obdelavo. Da bi tem obratom zagotovili lastništvo nad materiali, EESO priporoča tudi prepoved pogodbenih klavzul med proizvajalcem in podjetjem, na podlagi katerih bi moralo podjetje dele, odvzete iz vozil, vrniti proizvajalcu.

1.8 EESO priporoča, da se ponovno ocenijo ekonomski stroški in okoljske koristi obveznosti razstavljanja za recikliranje ob upoštevanju načela tehnološke nevtralnosti pri doseganju okoljskih ciljev, zlasti kar zadeva armaturne plošče. Priporoča tudi, da se z državami članicami začne razprava o stopnjah, ki bi jih bilo treba določiti za predelavo hladilnih sredstev iz klimatskih naprav izrabljenih vozil.

1.9 EESO poudarja pomen predpisov za boj proti nezakoniti obdelavi vozil in priporoča, da se v vsaki državi članici EU zagotovi ustrezno izvajanje nadzora s strani pristojnih organov. Odločno podpira tudi pravila o izvozu, ki omogočajo jasnejše razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili.

2. **Splošne ugotovitve**

Uvod

2.1 Komisija je 13. julija 2023 po pregledu predlagala novo uredbo o izrabljenih vozilih za povečanje njihove krožnosti ([2]). V skladu z evropskim zelenim dogovorom in akcijskim načrtom za krožno gospodarstvo ta predlog uredbe o vozilih nadgrajuje in nadomešča dve veljavni direktivi: Direktivo 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih ([3]) in Direktivo 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ([4]). To mnenje se navezuje na sorodna mnenja EESO in izhaja iz njih ([5]), zlasti glede spodbujanja trga sekundarnih surovin z zavezujočimi pravnimi določbami ([6]).

2.2 Evropski avtomobilski sektor sodi med industrijske panoge v Evropi, v katerih se porabi največ virov, saj ustvarja 19 % povpraševanja v jeklarski industriji EU, 10 % potrošnje plastike ter znaten delež povpraševanja po aluminiju (42 % za vso prevozno opremo), bakru (6 % za avtomobilske dele), gumi (65 % proizvodnje izdelkov iz gume) in steklu ([7]). Glede na to EESO pozdravlja ta predlog uredbe, ki določa usklajena pravila za celoten življenjski cikel vozil, da bi povečali njihovo krožnost, od zasnove in dajanja na trg do končne obdelave. Za celovit pristop h krožnosti vozil bo bistven stalen dialog z vsemi akterji v vrednostni verigi, ki bi lahko temeljil na modelu, ki ga ponuja evropska platforma deležnikov za krožno gospodarstvo ([8]). Bistven je pravičen in vključujoč sistem upravljanja dobavne verige.

Zasnova vozil za krožnost

2.3 EESO pozdravlja dejstvo, da področje uporabe uredbe zajema dodatne kategorije avtobusov, težkih tovornih vozil in priklopnikov (M2, M3, N2, N3, O) in motornih koles (L3e do L7e), da bi zagotovili urejeno končno obdelavo teh kategorij vozil ob koncu življenjske dobe, ter tudi nekatere zahteve v zvezi s posebnimi vozili. Širša uporaba ukrepov za krožnost bi morala prispevati k večji modularnosti vozil. Glede na hiter razvoj različnih vrst prevoznih sredstev EESO priporoča možnost, da se področje uporabe razširi na inovativna vozila, ki v uredbi niso navedena (razen varnostnih ali reševalnih vozil).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).
([4]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10).
([5]) Mnenje EESO o *pregledu standardov za emisije CO_2 za težka vozila* (UL C 349, 29.9.2023, str. 134).
([6]) Mnenje EESO o *novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo* (UL C 364, 28.10.2020, str. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4 EESO v celoti podpira zahtevo, da mora vsako vozilo vsebovati najmanj 25 % reciklirane plastike, saj takšno recikliranje zelo koristi okolju ([9]). Razvoj sektorja recikliranja plastike omogoča diverzifikacijo virov dobave za proizvajalce, spodbuja rast evropske industrije recikliranja plastike, ki temelji na tehnologiji naknadnega drobljenja, in je pomemben vir ustvarjanja delovnih mest v Evropi. EESO podpira uvedbo bolj ambicioznih postopnih ukrepov za recikliranje plastike ter enakovrednih ukrepov za spodbujanje recikliranja drugih materialov, ki se uporabljajo v vozilih in katerih okoljske koristi niso dovolj izkoriščene.

2.5 Za oblikovanje trga ponovne uporabe delov in sestavnih delov vozil v Evropi so ključne določbe, ki proizvajalce zavezujejo, da že z zasnovo vozila omogočijo preprosto odstranjevanje in zamenjavo delov in sestavnih delov vozila brez uničevanja. Za razvoj teh postopkov v fazi uporabe in odstranitve vozila je treba zagotoviti, da bodo imeli pooblaščeni obrati za obdelavo ter izvajalci popravil in vzdrževanja dostop do delov in sestavnih delov vozil, tudi baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon. EESO priporoča prepoved pogodbenih klavzul, ki dovoljujejo trženje sestavnih delov vozil, ki jih je mogoče reciklirati in predelati, samo proizvajalcem znotraj lastnih mrež, zlasti kar zadeva baterije.

2.6 EESO obžaluje, da v predlogu Komisije in oceni učinka ni člena o izpopolnjevanju in preusposabljanju delavcev ter vlogi socialnega dialoga. Skupni projekt socialnih partnerjev EU poudarja, da so za prehod na krožno gospodarstvo običajno potrebne višje kvalifikacije delavcev ([10]). Glede na spremembe, ki izhajajo iz obveznosti glede krožnosti vozil, EESO poudarja, da mora zakonodajalec oceniti nove potrebe po znanjih in spretnostih zaposlenih, da bi se lahko odzvali na razvoj avtomobilskega sektorja. EESO priporoča organizacijo tehničnega usposabljanja za kvalifikacije, ki bo dostopno vsem zaposlenim, da bi izboljšali njihove kompetence ter zajamčili njihovo varnost pri delu in dobro počutje.

2.7 EESO priporoča tudi, naj proizvajalci poskrbijo za usposabljanje izvajalcev za odstranjevanje, zamenjavo in ponovno vgradnjo baterij ter jim dajo na voljo vse tehnične podatke in možnosti za popravilo, zlasti da se preprečijo tveganja za zdravje in varnost izvajalcev pri delu z vozili.

Krožnost vozil v njihovi življenjski dobi

2.8 EESO podpira ukrepe za okrepitev posredovanja informacij in označevanja s strani proizvajalcev. Obvezne informacije o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih so bistvene za skladnost informacij o njihovem ogljičnem odtisu, izvajanje strategije krožnosti s strani proizvajalcev in informirano izbiro potrošnikov na podlagi krožnosti.

2.9 Izmenjava informacij med proizvajalci in izvajalci je ključna za pravilno delovanje krožnega gospodarstva. Za ustrezno opravljanje popravil, vzdrževanje, zamenjavo in ponovno vgradnjo delov, sestavnih delov in materialov vozil je bistveno, da imajo izvajalci ravnanja z odpadki ter izvajalci popravil in vzdrževanja prost, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki jih potrebujejo za izvajanje teh dejavnosti. Na podlagi načela razširjene odgovornosti proizvajalca in zaradi tveganj za zdravje ter varnost izvajalcev, ki delajo z vozili, je treba poskrbeti, da bodo proizvajalci neodvisnim izvajalcem, zlasti zelo malim podjetjem, brez dodatnih stroškov omogočili dostop do informacij in serijskega označevanja delov, da bo dele mogoče ponovno programirati in vgraditi v nova vozila.

Zbiranje in obdelava vozil ob koncu njihove življenjske dobe

2.10 EESO poudarja, da pomanjkljiva sledljivost vozil močno ovira njihovo obdelavo, saj 32 % odjavljenih vozil ni mogoče najti, kar pomeni približno 3,4 milijona vozil na leto ([11]). Razlog za to sta zlasti pomanjkanje informacij o prenosu lastništva vozila in neizvajanje veljavnih predpisov. Ustanovitev organizacij za izpolnjevanje razširjene odgovornosti proizvajalca v vsaki državi članici je lahko koristen podporni ukrep za sektor obdelave vozil, zlasti v zvezi s postopki obdelave, ki niso ekonomsko vzdržni, pod pogojem, da je zagotovljena poštena in pravična konkurenca. Pri vzpostavitvi

([9]) Evropska komisija — *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles* (Na poti k ciljem vsebnosti reciklirane plastike v novih osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih).

([10]) *European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work* (Skupni projekt socialnih partnerjev o krožnem gospodarstvu in svetu dela).

([11]) Delovna dokumenta služb Komisije: SWD(2023) 256 final in SWD(2021) 60 final.

sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca v državah članicah je treba zagotoviti pravično zastopanost izvajalcev obdelave vozil v upravnih organih teh organizacij. V zvezi s posamičnim prevzemom razširjenih obveznosti proizvajalca EESO poziva k uvedbi učinkovitih jamstev, enakovrednih tistim, ki veljajo za kolektivni prevzem teh obveznosti, zlasti glede finančne odgovornosti, in priporoča boljšo ureditev pogodb z zasebnimi izvajalci, zlasti glede predpogodbenih informacij ali prepovedi, da bi neodvisni izvajalci popravil, ponovne uporabe in recikliranja brezplačno opravljali obveznosti proizvajalca.

2.11 Glede na sedanjo pomanjkljivo sledljivost vozil v Evropi EESO toplo pozdravlja ukrepe, katerih cilj je zagotoviti, da bodo pooblaščeni izvajalci vozila obdelovali v skladu z veljavnimi predpisi, zlasti ukrep, v skladu s katerim se lahko vozilo odjavi šele potem, ko pristojni organi držav članic prejmejo potrdilo o uničenju vozila.

2.12 V zvezi z obveznostmi razstavljanja za ponovno uporabo in obnovo EESO poudarja pomen tržnega pristopa, ki temelji na povpraševanju, da se zagotovi ekonomska vzdržnost takšnih postopkov razstavljanja. EESO priporoča, naj se sprejmejo strožja pravila o ukrepih, ki jih morajo sprejeti države članice za spodbujanje trga ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove, s čimer bi olajšali ustvarjanje lokalnih delovnih mest v Evropi. V tem okviru je treba omogočiti, da lahko obrati za obdelavo izrabljenih vozil ponovno prodajo dele iz izrabljenih vozil, da bi se ti deli ponovno uporabili. EESO priporoča prepoved pogodbenih klavzul med proizvajalcem in podjetjem, na podlagi katerih bi moralo podjetje dele, odvzete iz vozil, vrniti proizvajalcu.

2.13 V zvezi z obveznostmi razstavljanja za recikliranje EESO opozarja, da se z obstoječo evropsko tehnologijo naknadnega drobljenja že proizvaja reciklirana plastika za vgradnjo v nova vozila. EESO priporoča, da se predlagane obveznosti razstavljanja ponovno ocenijo glede na načelo tehnološke nevtralnosti, njihovo uporabnost in ugotovljeno gospodarsko učinkovitost obstoječih postopkov, kot je naknadno drobljenje. V zvezi s predelavo hladilnih sredstev iz klimatskih naprav izrabljenih vozil pa priporoča, da se z državami članicami začnejo razprave o določitvi realnih stopenj glede na razpoložljive materiale in sektorje, pri čemer naj bi stroške takega postopka nosili proizvajalci.

2.14 EESO poudarja pomen predpisov za boj proti nezakoniti obdelavi vozil. Če bi zasebnemu sektorju prepustili, da pogoje za opravljanje te dejavnosti določa v komercialnih pogodbah s proizvajalci, bi škodovali zakoniti verigi obdelave izrabljenih vozil. Pooblastilo, ki ga izdajo pristojni organi, je bistveno za preverjanje, ali imajo izvajalci tehnične, finančne in organizacijske zmogljivosti za obdelavo izrabljenih vozil. Z uredbo je treba zagotoviti, da bodo pristojni organi v vseh državah članicah EU izvajali to nadzorno funkcijo. EESO podpira pravila o izvozu, ki omogočajo boljše razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili.

V Bruslju, 14. decembra 2023

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Oliver RÖPKE