C/2024/1593

5.3.2024

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och (EU) 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG

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

(C/2024/1593)

Föredragande: **Bruno CHOIX**

Remiss	Europaparlamentet, 19.10.2023
	Rådet, 21.11.2023
Rättslig grund	Artiklarna 114 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig sektion	Jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö
Antagande av sektionen	22.11.2023
Antagande vid plenarsessionen	14.12.2023
Plenarsession nr	583
Resultat av omröstningen	
(för/emot/nedlagda röster)	163/0/2

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 Förslaget till förordning om fordon, som lades fram av kommissionen den 13 juli 2023 ([1]), är en viktig text när det gäller att öka hållbarheten och cirkulariteten hos fordon som släpps ut på marknaden i EU. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar varmt denna text och anser att det finns utrymme för ännu högre ambitioner i fråga om åtgärderna avseende fordonskonstruktion i syfte att säkerställa fordonens cirkularitet.

1.2 När det gäller kraven på återvunnet innehåll stöder EESK till fullo kravet på att inkludera minst 25 % återvunnen plast i varje fordon och rekommenderar att likvärdiga regler införs för att främja återvinning av andra material som används i fordon och vars miljöfördelar inte tas tillvara i tillräcklig utsträckning.

1.3 Kommittén stöder helhjärtat de krav avseende fordonskonstruktion som syftar till att garantera reparation, underhåll, utbyte och återanvändning av fordonsdelar. Vi anser att det behövs ytterligare garantier för att auktoriserade behandlingsanläggningar ges kostnadsfri och lika tillgång till fordonsdelar och fordonskomponenter, särskilt elfordonsbatterier. EESK rekommenderar ett förbud mot avtalsklausuler som syftar till att begränsa saluföringen av delar och material till att endast omfatta tillverkarna inom respektive nätverk. Kommittén rekommenderar också att det införs utbildning för aktörerna i avlägsnande, utbyte och återanvändning av batterier. Denna utbildning ska bekostas av tillverkarna.

1.4 Kommittén stöder de åtgärder som syftar till att förbättra tillverkarnas information och märkning, och rekommenderar att oberoende aktörer, särskilt mycket små företag, garanteras tillgång till denna information utan extra kostnad. Vi rekommenderar också att tillverkarna serietillverkar delar, så att de kan omprogrammeras och återanvändas i nya fordon.

1.5 EESK välkomnar att sektorn för auktoriserade behandlingsanläggningar kommer att vara rättvist representerad i de styrande organen för organisationer som har behörighet på området för utökat producentansvar i medlemsstaterna. För att garantera en rättvis konkurrens inom fordonsbehandlingssektorn efterlyser EESK effektiva och likvärdiga garantier avseende det individuella och det kollektiva ansvaret för dessa skyldigheter genom att de avtal som ingås med auktoriserade behandlingsanläggningar regleras, bland annat i fråga om förhandsinformation och förbudet mot att ålägga en auktoriserad behandlingsanläggning att bära kostnaderna för en skyldighet som åligger producenten.

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

1.6 Eftersom spårningen av fordon i EU uppvisar stora brister välkomnar EESK varmt de åtgärder som syftar till att förbättra spårbarheten och insamlingen, bland annat genom att kräva att ett skrotningsintyg utfärdat av en auktoriserad behandlingsanläggning ska uppvisas för att ett fordon ska kunna avregistreras.

1.7 EESK välkomnar varmt att medlemsstaterna åläggs att främja marknaden för återanvändning, återtillverkning och renovering av delar från uttjänta fordon. Kommittén rekommenderar att bestämmelserna i förordningen skärps, så att återförsäljning av delar endast får ske av auktoriserade behandlingsanläggningar. För att garantera att materialen anses vara de auktoriserade anläggningarnas egendom rekommenderar EESK också ett förbud mot avtalsklausuler mellan en tillverkare och ett företag som innehåller krav på att delar som har avlägsnats från fordon ska återlämnas till tillverkaren.

1.8 EESK rekommenderar att bestämmelserna om nedmonteringsskyldighet i återvinningssyfte ses över med beaktande av de ekonomiska kostnaderna för och miljöfördelarna med denna verksamhet. Kommittén anser även att man bör se över principen om teknikneutralitet i arbetet med att uppnå miljömålen, bland annat när det gäller instrumentpaneler. EESK rekommenderar också att man får till stånd en dialog med medlemsstaterna om de procentsatser som bör fastställas för återvinningen av köldmedier i luftkonditioneringssystem i uttjänta fordon.

1.9 EESK betonar vikten av bestämmelser för att bekämpa olagliga anläggningar för behandling av fordon och rekommenderar att de behöriga myndigheternas tillsynsfunktion garanteras på ett ändamålsenligt sätt i EU:s samtliga medlemsstater. EESK stöder dessutom helhjärtat bestämmelserna avseende export som möjliggör en tydligare åtskillnad mellan begagnade och uttjänta fordon.

2. **Allmänna kommentarer**

Inledning

2.1 Den 13 juli 2023, efter en utvärdering av bestämmelserna på området, föreslog kommissionen en ny förordning om uttjänta fordon för att öka cirkulariteten för sådana fordon. ([2]) I linje med den europeiska gröna given och handlingsplanen för den cirkulära ekonomin bygger detta förslag till förordning på och ersätter två befintliga direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG ([3]) om uttjänta fordon och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG ([4]) om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning. Detta yttrande utgör en uppföljning av EESK:s tidigare yttranden i denna fråga ([5]), bland annat när det handlar om möjligheten att införa rättsligt bindande krav för att främja marknaden för sekundära råvaror. ([6])

2.2 Tillverkningen av fordon är en av de mest resursintensiva industrierna inom EU och står för 19 % av efterfrågan på stålindustrin inom EU, 10 % av plastförbrukningen, en betydande del av efterfrågan på aluminium (42 % för all transportutrustning), koppar (6 % för fordonsdelar), gummi (65 % av produktionen av gummivaror) och glas. ([7]) I detta sammanhang välkomnar EESK förslaget till förordning, i vilket harmoniserade regler fastställs för fordonens hela livscykel i syfte att öka deras cirkularitet, från konstruktion och utsläppande på marknaden till sluthantering. För att säkerställa en helhetssyn på fordonens cirkularitet kommer en kontinuerlig dialog med samtliga aktörer i värdekedjan att vara av största betydelse. Inspiration skulle kunna hämtas från den modell som tillämpas inom ramen för Europeiska plattformen för berörda aktörer inom den cirkulära ekonomin ([8]). Det behövs ett rättvist och inkluderande system för styrning av försörjningskedjan.

Fordonskonstruktion för att säkerställa cirkularitet

2.3 EESK välkomnar att förordningens tillämpningsområde omfattar ytterligare kategorier av bussar, lastbilar och släpvagnar (M2, M3, N2, N3 och O) samt motorcyklar (L3e–L7e), så att slutbehandlingen av dessa kategorier av fordon när de är uttjänta sker med stöd av ett regelverk, inbegripet vissa krav för fordon avsedda för särskilda ändamål. En bredare tillämpning av åtgärderna för ökad cirkularitet torde bidra till en ökad modularitet hos fordonen. Mot bakgrund av den snabba utveckling som kännetecknar olika typer av transportmedel anser EESK att tillämpningsområdet bör kunna utvidgas till att omfatta innovativa fordon som inte anges i förteckningen i förordningen (med undantag för säkerhetsfordon och utryckningsfordon).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EUT L 269, 21.10.2000, s. 34).
([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG av den 26 oktober 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG (EUT L 310, 25.11.2005, s. 10).
([5]) EESK:s yttrande ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon” (EUT C 349, 29.9.2023, s. 134).
([6]) EESK:s yttrande ”En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin” (EUT C 364, 28.10.2020, s. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en.

2.4 EESK stöder till fullo kravet att använda minst 25 % återvunnen plast i varje fordon, eftersom denna materialåtervinning innebär betydande miljöfördelar. ([9]) Genom att utveckla sektorn för plaståtervinning kommer tillverkarnas försörjningskällor att diversifieras samtidigt som det skapas en plaståtervinningsindustri inom EU som bygger på teknik för efterfragmentering och som kan bli en viktig källa till nya arbetstillfällen inom EU. Vi är positiva till att ambitionsnivån höjs successivt i fråga om åtgärder för återvinning av plast samt att likvärdiga åtgärder vidtas för att främja återvinning av andra material som används i fordon och vars miljöfördelar inte utnyttjas i tillräcklig utsträckning.

2.5 De bestämmelser som ålägger tillverkaren att vid fordonskonstruktionen se till att delar och komponenter kan avlägsnas och bytas ut på ett enkelt och icke-destruktivt sätt är av avgörande betydelse för utvecklingen av marknaden för återanvändning av delar och komponenter från fordon i EU. För att utveckla denna verksamhet under fordonets användningsfas och avfallsfas måste auktoriserade behandlingsanläggningar samt reparations- och underhållsaktörer kunna avlägsna fordonsdelar och fordonskomponenter, bland annat batterier i elfordon och elmotorer. EESK rekommenderar ett förbud mot avtalsklausuler som begränsar saluföringen av materialåtervinningsbara och återvunna delar och komponenter i fordon till att endast omfatta tillverkarna inom respektive nätverk, särskilt när det gäller batterier.

2.6 EESK beklagar att kommissionens förslag och konsekvensbedömning inte innehåller någon artikel om kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare eller om den sociala dialogens roll. I det gemensamma projekt om den cirkulära ekonomin som drivs av arbetsmarknadens parter i EU betonas att övergången till en cirkulär ekonomi vanligtvis kräver att arbetstagarna besitter högre kvalifikationer. ([10]) Mot bakgrund av de förändringar som följer av kraven på cirkularitet för fordon betonar EESK vikten av att lagstiftaren gör en bedömning av de nya kompetensbehoven för arbetstagare för att möta utvecklingen inom fordonsindustrin. EESK rekommenderar att det anordnas teknisk utbildning som ger kvalifikationer och som är tillgänglig för alla anställda för att höja deras kompetens, garantera deras säkerhet på arbetsplatsen samt öka deras välbefinnande.

2.7 EESK rekommenderar också att aktörerna utbildas i avlägsnande, utbyte och återanvändning av batterier, bland annat för att förebygga risker för de anställdas säkerhet och hälsa vid fordonshanteringen. Det åligger tillverkarna att tillhandahålla information om alla tekniska uppgifter och reparationsmetoder.

Fordonscirkularitet under fordonens livstid

2.8 EESK stöder de åtgärder som syftar till att förbättra tillverkarnas information och märkning. Obligatorisk information om återvunnet innehåll i fordonen är av avgörande betydelse för att säkerställa en harmoniserad information om fordonens koldioxidavtryck och för tillverkarnas genomförande av cirkularitetsstrategin. Detta är också viktigt för att konsumenterna ska kunna göra välgrundade val med avseende på cirkularitet.

2.9 Informationsutbyte mellan producenter och aktörer är av avgörande betydelse för att få till stånd en välfungerande cirkulär ekonomi. För att garantera reparation, underhåll, utbyte och återanvändning av fordonsdelar, fordonskomponenter och fordonsmaterial är det viktigt att avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer har fri, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som krävs för att utföra detta arbete. I enlighet med principen om utökat producentansvar och med beaktande av riskerna avseende säkerhet och hälsa för de aktörer som hanterar fordon, bör oberoende aktörer, särskilt mycket små företag, garanteras tillgång utan extra kostnad till denna information. Vi rekommenderar också att tillverkarna serietillverkar delar, så att de kan omprogrammeras och återanvändas i nya fordon.

Insamling och behandling av uttjänta fordon

2.10 EESK vill uppmärksamma det stora problem som bristen på spårbarhet för fordon innebär för fordonsbehandlingen, eftersom 32 % av de fordon som avregistreras, dvs. cirka 3,4 miljoner fordon varje år ([11]), inte kan lokaliseras, bland annat på grund av bristfällig information om ägarbyte och bristande tillämpning av befintliga regler. Inrättandet av behöriga organisationer för utökat producentansvar i varje medlemsstat kan vara en effektiv åtgärd för att stödja sektorn för fordonsbehandling, bland annat när det gäller fordonsbehandling som inte är ekonomiskt lönsam, förutsatt att rättvis konkurrens och lika villkor säkerställs. När system för utökat producentansvar införs i medlemsstaterna är det viktigt att se

([9]) Europeiska kommissionen – 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]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar: SWD(2023) 256 final och SWD(2021) 60 final.

till att sektorn för auktoriserade behandlingsanläggningar är rättvist representerad i de styrande organen för dessa organisationer. När det gäller det individuella ansvaret för utökat producentansvar efterlyser EESK effektiva skyddsåtgärder som motsvarar dem som gäller för det kollektiva ansvaret för utökat producentansvar, framför allt det ekonomiska ansvaret, och kommittén rekommenderar att de avtal som ingås med privata aktörer regleras bättre, bland annat i fråga om förhandsinformation och förbudet mot att oberoende aktörer inom sektorn för reparationer, återanvändning och återvinning utan ersättning fullgör en skyldighet som åligger producenten.

2.11 Med tanke på att spårbarheten för fordon i EU för närvarande är bristfällig välkomnar EESK varmt de åtgärder som syftar till att säkerställa att fordon behandlas av auktoriserade aktörer i enlighet med gällande bestämmelser, särskilt den åtgärd som innebär att ett fordon kan avregistreras först efter det att en behörig myndighet i medlemsstaten fått ett skrotningsintyg för fordonet i fråga.

2.12 När det gäller isärtagningsskyldigheterna för återanvändning och renovering betonar EESK vikten av en efterfrågestyrd marknadsstrategi, så att denna isärtagningsverksamhet blir ekonomiskt lönsam. EESK rekommenderar strängare regler i fråga om de åtgärder som medlemsstaterna ska vidta för att främja marknaden för återanvändning, återtillverkning och renovering, något som kommer att bidra till att det skapas lokala arbetstillfällen i EU. I detta sammanhang måste delar från uttjänta fordon kunna säljas vidare av behandlingsanläggningar för uttjänta fordon, så att de kan återanvändas. EESK rekommenderar att det införs ett förbud mot avtalsklausuler mellan tillverkare och företag som innehåller krav på att delar som har avlägsnats från fordon ska återlämnas till tillverkaren.

2.13 När det gäller kraven på isärtagning för återvinning betonar EESK att den teknik för efterfragmentering som för närvarande tillämpas inom EU redan innebär att plast återvinns för användning i nya fordon. EESK rekommenderar att man på nytt ser över de föreslagna kraven på isärtagning mot bakgrund av principen om teknikneutralitet. Man bör också undersöka om kraven är till nytta och om befintliga processer, såsom efterfragmentering, är effektiva i ekonomiskt hänseende. När det gäller återvinningen av köldmedier i luftkonditioneringssystem i uttjänta fordon rekommenderar EESK att man inleder diskussioner med medlemsstaterna i syfte att fastställa realistiska procentsatser som tar hänsyn till tillgängligt material och tillgängliga anläggningar. Det är viktigt att kostnaderna för en sådan process bärs av producenterna.

2.14 EESK betonar vikten av bestämmelser för att bekämpa olagliga anläggningar för behandling av fordon. Att låta den privata sektorn fastställa villkoren för att bedriva denna verksamhet med hjälp av kommersiella avtal som ingås med tillverkarna skulle få negativa konsekvenser för de auktoriserade anläggningarna för behandling av uttjänta fordon. Det tillstånd som utfärdas av de behöriga myndigheterna är av avgörande betydelse för kontrollen av att aktörerna har den tekniska, ekonomiska och organisatoriska kapacitet som krävs för att behandla uttjänta fordon. Förordningen måste innebära att denna kontrollfunktion faktiskt utförs av behöriga myndigheter i EU:s samtliga medlemsstater. EESK stöder bestämmelserna avseende export som möjliggör en tydligare åtskillnad mellan begagnade och uttjänta fordon.

Bryssel den 14 december 2023.

Oliver RÖPKE

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande