



C/2024/1593

5.3.2024

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i (UE) 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE”**

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

(C/2024/1593)

Sprawozdawca: **Bruno CHOIX**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 19.10.2023 Rada, 21.11.2023
Podstawa prawna	Art. 114 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego
Data przyjęcia przez sekcję	22.11.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	14.12.2023
Sesja plenarna nr	583
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	163/0/2

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie pojazdów, przedstawiony przez Komisję Europejską 13 lipca 2023 r. <sup>(1)</sup>, jest ważnym wnioskiem ustawodawczym w dążeniu do zwiększenia zrównoważoności i obiegu zamkniętego pojazdów wprowadzanych do obrotu w Europie. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) z zadowoleniem przyjmuje to proponowane rozporządzenie i uważa, że istnieje pole do jeszcze ambitniejszych przepisów dotyczących projektowania pojazdów, mających na celu zapewnienie ich obiegu zamkniętego.

1.2. Jeśli chodzi o wymogi dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, EKES w pełni popiera wymóg, by co najmniej 25 % tworzyw sztucznych wykorzystywanych w pojazdach pochodziło z recyklingu, i zaleca wprowadzenie równoważnych środków w celu pobudzenia recyklingu innych materiałów wykorzystywanych w pojazdach, w przypadku których korzyści dla środowiska nie są uwzględnione w wystarczającym stopniu.

1.3. EKES zdecydowanie popiera wymogi dotyczące projektowania pojazdów w celu zapewnienia naprawy, konserwacji, wymiany i ponownego użycia części samochodowych. Uważa, że potrzebne są dodatkowe zabezpieczenia, aby zapewnić autoryzowanym zakładom przetwarzania swobodny i niedyskryminujący dostęp do części i podzespołów pojazdów, a zwłaszcza akumulatorów pojazdów elektrycznych. EKES zaleca zakazanie stosowania klauzul umownych mających na celu umożliwienie producentom wprowadzania do obrotu części i materiałów wyłącznie w ramach ich sieci. EKES zaleca również, by producenci byli zobowiązani do zapewnienia podmiotom szkoleń w zakresie wycofywania, wymiany i ponownego zamontowania baterii.

1.4. EKES popiera środki mające na celu lepsze dostarczanie informacji i etykietowanie przez producentów i zaleca, by niezależne podmioty, w szczególności bardzo małe przedsiębiorstwa, miały pewność, że informacje będą udostępniane bez dodatkowych kosztów, a także serializację części przez producentów w celu ich przeprogramowania i ponownego zamontowania w nowych pojazdach.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie sprawiedliwej reprezentacji sektora autoryzowanych zakładów przetwarzania w organach zarządzających organizacjami rozszerzonej odpowiedzialności producenta w państwach członkowskich. Aby zapewnić uczciwą konkurencję w sektorze przetwarzania pojazdów, EKES zaleca, by indywidualne i zbiorowe systemy wypełniania obowiązków podlegały skutecznym i równoważnym gwarancjom oraz by uregulowano umowy z autoryzowanymi zakładami przetwarzania, w szczególności w odniesieniu do informacji przed zawarciem umowy i zakazu obciążania autoryzowanych zakładów przetwarzania obowiązkami producenta.

<sup>(1)</sup> COM(2023) 451 final.

1.6. Zważywszy na znaczny brak identyfikowalności pojazdów w Europie, EKES z dużym zadowoleniem przyjmuje środki mające na celu poprawę identyfikowalności i zbierania pojazdów, w szczególności poprzez wymóg przedstawienia świadectwa złomowania wydanego przez autoryzowany zakład przetwarzania w celu wyrejestrowania pojazdu.

1.7. EKES z dużym zadowoleniem przyjmuje zobowiązania nałożone na państwa członkowskie w celu pobudzenia rynku ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zaleca przyjęcie bardziej rygorystycznych środków na mocy rozporządzenia oraz zapewnienie, by części mogły być odsprzedawane wyłącznie przez autoryzowane zakłady przetwarzania. Aby zagwarantować autoryzowanym zakładom przetwarzania prawo własności do materiałów, EKES zaleca również zakazanie klauzul umownych między producentem a przedsiębiorstwem, które wymagają zwrotu części pobranych z pojazdów do producenta.

1.8. Jeśli chodzi o obowiązki demontażu do celów recyklingu, EKES zaleca ich ponowną ocenę w świetle związanych z tym kosztów gospodarczych i korzyści dla środowiska oraz w świetle zasady neutralności technologicznej stosowanej w toku realizacji celów środowiskowych, zwłaszcza jeśli chodzi o tablice rozdzielcze. EKES zaleca również omówienie z państwami członkowskimi wskaźników, które należy ustalić w odniesieniu do odzysku czynników chłodniczych z systemów klimatyzacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.

1.9. Podkreślając znaczenie przepisów mających na celu zwalczanie nielegalnego przetwarzania pojazdów, EKES zaleca zapewnienie, by właściwe organy w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej sprawowały funkcję nadzorczą. Ponadto EKES zdecydowanie popiera przepisy dotyczące wywozu, które umożliwiają wyraźniejsze rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

## 2. Uwagi ogólne

### Wprowadzenie

2.1. W dniu 13 lipca 2023 r. w następstwie przeglądu Komisja zaproponowała nowe rozporządzenie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu zwiększenia ich obiegu zamkniętego<sup>(2)</sup>. Zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem i planem działania UE dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym omawiany wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie pojazdów opiera się na dwóch istniejących dyrektywach i zastępuje je. Są to: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE<sup>(3)</sup> w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(4)</sup> dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku. Niniejsza opinia nawiązuje do podobnych opinii wydanych przez EKES<sup>(5)</sup>, zwłaszcza jeśli chodzi o pobudzenie rynku surowców wtórnych za pomocą wymogów prawnych<sup>(6)</sup>.

2.2. Europejski sektor motoryzacyjny jest jedną z najbardziej zasobochłonnych gałęzi przemysłu w Europie, odpowiadającą za 19 % popytu w przemyśle stalowym UE, 10 % zużycia tworzyw sztucznych, znaczący odsetek popytu na aluminium (42 % uwzględniając całość wyposażenia transportowego), miedź (6 % w odniesieniu do części samochodowych), gumę (65 % produkcji wyrobów gumowych) i szkło<sup>(7)</sup>. W tym kontekście EKES z zadowoleniem przyjmuje wnioski dotyczące rozporządzenia ustanawiającego zharmonizowane przepisy obejmujące cały cykl życia pojazdów w celu zwiększenia ich obiegu zamkniętego, od ich projektowania i wprowadzania do obrotu po ich ostateczne przetworzenie. Aby zapewnić całościowe podejście do obiegu zamkniętego pojazdów, niezwykle ważny będzie stały dialog ze wszystkimi podmiotami w łańcuchu wartości, który mógłby być inspirowany przykładem europejskiej platformy zainteresowanych stron gospodarki o obiegu zamkniętym<sup>(8)</sup>. Potrzebny jest sprawiedliwy i inkluzywny system zarządzania łańcuchem dostaw.

### Projektowanie pojazdów z myślą o zapewnieniu ich obiegu zamkniętego

2.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że zakres rozporządzenia obejmuje dodatkowe kategorie autobusów, pojazdów ciężarowych i przyczep (M3, M2, N3, N2, O) oraz motocykli (od L3e do L7e) w celu zapewnienia uregulowanego ostatecznego traktowania tych kategorii pojazdów po zakończeniu ich eksploatacji, w tym pewne wymogi dotyczące pojazdów specjalnych. Szersze stosowanie środków dotyczących obiegu zamkniętego będzie musiało przyczynić się do większej modułowości pojazdów. W związku z szybko zachodzącymi zmianami dotyczącymi wszystkich typów pojazdów EKES zaleca, aby przewidzieć możliwość objęcia zakresem stosowania także pojazdów innowacyjnych, niewymienionych w rozporządzeniu (z wyjątkiem pojazdów bezpieczeństwa lub pojazdów ratowniczych).

<sup>(2)</sup> COM(2023) 451 final.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 10).

<sup>(5)</sup> Opinia EKES-u „Przegląd norm emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich” (Dz.U. C 349 z 29.9.2023, s. 134).

<sup>(6)</sup> Opinia EKES-u „Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym” (Dz.U. C 364 z 28.10.2020, s. 94).

<sup>(7)</sup> COM(2023)451 final.

<sup>(8)</sup> <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en>.

2.4. EKES w pełni popiera wymóg, by co najmniej 25 % tworzyw sztucznych wykorzystywanych w każdym pojeździe pochodziło z recyklingu, ponieważ ta forma recyklingu przynosi znaczne korzyści dla środowiska<sup>(9)</sup>. Rozwój branży recyklingu tworzyw sztucznych przyczynia się do dywersyfikacji źródeł dostaw dla producentów i stymuluje rozwój europejskiego przemysłu recyklingu tworzyw sztucznych opartego na technologii przetwarzania po strzępieniu, a także stanowi ważne źródło tworzenia miejsc pracy w Europie. EKES popiera etapowe wprowadzenie bardziej ambitnych środków na rzecz recyklingu tworzyw sztucznych, a także wprowadzenie równoważnych środków zachęcających do recyklingu innych stosowanych w pojazdach materiałów, których zalety środowiskowe nie zostały dostatecznie wykorzystane.

2.5. Przepisy zobowiązujące producentów do projektowania pojazdu w sposób umożliwiający demontaż i wymianę części i podzespołów w prosty i niedestrukcyjny sposób mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju rynku ponownego wykorzystania części i podzespołów pojazdów w Europie. Aby rozwinąć tę działalność na etapie użytkowania i złomowania pojazdów, należy zapewnić autoryzowanym zakładom przetwarzania oraz podmiotom zajmującym się naprawami i konserwacją dostęp do części i podzespołów pojazdów, w tym akumulatorów do pojazdów elektrycznych i silników z napędem elektrycznym. EKES zaleca wprowadzenie zakazu stosowania klauzul umownych umożliwiających producentom wprowadzanie do obrotu części pojazdów nadających się do recyklingu i poddanych recyklingowi wyłącznie w ramach ich sieci, zwłaszcza w odniesieniu do baterii.

2.6. EKES ubolewa, że we wniosku Komisji i w ocenie skutków brakuje artykułu dotyczącego podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz roli dialogu społecznego. We wspólnym projekcie partnerów społecznych UE podkreśla się, że transformacja w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym wymaga na ogół, by pracownicy posiadali wyższe kwalifikacje<sup>(10)</sup>. Biorąc pod uwagę zmiany wynikające z obowiązków w zakresie obiegu zamkniętego odnośnie do pojazdów, EKES wskazuje, jak ważne jest, by prawodawca ocenił potrzeby pracowników w zakresie nowych umiejętności, aby odpowiednio zareagować na ewolucję sektora motoryzacyjnego. EKES zaleca, aby organizowano dostępne dla wszystkich pracowników szkolenia techniczne prowadzące do uzyskania kwalifikacji, tak aby podnieść kompetencje pracowników oraz zapewnić im bezpieczeństwo w miejscu pracy i dobrostan.

2.7. EKES zaleca również, by przewidziano szkolenia – gdzie koszty udostępnienia danych technicznych i metod naprawy ponosiliby producenci – dotyczące usuwania, wymiany i ponownego zamontowania baterii przez podmioty. Służyłyby one w szczególności zapobieganiu zagrożeniom dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników podczas pracy przy pojazdach.

#### *Obieg zamknięty pojazdów w okresie ich eksploatacji*

2.8. EKES popiera środki mające na celu lepsze przekazywanie informacji i etykietowanie przez producentów. Obowiązkowe informacje na temat zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia zharmonizowanych informacji na temat ich śladu węglowego, wdrożenia przez producentów strategii na rzecz obiegu zamkniętego oraz świadomego wyboru konsumentów w zakresie obiegu zamkniętego.

2.9. Wymiana informacji między producentami a podmiotami zajmującymi się pojazdami, ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia dobrze funkcjonującej gospodarki o obiegu zamkniętym. W celu zapewnienia naprawy, konserwacji, wymiany i ponownego montażu części, komponentów i materiałów w pojazdach istotne jest, aby podmioty gospodarujące odpadami oraz podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją miały bezpłatny, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji niezbędnych do przeprowadzenia tych prac. Zgodnie z zasadą rozszerzonej odpowiedzialności producenta i biorąc pod uwagę zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa osób pracujących przy pojazdach, należy zapewnić, aby producenci udostępniali bez dodatkowych kosztów niezależnym podmiotom, a w szczególności bardzo małym przedsiębiorstwom, informacje a także zapewniali serializację części, tak aby można je było przeprogramować i ponownie umieścić w nowych pojazdach.

#### *Zbieranie i przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji*

2.10. EKES zwraca uwagę na poważny problem związany z brakiem identyfikowalności pojazdów pod kątem ich przetwarzania, ponieważ 32 % wyrejestrowanych pojazdów, tj. około 3,4 mln pojazdów rocznie<sup>(11)</sup>, nie może być zlokalizowanych, zwłaszcza ze względu na brak informacji o przeniesieniu własności pojazdów i niestosowanie obowiązujących przepisów. Ustanowienie właściwych organizacji w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w każdym państwie członkowskim może być użytecznym środkiem wsparcia dla łańcucha przetwarzania pojazdów, w szczególności w odniesieniu do operacji przetwarzania, które nie są ekonomicznie opłacalne, pod warunkiem zapewnienia uczciwej i sprawiedliwej konkurencji. Wprowadzenie systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta

<sup>(9)</sup> Komisja Europejska, *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles*.

<sup>(10)</sup> European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work.

<sup>(11)</sup> Dokumenty robocze służb Komisji SWD(2023) 256 final i SWD(2021) 60 final.

w państwach członkowskich powinno zapewnić sprawiedliwą reprezentację podmiotów zajmujących się przetwarzaniem pojazdów w organach zarządzających tymi organizacjami. W przypadku gdy producenci decydują się na indywidualne wypełnianie swoich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, EKES wzywa do wprowadzenia skutecznych gwarancji równoważnych gwarancjom mającym zastosowanie do odpowiedzialności zbiorowej, w szczególności w odniesieniu do odpowiedzialności finansowej, i zaleca lepsze uregulowanie umów z podmiotami prywatnymi, w szczególności w odniesieniu do informacji udzielanych przed zawarciem umowy oraz zakazu bezpłatnego wypełniania obowiązków producenta przez niezależne podmioty sektora naprawy, ponownego użycia i recyklingu.

2.11. Zważywszy na obecny brak identyfikowalności pojazdów w Europie, EKES z zadowoleniem przyjmuje środki mające na celu zagwarantowanie, że pojazdy będą traktowane przez upoważnione podmioty zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności środków, zgodnie z którym pojazd może zostać wyrejestrowany dopiero po otrzymaniu przez właściwe organy w państwach członkowskich zaświadczenia o zniszczeniu pojazdu.

2.12. Jeśli chodzi o obowiązek demontażu w celu ponownego użycia i odnowienia, EKES podkreśla znaczenie podejścia rynkowego opartego na popycie w celu zapewnienia opłacalności ekonomicznej takich operacji demontażu. EKES zaleca przyjęcie bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących środków, które państwa członkowskie powinny podjąć w celu pobudzenia rynku ponownego użycia, regeneracji i odnawiania, ułatwiając w ten sposób tworzenie lokalnych miejsc pracy w Europie. W tym kontekście zakłady przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji muszą mieć możliwość odsprzedawania części takich pojazdów w celu ponownego użycia. EKES zaleca wprowadzenie zakazu stosowania klauzul umownych między producentem a przedsiębiorstwem, które nakładałyby obowiązek zwrotu do producenta części pobranych z pojazdów.

2.13. Jeśli chodzi o obowiązek demontażu do celów recyklingu, EKES zwraca uwagę, że obecna europejska technologia przetwarzania po strzępieniu zapewnia już produkcję tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu do wykorzystania w nowych pojazdach. EKES zaleca ponowną ocenę proponowanych obowiązków demontażu w świetle zasady neutralności technologicznej, ich użyteczności oraz ustalonej efektywności ekonomicznej istniejących procesów, takich jak przetwarzanie po strzępieniu. Jeśli chodzi o odzyskiwanie czynników chłodniczych zawartych w systemach klimatyzacji pojazdów wycofanych z eksploatacji, EKES zaleca rozpoczęcie dyskusji z państwami członkowskimi w celu ustalenia realistycznych wskaźników w zależności od istniejących materiałów i sektorów, przy czym koszty takiego procesu powinny być ponoszone przez producentów.

2.14. EKES podkreśla znaczenie przepisów dotyczących zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów. Powierzenie sektorowi prywatnemu zadania ustalania warunków wymaganych do prowadzenia tej działalności, poprzez umowy handlowe z producentami, byłoby szkodliwe dla legalnego systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zezwolenie wydane przez właściwe organy ma zasadnicze znaczenie dla sprawdzenia, czy podmioty posiadają niezbędne zdolności techniczne, finansowe i organizacyjne do przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Rozporządzenie musi gwarantować, że ta funkcja nadzorcza będzie rzeczywiście wykonywana przez właściwe organy w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej. EKES popiera przepisy dotyczące wywozu, które umożliwiają lepsze rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

Bruksela, dnia 14 grudnia 2023 r.

Oliver RÖPKE

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego