

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG"

(KOM(2004) 162 slutlig – 2004/0053 COD)

(2005/C 74/03)

Den 30 mars 2004 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 14 juli 2004. Föredragande var **Virgilio Ranocchiaro**.

Vid sin 411:e plenarsession (sammanträdet den 15 september 2004) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 125 röster för, 4 röster emot och 7 nedlagda röster:

1. Inledning

1.1 Varje år släpps ca sexton miljoner bilar och lätta lastbilar ut på marknaden i Europa och under samma tid når över nio miljoner fordon slutet på sin livscykel, vilket ger upphov till mer än åtta miljoner ton avfall.

1.2 Hanteringen av denna omfattande avfallsmängd har hittills skötts på skiftande sätt i de olika EU-länderna och inte alltid med vederbörlig hänsyn till återvinning eller återanvändning av olika material.

1.3 Tack vare stort stöd från miljöorganisationerna har emellertid samtliga medlemsstater från och med 1990-talets början antingen via frivilliga avtal eller nationell lagstiftning upprättat regler för hur uttjänta fordon skall hanteras, vilket säkert har gagnat miljön.

1.4 I syfte att harmonisera de olika nationella bestämmelserna för att undvika konkurrensnedvridning och, ännu viktigare, att ytterligare minska dessa fordons miljöpåverkan, antog Europaparlamentet och rådet den 18 september 2000 direktiv 2000/53/EG⁽¹⁾, som utöver regler för insamling och hantering av uttjänta fordon innehåller mål som medlemsstaterna åläggs att uppnå vad gäller återanvändning och återvinning av avfall. Där föreskrivs särskilt följande:

- a) Senast den 1 januari 2006 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 85 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Inom samma tidsfrist skall procentandelen återanvändning och materialåtervinning vara minst 80 %.
- b) Senast den 1 januari 2015 skall återanvändning och återvinning för alla uttjänta fordon ökas till minst 95 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Procentandelen återanvändning och materialåtervinning skall vara minst 85 %.

⁽¹⁾ EGT L 269, 21.10.2000.

1.5 Påpekas skall att direktiv 2000/53/EG, som på gemenskapsjargong är känt som "End of life vehicles directive", antogs efter ingående diskussioner och har blivit föremål för en inte alltid positiv kritik som också kan spåras i det yttrande som EESK utarbetade i sammanhanget⁽²⁾. Det skall också medges att direktivet i fråga avsevärt skyndat på – dock inte utan svårigheter – en positiv process, som, vilket påpekas ovan, redan hade initierats av medlemsstaterna, i många fall i överenskomelse med biltillverkare och aktörer i demonteringssektorn.

2. Kommissionens förslag

2.1 Det förslag som EESK nu fått i uppdrag att granska, och som för att återropa gemenskapsjargongen redan går under namnet "Triple R directive", är en nödvändig följd av direktivet om uttjänta fordon. I artikel 7.4 i detta direktiv förutsågs redan införandet av bestämmelser för typgodkännande för återanvändning, materialåtervinning och återvinning av "uttjänta fordon".

2.2 I direktivförslaget i fråga krävs att fordon i kategori M1 och N1 för att bli typgodkända måste utformas på ett lämpligt sätt och uppnå de procentsatser för återanvändning, materialåtervinning och återvinning som fastställs i direktivet om uttjänta fordon.

2.3 När "Triple R directive" väl har antagits kommer bestämmelserna i direktivet att ingå i systemet för EG-typgodkännandet genom ändringar i direktiv 70/156/EEG⁽³⁾ som utgör grunden för själva systemet.

2.4 EG-typgodkännande beviljas ett fordon efter det att godkännandemyndigheten har fastställt att fordonet uppfyller kraven i samtliga tillämpliga direktiv enligt förteckningen i bilagan till direktiv 70/156/EEG. När "Triple R directive" har antagits kommer det att upptas i denna förteckning och inget typgodkännande kommer att beviljas en fordonstyp som inte uppfyller bestämmelserna i direktivet.

⁽²⁾ EGT C 129, 27.4.1998.

⁽³⁾ EGT L 42, 23.2.1970.

2.5 I förslaget fastställs de åtgärder som tillverkaren måste vidta för att få den aktuella fordonstypen typgodkänd av den behöriga myndigheten. Hela proceduren syftar till att visa att fordonet har utformats och tillverkats i enlighet med kraven på återvinning och materialåtervinning i förslaget till direktiv.

2.6 För att nå dit måste tillverkaren med hjälp av en preliminär bedömning beräkna återvinningsgraden på därför avsedda beräkningsark som skall valideras av godkännandemyndigheten. Samtidigt skall tillverkaren meddela den behöriga myndigheten vilken metod som föreslås för återanvändning och materialåtervinning i samband med det fordon som typgodkännandet gäller, genom att utarbeta en demonteringshandbok i enlighet med direktivet om uttjänta fordon.

2.7 Med tanke på att motorfordon kan omfatta mer än 10 000 komponenter är det omöjligt att i detalj kontrollera samtliga beräkningar för samtliga fordon. Av detta skäl, och endast i samband med typgodkännandet, skall de detaljerade beräkningarna bara göras för ett eller några fordon, de s.k. referensfordonen. De skall väljas ut bland de versioner av en fordonstyp som utgör den största utmaningen vad gäller återanvändning och återvinning.

2.8 Vidare fastställs förbud för återanvändning av komponenter som skulle kunna innebära risker för trafiksäkerheten och/eller miljön. Sådana komponenter, som räknas upp på en särskild lista, får inte återanvändas vid tillverkning av nya fordon.

2.9 Slutligen beviljas undantag från förslaget för fordon för särskilda ändamål (ambulanser, campingbilar, etc.), fordon som tillverkas i små serier (högst 500 exemplar årligen per medlemsstat) och lätta lastbilar som byggts i flera etapper, dvs. när tillverkaren under utformningen inte kan veta vilken typ av kaross som chassit skall förses med.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Kommissionen skall än en gång ha erkännande för sin strävan att verka för ständiga förbättringar inom avfallshantering. Den linje man följer är lovvärd eftersom den syftar till att i största möjliga utsträckning minska deponeringen av avfall genom att förvandla ett problem till något positivt för miljön och möjligen också för ekonomin med hjälp av processer för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

3.2 Här skall också erkännas den avgörande roll som bilindustrin spelar och som har gjort det möjligt att uppnå de planerade målen. Branschen har under flera år investerat i studier och forskning kring fordonsdesign som gynnar möjligheten till återvinning utan att för den skull ge avkall på andra prioriteringar som skulle kunna hamna i skymundan.

3.3 Den fruktbara kombinationen mellan kommissionens impulser, tillverkarnas engagemang och många staters lagstiftning har gjort att man i dag kommit mycket nära kraven i direktivet om uttjänta fordon. Detta illustreras av den rapport som

nyligen publicerades av ACEA om hur direktivet genomförts i de 15 medlemsstaterna samt i Norge.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Kommissionens beslut att följa upp kraven i artikel 7.4 i direktivet om uttjänta fordon genom ett direktiv för ändamålet – nämligen det föreliggande – i stället för att välja andra möjliga vägar är tekniskt korrekt och skall inte ifrågasättas av oss.

4.2 Vad gäller de föreslagna metoderna innebär beslutet emellertid problem både för biltillverkarna i form av högra kostnader, och för de tekniska tjänsterna och godkännandemyndigheterna som riskerar att inte klara av den väldiga mängd uppgifter som skall kontrolleras (återges i bilaga II till förslaget), av vilka somliga inte ens är relevanta (t.ex. cylindrarnas antal och placering, cylindervolym, etc.).

4.3 För att begränsa dessa problem krävs några ändringar som enligt EESK skulle göra processen smidigare och effektivare, utan att därför förvanska eller förringa förslaget andas eller målsättning. Följande artiklar behöver särskilt ses över:

Artikel 4.5: Det referensfordon som typgodkännandetesterna skall utföras på definieras som den version av fordonet som enligt godkännandemyndigheten är minst lämpad för återanvändning och återvinning. Om man beaktar all utrustning som vanligtvis ingår i samma fordonstyp är det inte alltid lätt att definiera referensfordonet. För att undvika bristande förståelse mellan parterna och för att inte förlora dyrbar tid vore det önskvärt att tydligt ange att referensfordonet *skall väljas ut gemensamt av tillverkaren och den myndighet som utfärdar typgodkännandet* som det minst lämpade för återanvändning och återvinning.

Artikel 5.3: I punkt 6.2.2 i motiveringen till direktivförslaget föreskrivs en fysisk kontroll av de fordonsprototyper som skall typgodkännas för att verifiera den information som tillverkaren och dennes leverantörer har lämnat om märkning, typ av material och komponenternas vikt etc. I artikel 5.3 föreskrivs särskilt fysisk kontroll av märkningen av komponenter som är tillverkade av polymerer eller elastomerer. I själva verket utförs typgodkännandeprov på prototyper med material som ännu inte befinner sig i tillverkning och därför inte är märkta. En bokstavig tillämpning av bestämmelsen skulle innebära tillverkning av särskilda prototyper för kontrolländamål, vilket skulle medföra ytterligare kostnader utöver de redan höga kostnader som krävs för att respektera de övriga bestämmelserna i direktivförslaget. En mindre kostsam lösning vore att *ändra artikel 5.3 så att myndigheterna skall kontrollera att tillverkaren har sett till och tagit ansvar för att komponenter som är tillverkade av polymerer och elastomerer vid serietillverkning märks enligt kraven. De fysiska kontrollerna kan alltid genomföras innan fordonet släpps ut på marknaden genom att använda de fordon som tillverkats under godkännandeförfarandet och som brukats för olika tester (bromsar, buller, trafiksäkerhet, etc.), eller ännu hellre fordon som använts för kontroll av produktionens överensstämmelse.*

Artikel 10.3: I denna artikel föreskrivs att de fastställda bestämmelserna skall tillämpas från och med 36 månader efter det att direktivet trätt i kraft, både vad gäller nyligen typgodkända fordon (nya typer) och nyregistrerade fordon (hela produktionen). Denna tidsgräns står i skarp kontrast till vad som vanligen föreskrivs i liknande bestämmelser. För nyregistrerade fordon senareläggs åtagandena generellt med två-tre år jämfört med dem för nyligen typgodkända fordon. Syftet är att göra det möjligt för tillverkarna att anpassa fordon som redan är i produktion till de nya bestämmelserna. Ett enda datum för ikraftträdande skulle skapa stora svårigheter för tillverkarna både vad gäller att anpassa produkten och att få tid och resurser för typgodkännande av samtliga bilmodeller. I godkännandeförfarandet deltar förutom tillverkaren också olika tekniska tjänster och godkännandemyndigheten, som också de skulle kunna få svårt att klara av att typgodkänna många fordonstyper på kort tid. Med hänsyn till ovanstående, och utan att därför sälla sig till dem som kräver att de fordon som redan är i produktion skall undantas från det aktuella direktivet, *anser EESK att artikel 10.3 bör ändras så att de nya reglerna vad gäller nyregistrerade fordon börjar tillämpas efter en längre period (48 eller 60 månader) i stället för 36 som föreslås i direktivförslaget.*

Bil. I punkt 9: I denna punkt föreskrivs att när komponenternas materialsammansättning och massa kontrolleras skall tillverkaren ställa till godkännandemyndighetens förfogande representativa fordon för respektive typ av kaross och komponenter som är avsedda för fordonen. Också detta krav innebär stora bördor både för tillverkarna och godkännandemyndigheten, och förefaller heller inte nödvändigt för att typgodkännandet skall genomföras på rätt sätt. Det verkar till exempel onödigt att testa alla karosstyper (tredörrars, femdörrars, kombi, etc.) när det i detta fall vore mycket enklare att för typgodkännande välja den fordonstyp som är svårast att återvinna.

5. Sammanfattning och slutsatser

5.1 EESK vill uttrycka sin stora uppskattning av det arbete som Europeiska kommissionen har utfört under de senaste åren för att säkerställa en väl fungerande och förnuftig hantering av det avfall som härrör från demontering av fordon.

5.2 Det var särskilt genom direktiv 2000/53 som en harmonisering på EU-nivå slutligen uppnåddes med avseende på de bestämmelser som medlemsstaterna redan hade beslutat införa vad gäller insamling och hantering av uttjänta fordon. I direktivet angavs dessutom minimimål för återanvändning och återvinning av avfall samt de tidsramar som skall gälla.

5.3 I sammanhanget rekommenderar EESK medlemsstaterna att också mycket noga kontrollera att delar och reservdelar från fordon som fortfarande är i bruk (batterier, däck etc.) hanteras på ett korrekt sätt eftersom även dessa är en potentiell källa till miljöförstöring.

5.4 EESK stöder helt och fullt resonemanget i det aktuella förslaget eftersom där föreskrivs att motorfordon för att få EG-typgodkännande skall utformas så att de kan uppnå de procentandelar vad gäller återvinning och återanvändning som redan fastställts i direktivet om uttjänta fordon.

5.5 EESK ställer sig däremot tveksam till det instrument som valts, dvs. ett nytt direktiv, när samma resultat lättare och snabbare kunde ha uppnåtts på ett annat sätt. Det hade faktiskt räckt att i bilaga X till direktiv 70/156/EEG, som redan angetts som grunden för typgodkännandesystemet, infoga en bedömning av "tillverkarnas förmåga" i likhet med vad som föreskrivs för att fastställa tillverkarnas förmåga att tillverka fordon som är identiska med dem som typgodkänts.

5.6 Kommissionens beslut att gå vidare med ett direktiv är tekniskt korrekt och kan på detta stadium inte ifrågasättas, även om det inte går i riktning mot den förenkling av EU-lagstiftningen som många allt oftare har efterlyst.

5.7 Av denna anledning hoppas EESK att kommissionen beaktar de ändringar som föreslås rörande förslaget till direktiv. Dessa ändringar, som varken innebär någon ändring av förslagets anda eller omfattning, har emellertid den fördelen att de gör processen mindre komplicerad och betungade för tillverkarna, för de tekniska tjänsterna och för typgodkännandemyndigheterna och sist men inte minst för konsumenterna. Det är ju de senare som i slutändan drabbas av de längre väntetider och ökade kostnader som förorsakas av en onödigt krånglig lagstiftning.

Bryssel den 15 september 2004

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH