

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Az Európai Parlament és a Tanács javaslata egy a gépjárműtípusok minősítéséről, illetve azok újrafelhasználhatóságáról, újrafeldolgozhatóságáról és újrahasznosíthatóságáról szóló irányelv megalkotására és a 70/156/EGK irányelv módosítására”**

(COM(2004) 162 végleges – 2004/0053 (COD))

(2005/C 74/03)

2004. március 30-án a Tanács úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikkelye alapján a fent említett kérdésben.

Az „Egységes piac, termelés és fogyasztás” Szekció, amelynek az volt a feladata, hogy a EGSzB munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2004. július 14-én fogadta el véleményét. Az előadó **Virgilio RANOCCHIARI** volt.

A 411. sz. plenáris ülésén (2004. szeptember 15-i tanácskozás) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 125 igen szavazattal, 4 ellenében és 7 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el.

## 1. Bevezetés

1.1 Évente 16 millió új személyautó és könnyű típusú teherautó kerül az európai piacra, ugyanakkor több mint kilenc milliót selejteznek ki, ami több mint nyolc millió tonna hulladékot képez.

1.2 A múltban az EU-országoknak megvolt a saját módszerük ennek a jelentős mennyiségű hulladékkal járó problémának a megoldására, de nem mindig fordítottak elegendő figyelmet a hulladékká vált anyagok újrahasznosítására és az újrafeldolgozására.

1.3 A kilencvenes évek eleje óta azonban a környezetvédelmi testületek nagy erőfeszítéseinek következtében, minden tagállamnak vannak - önkéntes megállapodások vagy a belföldi törvényhozás keretein belül - szabályai, melyek a roncsautók sorsáról rendelkeznek. Ezek a szabályozások kétségtelenül előnyösen hatottak a környezetre.

1.4 A közelmúltban, 2000. szeptember 18-án az Európai Parlament és a Tanács jóváhagyta a 2000/53/EK irányelvet<sup>(1)</sup>. Ez az irányelv a különféle nemzeti rendelkezések összehangolására törekszik, ilyen módon elkerüli azt, hogy torzuljon a verseny, valamint, és ez még fontosabb, gondoskodik arról, hogy csökkenjen ezeknek a gépjárműveknek a környezetre tett negatív hatása. Az irányelv egyrészt szabályokat fektet le a roncsautók gyűjtésével és kezelésével kapcsolatban, másrészt a tagállamok részére kitűzi az elérendő célokat a hulladékfeldolgozással és újrafelhasználással kapcsolatban. Pontosabban:

- a) legkésőbb 2006. január 1-ig: minden roncsautó esetén, az újrafelhasználási (re-use) és újrahasznosítási (recovery) aránynak el kell érnie az évenkénti és járművenkénti átlagsúly 85 %-át; ugyanarra az időpontra az újrafelhasználási (re-use) és újrafeldolgozási (recycling) aránynak el kell érnie az évenkénti és járművenkénti átlagsúly 80 %-át;
- b) legkésőbb 2015. január 1-ig: az újrafelhasználási (re-use) és újrahasznosítási (recovery) aránynak el kell érnie legalább a 95 %-ot és az újrafelhasználási (re-use) és újrafeldolgozási (recycling) aránynak legalább a 85 %-ot;

<sup>(1)</sup> HL L 269., 2000.10.21.

1.5 Megjegyzendő, hogy a 2000/53/EK irányelv (roncsautó irányelvként is ismert) elfogadását hosszas viták előzték meg és néha elég félrevezető kritikák tárgyát képezte, melyeket az EGSzB ugyanilyen témájú véleménye is említett<sup>(2)</sup>. Ugyanakkor el kell ismerni, hogy az irányelv megadta a kezdő sebességet (bár voltak nehézségek) egy pozitív folyamat beindításához, mely – mint már fentebb említettük – be is indult a tagállamokban, gyakran a gyártókkal és az autóbontószektorral kötött megállapodások keretében.

## 2. A Bizottság javaslata

2.1 Ezt a javaslatot (melyet máris elneveztek „háromszor újra” – „Triple R” irányelvnek) az ELV-irányelv („End of Life Vehicles” – „roncsautó-irányelv”) 7.(4.) cikke tette szükségessé, mely egy olyan rendelkezés meghozatalát kéri, mely bevezet egy típusminősítési rendszert a roncsautók újrafelhasználására, újrafeldolgozására és újrahasznosítására vonatkozóan.

2.2 A javaslat kiköti, hogy a típusminősítés beszerzése érdekében az M1 és N1 gépjárműveket majd úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az ELV-irányelvben meghatározott újrafelhasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és újrahasznosíthatósági arányoknak.

2.3 Elfogadása után a javasolt irányelv rendelkezéseit felveszi a Közösség típusminősítési rendszerébe, melyek módosítani fogják a 70/156/EGK irányelvet, mely az egész rendszer alapja.

2.4 A közösségi típusminősítést csak azután adják meg, hogy a minősítő hatóság meggyőződött arról, hogy a szóban forgó gépjármű megfelel a 70/156/EGK irányelv mellékletében található összes irányelv előírásának. Elfogadása után a javasolt új irányelvet („Triple R”) is felveszi erre a listára és egy jármű sem kaphatja meg a típusminősítést addig, míg meg nem felel ezeknek az előírásoknak is.

<sup>(2)</sup> HL C 129., 1998.04.27.

2.5 A javaslat részletesen ismerteti azt az eljárást, amelyet a gyártónak be kell tartania ahhoz, hogy megkapja a típusminősítést az illetékes hatóságtól. Az eljárást úgy állították össze, hogy kiderüljön, hogy a gépjárművet úgy tervezték-e és gyártották-e, hogy az megfeleljen az újrafeldolgozhatósági és újrahasznosíthatósági arányoknak.

2.6 Ehhez az kell, hogy a gyártó először is végezzen el egy előzetes kiértékelést, amely folyamán az újrafeldolgozhatóságot egy külön erre szánt nyomtatványon számítja ki, melyet aztán a típusminősítő hatóságnak kell jóváhagynia. Ugyanakkor a gyártónak tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot az arra a gépjárműre vonatkozó újrafelhasználási és újrafeldolgozási stratégiáról, melyre a típusminősítési kérelmet beadta, valamint az „End of life vehicles” irányelve által is meghatározott kézi összeszereléshez szükséges útmutatót megszerkesztéséről is gondoskodnia kell.

2.7 Egy autó rendkívül bonyolult termék és több mint 10 000 alkatrésze is lehet. Ezért nem valószínű, hogy minden gépjármű összes számítását részletesen ellenőrizzék. Ezért, és kizárólag típusminősítési célból, született az a javaslat, hogy csak egy vagy néhány ún. „referencia-autón” végezzenek részletes ellenőrzést, melyeket egy típus olyan különböző változataiból választanak, melyek problémásak újrafelhasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és újrahasznosíthatósági szempontból.

2.8 Ezekon kívül, az irányelv tiltja olyan alkatrészek újrafelhasználását, melyek kockázatosak lehetnek biztonsági vagy/és környezetvédelmi szempontból. Az ilyen alkatrészeket, melyek egy külön listán találhatóak, nem szabad felhasználni új gépjárművek gyártásakor.

2.9 Végül, bizonyos fajta gépjárművekre nem vonatkozik ez a javaslat: Különleges célra készült gépjárművek (mentőautók, lakókocsik stb.); kis szériában gyártott gépjárművek (évi maximum 500 gépjármű tagországanként); és az olyan könnyű típusú teherautók, melyeket több fázisban gyártanak (vagyis, ha a gyártó nem tudhatja, hogy később milyen fajta kocsiszekrény kerül majd az alvázra).

### 3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB megint elismeréssel nyilatkozik az Európai Bizottság az iránti elkötelezettségéről, hogy folyamatosan javítson az ilyen fajta hulladékká vált termékeknek a kezelésén. Feltétlenül támogatásra érdemes ez a törekvés, mivel az a célja, hogy minimálisra csökkenjen a végül eldobandó hulladék, méghozzá olyan módon, hogy újrafelhasználás, újrafeldolgozás és újrahasznosítás útján környezetvédelmi (és idővel talán gazdasági) szempontból hasznossá válik egy olyan hulladék, ami jelenleg csak problémát okoz.

3.2 Az EGSZB azt is elismeri, hogy az autóipar is döntő szerepet játszott abban, hogy lehetővé vált a célkitűzések megvalósítása. Éveken át fektetett be az ipar tanulmányokba és kutatásokba annak érdekében, hogy olyan gépjárműveket tervezzenek, melyeket könnyebb újrafeldolgozni, anélkül, hogy az kárára menne más fontos tényezőknél.

3.3 Annak az együttműködésnek köszönhetően, mely létrejött az Európai Bizottság intézkedései, a gyártók elkötelezettsége és a kormány jogszabályalkotása között, az ELV-irányelv előírásainak gyakorlatba ültetése előrehaladott fázisban van. Ezt támasztja alá a nemrég készült ACEA-jelentés<sup>(1)</sup>, mely közli az

irányelv gyakorlatba ültetésével kapcsolatos részleteket a 15 tagállamban és Norvégiában.

### 4. Külön megjegyzések

4.1 Az Európai Bizottságnak az a döntése, hogy az ELV-irányelv 7.(4.) cikkének előírásait más intézkedési eszközök igénybevétele helyett egy *ad hoc* irányelv révén hajtattja végre, pusztán technikai szempontból nézve helyes és ezt nem is vonja kétségbe az EGSZB.

4.2 Ugyanakkor a javasolt rendelkezéssel kapcsolatban néhány probléma merül fel, ugyanúgy a gyártók számára a magasabb költségek miatt, mint a műszaki testületek és a típusminősítő hatóságok számára, melyek könnyen olyan helyzetben találhatják magukat, hogy nem győzik majd a javaslat II. mellékletében felsorolt óriási mennyiségű adatot ellenőrizni, amelyek közül néhány nem is lényeges (pl. a hengerek száma és fekvése, valamint a motor kapacitása).

4.3 Az ilyen problémák kiküszöbölésére az EGSZB úgy gondolja, hogy néhány módosítással a folyamatot célravezetőbbé és hatékonyabbá lehetne tenni, anélkül, hogy a javaslat szelleme és célkitűzései változnának, illetve veszítenének erejükből. Pontosabban, az EGSZB a következő cikkek módosítását javasolja.

**4.(5.) cikk:** A referencia-autónak, melyen a típusminősítési tesztek végzik, egy olyan változatnak kell lennie, melyet a típusminősítő hatóság legproblémásabbnak tart újrafelhasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és újrahasznosíthatósági szempontból. Nem mindig könnyű dolog eldönteni, hogy melyik autó legyen a referencia-autó, ha számba vesszük, hogy egy típuson belül is általában hányféle alkatrész található. A különböző felek közötti félreértések elkerülése végett és annak megelőzése érdekében, hogy értékes idő vesszen el, világosan meg kellene fogalmazni, hogy a gyártónak és a minősítő hatóságnak közösen kell megegyeznie abban, hogy melyik autó legyen a referencia-autó, vagyis az a gépjármű, mely a legproblémásabb újrafelhasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és újrahasznosíthatósági szempontból.

**5.(3.) cikk:** A magyarázó rész 6.2.2. pontjából megtudjuk, hogy fizikailag ellenőrzik majd a gépjárművek prototípusait a gyártó és szállítói által adott információk alapján, ami a márkázást, az anyagok fajtáját, az alkotóelemek tömegét stb. illeti. Az 5.(3.) cikk külön megemlíti a polimer és elasztomer alkatrészek márkázását. Gyakorlatban, ugyanakkor, a típusminősítés még szériagyártás előtt készül, márkajellel nem ellátott anyagokból összeállított prototípusok alapján történik. Ennek a rendelkezésnek a szó szerinti értelmezése arra kötelezné a gyártót, hogy különleges prototípusokat készítsen csak ellenőrzési célból, ami tovább növelné az irányelv előírásai által okozott már amúgy is magas költségeket. Egy kevésbé költséges megoldás lenne az 5.(3.) cikk módosítása olyan értelemben, hogy a típusminősítő hatóság kötelességévé kell tenni azt, hogy ellenőrizze, hogy a gyártó megtette-e a (felelősségteljes és) szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a sorozatgyártásban készült polimer és elasztomer alkatrészek az előírásoknak megfelelő márkázással legyenek ellátva. A fizikai ellenőrzést mindig el lehet végezni még a gépjárművek piacra vitele előtt, felhasználva a típusminősítő folyamatban és a különböző tesztekhez (fék, zaj, biztonság stb.) használt gépjárműveket, de az még jobb, ha ezt az ellenőrzést azokon a gépjárműveken végzik el, melyeket a konformitási vizsgálaton használnak.

<sup>(1)</sup> HL L 42., 1970.02.23.

**10.(3.) cikk:** Ez a cikk határozza meg pontosan, hogy 36 hónappal az irányelv hatálybalépése után az irányelv előírásai érvényesek lesznek az újonnan típusminősített (azaz az új típusú) gépjárművekre valamint az újonnan bejegyzett gépjárművekre (azaz a teljes termékskálára). Ez a határidő sokkal rövidebbnek tűnik, mint az hasonló esetekben lenni szokott; az újonnan bejegyzett gépjárművek határideje két-három évvel az újonnan típusminősített gépjárművek határideje után szokott lenni, hogy elegendő ideje legyen a gyártóknak arra, hogy a már gyártás alatt levő gépjárművekre is alkalmazzák az új előírásokat. Csak egyetlen határidő megjelölése jelentős termékadaptációs problémákat okozhat majd a gyártók számára, valamint minden termékük számára komoly gondot jelenthet a típusminősítés megszerzése, ami az ütemezést és a szervezési kapacitást illeti. Arról sem szabad elfeledkezni, hogy a típusminősítési folyamat nemcsak a gyártókat érinti, hanem a műszaki testületeket és a minősítő hatóságokat is, melyek számára ugyancsak nehéznek bizonyulhat olyan sok különböző típusú gépjármű típusminősítését egy olyan rövid idő leforgása alatt. Következésképpen – az azokhoz való csatlakozás szándéka nélkül, akik azt kérik, hogy a már gyártás alatt levő gépjárművek kapjanak felmentést az irányelv rendelkezései alól – az EGSZB úgy véli, hogy a 10.(3.) cikket olyan értelemben kellene módosítani, hogy az irányelv hatálybalépése után ne olyan rövid időn belül legyenek az új szabályok érvényesek az újonnan bejegyzett gépjárművekre (inkább 48 vagy 60 hónap után, mint 36 hónap után).

**I. melléklet (9.) pont:** Ez a szakasz határozza meg pontosan, hogy az anyagok és az alkotórészek tömegének ellenőrzése céljából a gyártónak rendelkezésre kell bocsátania reprezentatív gépjárműveket, melyek lehetővé teszik azt, hogy minden fajta kocsiszekrényt és alkatrészt ellenőrizzenek. Ez az előírás is jelentős terhet jelent, mind a gyártók, mind a típusminősítő hatóság számára és nem tűnik igazán lényegesnek a tulajdonképpeni típusminősítési folyamat szempontjából. Például, nincs igazán sok értelme mindenféle kocsiszekrényt (háromajtós, ötajtós, kombi stb.) tesztelni, amikor ebben az esetben is egyszerűbb lenne azt a gépjárműfajtát kiválasztani, amellyel a legtöbb újrafeldolgozhatósági probléma adódhat.

## 5. Összefoglalás és következtetések

5.1 Az EGSZB ismét ki akarja fejezni elismerését az elmúlt években az Európai Bizottság által annak biztosítása érdekében végzett munka iránt, hogy a hulladékká vált gépjárművek kérdését megfelelő módon és intelligensen kezeljék.

5.2 Különösképpen a 2000/53. irányelv (az ELV-irányelv) hangolta össze EU-szinten azokat a roncsautók összegyűjtésére és kezelésére vonatkozó szabályokat, melyeket a tagállamok elkezdték alkalmazni. Az irányelv kitzte a hulladék-újrafelhasználással és -újrahasznosítással kapcsolatos minimális célokot, valamint a betartandó határidőket.

5.3 Az EGSZB kihasználja ezt az alkalmat arra, hogy felkérje a tagállamokat, hogy fordítsanak kellő figyelmet a még használatban levő gépjárművek hulladékká vált alkatrészeinek (akkumulátorok, gumibroncok stb.) megfelelő kezelésére, hogy ne váljanak esetleges veszélyforrássá környezetszennyezési szempontból.

5.4 Az EGSZB támogatja a jelenlegi javaslat mélyén húzódó gondolatot, hogy gépjárművek csak abban az esetben kapjanak közösségi típusminősítést, ha úgy vannak megtervezve, hogy megfelelnek az ELV-irányelvben meghatározott újrafelhasználási és újrahasznosítási arányoknak.

5.5 Az EGSZB-t aggodalmát fejezi ki a választott eszközzel – egy új irányelv megfogalmazása – kapcsolatban, mivel úgy véli, hogy ugyanazt a célt egyszerűbben és gyorsabban el lehet érni más úton is. Például elegendő lenne a 70/156/EGK irányelv (melyre már mint a típusminősítési rendszer alapjára utaltunk) X. mellékletét kiegészíteni egy „a gyártó képességeinek kiértékelése” szakasszal, a már létező, gyártói képességeket kiértékelő folyamat mintájára, mely ugyanazon gépjárművek gyártására vonatkozik, amelyeknek most a típusminősítéséről van szó.

5.6 Ugyanakkor, mint már fentebb említettük, az Európai Bizottságnak az a döntése, hogy irányelvet használ, pusztán technikai szempontból nézve helyes és ez most nem is vonható kétségbe, bár nincs összhangban azzal az egyre növekvő igényvel, hogy váljon egyszerűbbé az EU-jog.

5.7 Ilyen okokból, az EGSZB reméli, hogy az Európai Bizottság elgondolkodik az ebben a véleményben tett javaslatokon. Ezek a módosítások nem változtatnak a javaslat szellemén és célkitűzésein, de az eljárást kicsit kevésbé bonyolulttá és terhessé tennék a gyártó, a műszaki testületek, a típusminősítő testületek és – utójára, de nem utolsó sorban – a fogyasztók számára, hiszen végül a szükségtelenül bonyolult törvényhozás által okozott minden halogatás és költségnövekedés levét ők isszák majd meg.

Brüsszel, 2004. szeptember 15.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Roger BRIESCH