

Brusel 2. prosince 2024
(OR. en)

16276/24

**Interinstitucionální spis:
2023/0284 (COD)**

**ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236**

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES – politická rozprava

1. Jako vodítko pro politickou rozpravu na výše uvedené téma na zasedání Rady pro životní prostředí dne 17. prosince 2024 připravilo předsednictví pro ministry poznámku a otázky uvedené v příloze.
2. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal poznámku i otázky vypracované předsednictvím na vědomí a postoupil je pro účely politické rozpravy Radě.

**Návrh nařízení o požadavcích na oběhovost projektů vozidel a o nakládání s vozidly
s ukončenou životností
– Politická rozprava –**

ÚVOD

Dne 13. července 2023 Komise zveřejnila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (dále jen „návrh“).

Komise svůj legislativní návrh a doprovodné posouzení dopadů spolu s počáteční výměnou názorů předložila na zasedání Pracovní skupiny pro životní prostředí dne 3. října 2023, během španělského předsednictví Rady.

Během první poloviny roku 2024 proběhla na šesti zasedáních Pracovní skupiny pro životní prostředí důkladná jednání a belgickému předsednictví se v nich podařilo dosáhnout významného pokroku.

Jednání se mimo jiné zabývala definicí vozidel s ukončenou životností a rozlišením mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností spolu s příslušnými kritérii uvedenými v příloze I nařízení, ale také sběrem a zpracováním vozidel s ukončenou životností, jakož i jejich režimem vývozu. Výsledky práce dosažené během belgického předsednictví byly zapracovány do částečného kompromisního znění předsednictví¹ a rovněž předloženy Radě pro životní prostředí v červnu 2024².

¹ Dokument 11733/24.

² Dokument 11019/24.

PRÁCE BĚHEM MAĎARSKÉHO PŘEDSEDNICTVÍ

Předsednictví věnovalo tomuto návrhu dalších šest zasedání Pracovní skupiny pro životní prostředí, přičemž poznamenalo, že vedle silného zaměření na aspekty oběhovosti a ochranu životního prostředí věnují členské státy stále větší pozornost jeho dopadům na konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU, což je tendence, která pravděpodobně bude příznačná pro celý stávající legislativní cyklus. Výsledky práce vykonané během maďarského předsednictví byly do kompromisního znění předsednictví rovněž zaneseny³.

a. Právní základ

Komise navrhla, že by právním základem celého návrhu měl být článek 114 SFEU. Při zohlednění jednání na úrovni pracovní skupiny však předsednictví doplnilo čl. 192 odst. 1 SFEU jako právní základ pro kapitoly IV a V návrhu o nakládání s vozidly s ukončenou životností a o ojetých vozidlech a jejich vývozu, zatímco ostatní ustanovení nařízení, zejména kapitoly II a III, která se týkají především výroby nových vozidel, zůstávají založena na článku 114 SFEU.

b. Rozšíření oblasti působnosti pro těžká nákladní vozidla a motocykly

Předsednictví věnovalo značnou dobu jednání žádosti řady členských států o zvýšení úrovně ambicí, pokud jde o těžká nákladní vozidla a dvoukolová nebo tříkolová vozidla a čtyřkolky. Takový požadavek s sebou přináší nové povinnosti, které byly původně stanoveny pouze pro osobní automobily a lehké komerční dodávky, jako je projektování umožňující odstranění některých částí, zavedení strategie oběhovosti nebo označování dílů. Současně by se režim rozšířené odpovědnosti výrobce pro těžká nákladní vozidla a motocykly nově vztahoval nejen na jejich sběr a odstraňování znečišťujících látek, jak navrhuje Komise, ale také na náklady celého zpracovatelského řetězce, jak je tomu již v případě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

³ Dokument 16429/24.

c. Minimální podíl recyklovaného obsahu

Otázka minimálního recyklovaného obsahu je dalším odrazem celkových ambicí návrhu v oblasti životního prostředí. Ačkoli se zdá, že řada členských států je připravena podpořit cíl 25 % recyklovaného obsahu plastů v osobních automobilech a lehkých užitkových vozech, jak navrhuje Komise, jiné členské státy varují, že by to mohlo vést v případě nedostatku recyklovaného materiálu k narušení trhu. Na druhé straně by ambiciózní cíle v oblasti recyklace v jiných nástrojích, jako je nedávno finalizované nařízení o obalech, mohly zajistit, že bude k dispozici dostatečné množství recyklovaného materiálu. Pokud jde o související dílčí cíl 25 % týkající se uzavřeného systému, některé otázky se týkají toho, zda by ke splnění jeho části mohl být použit odpad z výroby.

V téže souvislosti členské státy rovněž jednaly o možnosti zvýšit úroveň ambicí návrhu stanovením kvantifikovaného cíle pro minimální obsah recyklované oceli již od jeho vstupu v platnost, a nikoli zmocněním Komise, která by tak učinila v aktu v přenesené pravomoci na základě budoucí studie proveditelnosti. Toto téma rovněž vyžaduje další pokyny ze strany Rady, aby bylo možné určit, zda by mohl být stanoven základní cíl, s nímž by delegace mohly od nynějška souhlasit, například v kombinaci s ustanovením o přezkumu, které by se použilo po dokončení studie proveditelnosti.

d. Projektování umožňující vyjmutí dílů a konstrukčních částí

Důkladně byla projednána otázka rozsahu, pokud jde o díly a konstrukční části, které musí být navrženy způsobem, který nebude bránit jejich povinné demontáži z vozidel s ukončenou životností. Ačkoli se zdá, že řada členských států je připravena přijmout seznam navržený Komisí v části C přílohy VII návrhu nebo dokonce navrhnout další konstrukční části, které by měly být do seznamu zahrnuty (např. systémy start-stop nebo čerpadla na podporu řízení nebo jakékoli části o hmotnosti vyšší než 10 kg), jiné členské státy tvrdí, že by do seznamu měly být zahrnuty pouze ty části, o jejichž opětovné použití je na trhu skutečný zájem, a navrhují vyjmutí ze seznamu. Tato diskuse opět odráží společný cíl dosáhnout rovnováhy mezi cíli v oblasti životního prostředí a zachováním konkurenceschopnosti.

ZÁVĚR

Na základě výše uvedených skutečností se předsednictví domnívá, že doplnění čl. 192 odst. 1 jako právního základu pro kapitoly IV a V návrhu má mezi delegacemi širokou podporu, avšak zbývající témata vyžadují další pokyny ze strany Rady, a to na základě těchto otázek pro ministry:

1. *Souhlasí členské státy s rozšířením oblasti působnosti, pokud jde o povinnosti, i na těžká nákladní vozidla a dvoukolová nebo tříkolová vozidla a čtyřkolky?*
2. *V jaké míře mohou členské státy podpořit cíl týkající se minimálního obsahu recyklovaného plastu, jak je stanoveno v článku 6 návrhu? Pokud jde o dílčí cíl týkající se uzavřeného systému, byly by členské státy ochotny souhlasit s tím, že součástí jeho výpočtu bude odpad z výroby? V jakém rozsahu?*
3. *V jaké míře by členské státy byly ochotny podpořit cíl pro obsah recyklované oceli, aniž by čekaly na výsledky studie proveditelnosti podle čl. 6 odst. 3?*
4. *Mohou členské státy souhlasit se seznamem dílů a konstrukčních částí uvedeným v části C přílohy VII návrhu? Jaká doplnění nebo vyjmutí ze seznamu považují za nezbytná?*
