

Bruxelles, den 2. december 2024
(OR. en)

16276/24

Interinstitutionel sag:
2023/0284 (COD)

ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF – Orienterende debat

1. Med henblik på at udstikke retningslinjer for den orienterende debat om ovennævnte emne på samlingen i Rådet (miljø) den 17. december 2024 har formandskabet udarbejdet vedlagte note og spørgsmål til ministrene.
2. De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at notere sig formandskabets note og spørgsmål og fremsende dem til Rådet med henblik på den orienterende debat.

Forslag til forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer**– Orienterende debat –****INDLEDNING**

Den 13. juli 2023 offentliggjorde Europa-Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF ("forslaget").

Kommissionen forelagde sit lovgivningsforslag og den ledsagende konsekvensanalyse sammen med en indledende udveksling af synspunkter på mødet i Miljøgruppen den 3. oktober 2023 under det spanske formandskab for Rådet.

Det belgiske formandskab fortsatte med at gøre store fremskridt i forhandlingerne i første halvdel af 2024 med indgående drøftelser på seks møder i Miljøgruppen.

Drøftelserne omhandlede bl.a. definitionen af udrangerede køretøjer og sondringen mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer sammen med de relevante kriterier i bilag I til forordningen, men også indsamling og behandling af udrangerede køretøjer samt deres eksportordning. Resultaterne af arbejdet under det belgiske formandskab er blevet registreret i en delvis kompromistekst fra formandskabet¹ og også forelagt for Rådet (miljø) i juni 2024².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

ARBEJDET UNDER DET UNGARSKE FORMANDSKAB

Formandskabet har afsat yderligere seks møder i Miljøgruppen til dette forslag og har bemærket, at medlemsstaterne sideløbende med et stærkt fokus på cirkularitetsaspekter og miljøbeskyttelse lægger stadig større vægt på dets indvirkning på konkurrenceevnen i EU's bilindustri, en tendens, der sandsynligvis vil kendetegne den nuværende lovgivningscyklus som helhed. Resultaterne af det arbejde, der er udført under det ungarske formandskab, er også blevet registreret i en kompromistekst fra formandskabet³.

a. Retsgrundlag

Kommissionen foreslog, at artikel 114 i TEUF bør være retsgrundlaget for hele forslaget. Under hensyntagen til drøftelserne på gruppeniveau tilføjede formandskabet imidlertid artikel 192, stk. 1, i TEUF som retsgrundlag for kapitel IV og V i forslaget om håndtering af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer og eksport heraf, mens de øvrige bestemmelser i forordningen, navnlig kapitel II og III, som primært vedrører produktion af nye køretøjer, fortsat er baseret på artikel 114 i TEUF.

b. Udvidelse af anvendelsesområdet for tunge køretøjer og motorcykler

Formandskabet har brugt betydelig tid på at drøfte en anmodning fra en række medlemsstater om at hæve ambitionsniveauet for tunge køretøjer og to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler. Dette omfatter nye forpligtelser, som oprindeligt kun var fastsat for personbiler og lette erhvervskøretøjer, såsom design, der gør det muligt at fjerne visse dele, fastlæggelse en strategi for cirkularitet eller mærkning af dele. Samtidig vil ordningen for udvidet producentansvar for tunge køretøjer og motorcykler netop ikke blot omfatte deres indsamling og rensning som foreslået af Kommissionen, men også omkostningerne ved behandlingskæden som helhed, som det allerede er tilfældet for personbiler og lette erhvervskøretøjer.

³ 16429/24.

c. Minimumsindhold af genanvendt materiale

Spørgsmålet om minimumsindhold af genanvendt materiale er endnu en afspejling af forslagets overordnede miljøambitioner. Selv om en række medlemsstater synes at være rede til at støtte målet om et indhold af genanvendt materiale på 25 % for plast i personbiler og lette erhvervskøretøjer som foreslået af Kommissionen, advarer andre om, at det kan føre til markedsforvridninger i tilfælde af mangel på genanvendt materiale. På den anden side kan ambitiøse genanvendelsesmål i andre instrumenter, såsom den nyligt færdiggjorte emballageforordning, sikre, at der vil være tilstrækkelige mængder genanvendt materiale til rådighed. Med hensyn til det relaterede delmål på 25 % for lukkede kredsløb vil nogle gerne vide, om skrot før forbrugsleddet kan anvendes til at opfylde en del af det.

I samme forbindelse har medlemsstaterne også drøftet muligheden for at hæve forslagets ambitionsniveau ved at fastsætte et kvantitativt mål for minimumsindhold af genanvendt stål fra dets ikrafttræden i stedet for at bemyndige Kommissionen til at gøre det i en delegeret retsakt på grundlag af en fremtidig gennemførlighedsundersøgelse. Dette emne kræver også yderligere vejledning fra Rådet med henblik på at fastsætte, om der kan være et referencemål, som delegationerne kan tilslutte sig på nuværende tidspunkt, f.eks. kombineret med en revisionsklausul, der finder anvendelse, når gennemførlighedsundersøgelsen er afsluttet.

d. Design med henblik på fjernelse af dele og komponenter

Der har fundet indgående drøftelser sted om omfanget af dele og komponenter, som skal udformes på en måde, der ikke hindrer deres obligatoriske demontering fra udrangerede køretøjer. Selv om en række medlemsstater synes at være rede til at acceptere den liste, som Kommissionen har foreslået i bilag VII, del C i forslaget, eller endda foreslå yderligere komponenter, der skal være omfattet (f.eks. start-stop-systemer eller servostyringspumper eller dele på over 10 kg), argumenterer andre for, at kun dele med en reel markedsinteresse for genbrug bør være omfattet, og foreslår fjernelser fra listen. Denne drøftelse afspejler igen det fælles mål om at finde en balance mellem miljømål og bevarelse af konkurrenceevnen.

KONKLUSION

På grundlag af ovenstående mener formandskabet, at tilføjelsen af artikel 192, stk. 1, som retsgrundlag for forslagets kapitel IV og V har bred støtte blandt delegationerne, men at de resterende emner kræver yderligere vejledning fra Rådet på grundlag af følgende spørgsmål til ministrene:

1. *Kan medlemsstaterne tilslutte sig udvidelserne af anvendelsesområdet for så vidt angår forpligtelserne for tunge køretøjer og to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler?*
2. *I hvilket omfang kan medlemsstaterne støtte målet for minimumsindholdet af genanvendt plast som fastsat i forslagets artikel 6? Kan medlemsstaterne med hensyn til delmålet for lukkede kredsløb acceptere, at produktionsskrot vil indgå i beregningen? I hvilken udstrækning?*
3. *I hvilket omfang kan medlemsstaterne støtte et mål for indholdet af genanvendt stål uden at afvente resultaterne af den gennemførlighedsundersøgelse, der er fastsat i artikel 6, stk. 3?*
4. *Kan medlemsstaterne tilslutte sig listen over dele og komponenter i bilag VII, del C i forslaget? Hvilke tilføjelser eller fjernetelser anser de for nødvendige?*
