



Βρυξέλλες, 2 Δεκεμβρίου 2024
(OR. en)

16276/24

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0284 (COD)**

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

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ – Συζήτηση προσανατολισμού

1. Προκειμένου να κατευθύνει τη συζήτηση προσανατολισμού επί του ανωτέρω θέματος κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου (Περιβάλλον) της 17ης Δεκεμβρίου 2024, η Προεδρία εκπόνησε το συνημμένο σημείωμα, στο οποίο περιλαμβάνονται επίσης ερωτήματα προς τους υπουργούς.
2. Καλείται η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων να λάβει υπόψη το σημείωμα και τα ερωτήματα της Προεδρίας και να τα διαβιβάσει στο Συμβούλιο για τη συζήτηση προσανατολισμού.

Πρόταση κανονισμού σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

- Συζήτηση προσανατολισμού -

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 13 Ιουλίου 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ (στο εξής: πρόταση).

Η Επιτροπή παρουσίασε τη νομοθετική πρότασή της και τη συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων, μαζί με μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων, στην Ομάδα «Περιβάλλον» στις 3 Οκτωβρίου 2023 υπό την ισπανική Προεδρία του Συμβουλίου.

Η βελγική Προεδρία στη συνέχεια πέτυχε ουσιαστική πρόοδο στις διαπραγματεύσεις κατά το πρώτο εξάμηνο του 2024, με διεξοδικές συζητήσεις σε έξι συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον».

Μεταξύ άλλων θεμάτων, οι συζητήσεις αφορούσαν τον ορισμό των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΟΤΚΖ) και τη διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και ΟΤΚΖ, μαζί με τα συναφή κριτήρια του παραρτήματος Ι του κανονισμού, αλλά και τη συλλογή και την επεξεργασία ΟΤΚΖ, καθώς και το καθεστώς εξαγωγής τους. Τα αποτελέσματα των εργασιών υπό τη βελγική Προεδρία καταγράφηκαν σε μερικό συμβιβαστικό κείμενο¹ της Προεδρίας και υποβλήθηκαν επίσης στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος τον Ιούνιο του 2024².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΟΥΓΓΡΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ

Η Προεδρία αφιέρωσε άλλες έξι συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον» στην εν λόγω πρόταση, σημειώνοντας ότι, παράλληλα με την ιδιαίτερη εστίαση στις πτυχές της κυκλικότητας και στην προστασία του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη δίνουν όλο και μεγαλύτερη προσοχή στον αντίκτυπο που θα έχει η πρόταση στην ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, τάση που αναμένεται να σηματοδοτήσει τον τρέχοντα νομοθετικό κύκλο στο σύνολό του. Τα αποτελέσματα των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ουγγρικής Προεδρίας καταγράφηκαν επίσης σε συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας³.

α. Νομική βάση

Η Επιτροπή πρότεινε ως νομική βάση για το σύνολο της πρότασης το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, αφού έλαβε υπόψη τις συζητήσεις σε επίπεδο Ομάδας, η Προεδρία πρόσθεσε το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ως νομική βάση για τα κεφάλαια IV και V της πρότασης σχετικά με τη διαχείριση ΟΤΚΖ και τα μεταχειρισμένα οχήματα και την εξαγωγή τους, ενώ οι λοιπές διατάξεις του κανονισμού, ιδίως τα κεφάλαια II και III που αφορούν πρωτίστως την παραγωγή νέων οχημάτων, εξακολουθούν να βασίζονται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ.

β. Επεκτάσεις του πεδίου εφαρμογής για βαρέα επαγγελματικά οχήματα και μοτοσικλέτες

Η Προεδρία αφιέρωσε σημαντικό χρόνο συζήτησης στο αίτημα ορισμένων κρατών μελών να αυξηθεί το επίπεδο φιλοδοξίας όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα και τα τετράκυκλα. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται νέες υποχρεώσεις που αρχικά προβλέπονταν μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά ημιφορτηγά, όπως ο σχεδιασμός που επιτρέπει την αφαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων, η θέσπιση στρατηγικής κυκλικότητας ή η επισήμανση εξαρτημάτων. Ταυτόχρονα, το καθεστώς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τις μοτοσικλέτες θα καλύπτει πλέον όχι μόνο τη συλλογή και την απορρύπανση τους, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, αλλά και το κόστος της αλυσίδας επεξεργασίας στο σύνολό της, όπως συμβαίνει ήδη με τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά ημιφορτηγά.

³ 16429/24.

γ. Ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο

Το ζήτημα του ελάχιστου ανακυκλωμένου περιεχομένου αντικατοπτρίζει επίσης τη συνολική περιβαλλοντική φιλοδοξία της πρότασης. Ενώ ορισμένα κράτη μέλη φαίνονται έτοιμα να υποστηρίξουν τον στόχο του 25 % ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά στα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά ημιφορτηγά, όπως προτείνει η Επιτροπή, άλλα κράτη μέλη προειδοποιούν ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε στρεβλώσεις της αγοράς σε περίπτωση έλλειψης ανακυκλωμένου υλικού. Από την άλλη πλευρά, οι φιλόδοξοι στόχοι ανακύκλωσης σε άλλες πράξεις, όπως στον κανονισμό για τις συσκευασίες που οριστικοποιήθηκε πρόσφατα, μπορεί να διασφαλίσουν ότι θα είναι διαθέσιμες επαρκείς ποσότητες ανακυκλωμένου υλικού. Όσον αφορά τον σχετικό επιμέρους στόχο του 25 % από την επεξεργασία κλειστού βρόχου, εκφράζονται αμφιβολίες εάν τα απορρίμματα πριν από την κατανάλωση μπορούν να χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση μέρους αυτού του στόχου.

Στο ίδιο πλαίσιο, τα κράτη μέλη συζήτησαν επίσης τη δυνατότητα να αυξήσουν το επίπεδο φιλοδοξίας της πρότασης καθορίζοντας ποσοτικοποιημένο στόχο για το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο χάλυβα ήδη από την έναρξη ισχύος της πρότασης, αντί να αναθέσουν στην Επιτροπή την εξουσία να το πράξει με κατ' εξουσιοδότηση πράξη βάσει μελλοντικής μελέτης σκοπιμότητας. Εξάλλου, για το θέμα αυτό απαιτείται περαιτέρω καθοδήγηση από το Συμβούλιο, προκειμένου να προσδιοριστεί εάν μπορεί να υπάρξει ένας βασικός στόχος με τον οποίον οι αντιπροσωπίες θα μπορούσαν να συμφωνήσουν ήδη από τώρα, για παράδειγμα, σε συνδυασμό με ρήτρα επανεξέτασης που θα εφαρμοστεί μόλις ολοκληρωθεί η μελέτη σκοπιμότητας.

δ. Σχεδιασμός που επιτρέπει την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων

Πραγματοποιήθηκαν διεξοδικές συζητήσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής όσον αφορά τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο που δεν εμποδίζει την υποχρεωτική αποσυναρμολόγησή τους από ΟΤΚΖ. Ενώ ορισμένα κράτη μέλη φαίνονται έτοιμα να αποδεχθούν τον κατάλογο που προτείνει η Επιτροπή στο μέρος Γ του παραρτήματος VII της πρότασης ή ακόμη και να προτείνουν επιπλέον κατασκευαστικά στοιχεία που πρέπει να καλύπτονται (π.χ. συστήματα εκκίνησης/στάσης ή αντλίες υποβοηθούμενης διεύθυνσης ή εξαρτήματα βάρους άνω των 10 kg), άλλα κράτη μέλη υποστηρίζουν ότι θα πρέπει να καλύπτονται μόνο τα εξαρτήματα με πραγματικό ενδιαφέρον για την αγορά επαναχρησιμοποίησης και προτείνουν εξαιρέσεις από τον κατάλογο. Και στο θέμα αυτό, η συζήτηση αποτυπώνει τον κοινό στόχο της επίτευξης ισορροπίας μεταξύ των περιβαλλοντικών στόχων και της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Βάσει των ανωτέρω, η Προεδρία θεωρεί ότι για τη μεν προσθήκη του άρθρου 192 παράγραφος 1 ως νομικής βάσης για τα κεφάλαια IV και V της πρότασης υπάρχει ευρεία υποστήριξη μεταξύ των αντιπροσωπιών, για τα δε υπόλοιπα θέματα απαιτείται περαιτέρω καθοδήγηση από το Συμβούλιο με βάση τα ακόλουθα ερωτήματα προς τους υπουργούς:

- 1. Συμφωνούν τα κράτη μέλη με τις επεκτάσεις του πεδίου εφαρμογής όσον αφορά τις υποχρεώσεις για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα και τα τετράκυκλα;*
- 2. Σε ποιον βαθμό μπορούν τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν τον στόχο για ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο για τα πλαστικά, όπως καθορίζεται στο άρθρο 6 της πρότασης; Όσον αφορά τον επιμέρους στόχο κλειστού βρόχου, θα μπορούσαν τα κράτη μέλη να αποδεχθούν ότι τα απορρίμματα παραγωγής θα αποτελούν μέρος του υπολογισμού του; Σε ποιον βαθμό;*
- 3. Σε ποιον βαθμό θα μπορούσαν τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν έναν στόχο για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο χάλυβα χωρίς να αναμένουν τα αποτελέσματα της μελέτης σκοπιμότητας που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3;*
- 4. Μπορούν τα κράτη μέλη να συμφωνήσουν με τον κατάλογο των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθεται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII της πρότασης; Ποιες προσθήκες ή εξαιρέσεις θεωρούν αναγκαίες;*