



Brüsszel, 2024. december 2.
(OR. en)

16276/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0284 (COD)

ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről – Irányadó vita

1. Az elnökség a Tanács (Környezetvédelem) 2024. december 17-i ülésén a fent említett témában tartandó irányadó vita strukturálása céljából összeállította a miniszterekhez intézett kérdésekkel záruló mellékelt feljegyzést.
2. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy nyugtázza a kérdéseket tartalmazó elnökségi feljegyzést, és az irányadó vitához továbbítsa azt a Tanács részére.

**Javaslat – Rendelet a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről
és a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről**

– Irányadó vita –

BEVEZETÉS

Az Európai Bizottság 2023. július 13-án közzétette a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot (a továbbiakban: a javaslat).

A Bizottság a jogalkotási javaslatát és az azt kísérő hatásvizsgálatot a Tanács spanyol elnöksége alatt, 2023. október 3-án ismertette a környezetvédelmi munkacsoportban, amely ekkor tartotta az első véleménycserét is.

A belga elnökség ezt követően 2024 első felében jelentős előrelépést ért el a tárgyalások terén, és a környezetvédelmi munkacsoport hat ülése keretében mélyreható megbeszéléseket folytatott.

A megbeszélések során többek között a következőkkel foglalkoztak: a hulladékká vált gépjármű fogalmának meghatározása, a használt járművek és a hulladékká vált gépjárművek közötti különbségtétel, valamint a rendelet I. mellékletében foglalt erre vonatkozó kritériumok, a hulladékká vált gépjárművek begyűjtése és kezelése, továbbá a kivitelükre vonatkozó szabályok. A belga elnökség alatt végzett munka eredményeit egy részleges elnökségi kompromisszumos szöveg¹ tartalmazza, amelyet 2024 júniusában a Környezetvédelmi Tanács elé is beterjesztettek².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

A MAGYAR ELNÖKSÉG ALATT VÉGZETT MUNKA

Az elnökség a környezetvédelmi munkacsoport további hat ülését szentelte ennek a javaslatnak, és megjegyzi, hogy a körforgásos jelleg szempontjaira és a környezetvédelemre helyezett erőteljes hangsúly mellett a tagállamok egyre nagyobb figyelmet fordítanak a javaslatnak az uniós gépjárműipar versenyképességére gyakorolt hatásaira, és ez tendencia valószínűleg a jelenlegi jogalkotási ciklus egészére jellemző. A magyar elnökség alatt végzett munka eredményeit egy elnökségi kompromisszumos szövegben is rögzítették³.

a) Jogalap

A Bizottság azt javasolta, hogy az egész javaslat jogalapja az EUMSZ 114. cikke legyen.

Figyelembe véve azonban a munkacsoporti szinten folytatott megbeszéléseket, az elnökség a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről szóló IV. fejezet és a használt járművekről és kivitelükről szóló V. fejezet jogalapjaként a javaslatot kiegészítette az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdésével, míg a rendelet többi rendelkezése – különösen az elsősorban az új járművek gyártására vonatkozó II. és III. fejezete – továbbra is az EUMSZ 114. cikkén alapul.

b) A hatály kiterjesztése a nehézgépjárművek és a motorkerékpárok esetében

Az elnökség a megbeszélések során jelentős időt fordított több tagállam azon kérésére, hogy növeljék az ambíciószintet a nehézgépjárművekre, valamint a két- vagy háromkerekű járművekre és a négykerekű motorkerékpárokra vonatkozóan. Ez olyan új kötelezettségeket vonna maga után, amelyeket eredetileg csak a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében irányoztak elő, mint például a bizonyos alkatrészek eltávolítását lehetővé tevő kialakítás, a körforgásossági stratégia kidolgozása vagy az alkatrészek megjelölése. Ugyanakkor a nehézgépjárművekre és a motorkerékpárokra vonatkozó kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer immáron nemcsak a begyűjtésükre és a szennyezésmentesítésükre terjedne ki – ahogyan a Bizottság javaslatában szerepel –, hanem a kezelési lánc egészének költségeire is, amint a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében már eddig is.

³ 16429/24.

c) Minimális újrafeldolgozott tartalom

A minimális újrafeldolgozott tartalom kérdése szintén a javaslat általános környezetvédelmi ambícióját tükrözi. Bár úgy tűnik, hogy több tagállam is kész támogatni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek újrafeldolgozottműanyag-tartalmára vonatkozó, a Bizottság által javasolt 25%-os célértéket, mások arra figyelmeztetnek, hogy ez az újrafeldolgozott anyagok hiánya esetén piaci torzulásokhoz vezethet. Másfelől az olyan egyéb eszközök, mint például a csomagolásról szóló, nemrégiben véglegesített rendelet ambiciózus újrafeldolgozási célértékei biztosíthatják, hogy elegendő mennyiségű újrafeldolgozott anyag álljon majd rendelkezésre. Ami a zárt rendszerű termelésre vonatkozó, kapcsolódó 25%-os részcélt illeti, egyesek felvetik a kérdést, hogy ez részben teljesíthető-e a fogyasztás előtti hulladék felhasználásával.

Ugyanezzel összefüggésben a tagállamok megvitatták annak lehetőségét is, hogy a javaslat ambíciószintjét oly módon növeljék, hogy a minimális újrafeldolgozottacél-tartalomra vonatkozóan a rendelet hatálybalépésétől kezdődően alkalmazandó számszerűsített célértéket határoznak meg, ahelyett, hogy a Bizottságot hatalmazná fel arra, hogy ezt a célértéket egy jövőbeli megvalósíthatósági tanulmány alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusban határozza meg. Ehhez a témához a Tanács részéről is további iránymutatásra van szükség annak megállapítása érdekében, hogy van-e olyan alapcélérték, amelyről a delegációk már most meg tudnának állapodni, például egy olyan felülvizsgálati záradékkal kombinálva, amely a megvalósíthatósági tanulmány elkészítését követően lenne alkalmazandó.

d) Egyes alkatrészek és alkotóelemek eltávolítását lehetővé tevő kialakítás

Részletes megbeszélések folytak azon alkatrészek és alkotóelemek köréről, amelyeket úgy kell kialakítani, hogy az ne akadályozza a hulladékká vált gépjárművekből való, bontás keretében történő kötelező eltávolításukat. Bár úgy tűnik, hogy több tagállam is kész elfogadni a Bizottság által a javaslat VII. mellékletének C. részében javasolt listát, vagy akár további alkotóelemeket javasolni (pl. start-stop rendszerek vagy rásegítő szivattyúk, illetve bármely, 10 kg-ot meghaladó tömegű alkatrész), mások azzal érvelnek, hogy a rendelet hatályának csak olyan alkatrészekre kellene kiterjednie, amelyek iránt tényleges érdeklődés van az újrafelhasználási piacon, és a listáról való kizárásokat javasolnak. Ebben a vitában ismét tükröződik az a közös cél, hogy egyensúlyt kell teremteni a környezetvédelmi célok és a versenyképesség megőrzése között.

ÖSSZEGZÉS

A fentiek alapján az elnökség úgy véli, hogy a javaslatnak a IV. és V. fejezet jogalapjaként az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdésével való kiegészítése széles körű támogatást élvez a delegációk körében, a lezáratlan kérdések azonban további iránymutatást igényelnek a Tanács részéről, a miniszterekhez intézett alábbi kérdések alapján:

- 1. Egyetértenek-e a tagállamok azzal, hogy a kötelezettségek hatálya bővüljön a nehézgépjárművek, valamint a két- vagy háromkerekű járművek és a négykerekű motorkerékpárok esetében?*
 - 2. Milyen mértékben tudnák támogatni a tagállamok a javaslat 6. cikkében meghatározott, a minimális újrafeldolgozottműanyag-tartalomra vonatkozó célértéket? Ami a zárt rendszerű termelésre vonatkozó részcélt illeti, el tudnák-e fogadni a tagállamok, hogy ennek kiszámításakor beleszámítsák a termelési hulladékot is? Milyen mértékben?*
 - 3. Milyen mértékben tudnák támogatni a tagállamok az újrafeldolgozottacél-tartalomra vonatkozó célérték anélkül történő meghatározását, hogy megvárják a 6. cikk (3) bekezdésében előírt megvalósíthatósági tanulmány eredményeit?*
 - 4. Egyet tudnak-e érteni a tagállamok az alkatrészeknek és alkotóelemeknek a javaslat VII. melléklete C. részében foglalt listájával? Milyen kiegészítéseket vagy kizárásokat tartanak szükségesnek?*
-