



Briuselis, 2024 m. gruodžio 2 d.  
(OR. en)

16276/24

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2023/0284 (COD)

---

---

ENV 1159  
ENT 215  
MI 985  
CODEC 2236

## PRANEŠIMAS

---

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB – Politiniai debatai

---

1. Pirmininkaujanti valstybė narė parengė pridedamą pranešimą ir klausimus ministrams, kad jais būtų galima remtis 2024 m. gruodžio 17 d. Tarybos (aplinka) posėdžio politiniuose debatuose pirmiau nurodyta tema.
2. Nuolatinių atstovų komiteto prašoma susipažinti su pirmininkaujančios valstybės narės parengtu pranešimu bei klausimais ir perduoti juos Tarybai politiniams debatams.

**Pasiūlymas dėl reglamento dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo**

**- Politiniai debatai -**

**ĮVADAS**

2023 m. liepos 13 d. Europos Komisija paskelbė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB (toliau – pasiūlymas).

2023 m. spalio 3 d., pirmininkaujant Ispanijai, Aplinkos darbo grupėje Komisijai pateikiant pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto ir pridedamą poveikio vertinimą kartu buvo surengtas pirminis pasikeitimas nuomonėmis.

Pirmininkavusi Belgija 2024 m. pirmąjį pusmetį padarė didelę pažangą derybose – išsamios diskusijos vyko šešiuose Aplinkos darbo grupės posėdžiuose.

Diskusijose, be kita ko, buvo nagrinėta eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sąvokos apibrėžtis ir naudotų transporto priemonių ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atskyrimas, kartu su atitinkamais reglamento I priede pateiktais kriterijais, o taip pat ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tvarkymo ir jų eksporto režimo klausimai. Belgijos pirmininkavimo laikotarpiu atlikto darbo rezultatai buvo įtraukti į dalinį pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį tekstą<sup>1</sup> ir taip pat 2024 m. birželio mėn. pateikti Aplinkos tarybai<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dok. 11733/24.

<sup>2</sup> Dok. 11019/24.

## **DARBAS VENGRIJOS PIRMININKAVIMO LAIKOTARPIU**

Pirmininkaujanti valstybė narė šiam pasiūlymui skyrė dar šešis Aplinkos darbo grupės posėdžius ir pažymėjo, kad valstybės narės ne tik daug dėmesio skiria žiediško aspekto ir aplinkos apsaugai, bet ir vis daugiau dėmesio skiria poveikiui ES automobilių pramonės konkurencingumui – ši tendencija, tikėtina, bus būdinga visam dabartiniam teisėkūros ciklui. Vengrijos pirmininkavimo laikotarpiu atlikto darbo rezultatai taip pat buvo pateikti pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste<sup>3</sup>.

### **a. Teisinis pagrindas**

Komisija pasiūlė, kad SESV 114 straipsnis būtų viso pasiūlymo teisinis pagrindas. Tačiau atsižvelgdama į diskusijas darbo grupės lygmeniu, pirmininkaujanti valstybė narė kaip pasiūlymo dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo ir naudotų transporto priemonių ir jų eksporto IV ir V skyrių teisinį pagrindą papildomai įtraukė SESV 192 straipsnio 1 dalį, o kitos reglamento nuostatos, visų pirma išdėstytos jo II ir III skyriuose, kurios daugiausia susijusios su naujų transporto priemonių gamyba, ir toliau lieka grindžiamos SESV 114 straipsniu.

### **b. Taikymo srities išplėtimas įtraukiant sunkiąsias transporto priemones ir motociklus**

Pirmininkaujanti valstybė narė skyrė daug laiko diskusijoms dėl daugelio valstybių narių prašymo padidinti užmojo lygį, kiek tai susiję su sunkiosiomis transporto priemonėmis ir dviratėmis bei triratėmis transporto priemonėmis ir keturračiais. Tai apima naujas pareigas, kurios iš pradžių buvo numatytos tik keleiviniams automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, pavyzdžiui, projektavimą numatant galimybę pašalinti tam tikras dalis, žiediško strategijos sukūrimą arba dalių ženklimą. Kartu didesnės gamintojo atsakomybės sistema, taikoma sunkiosioms transporto priemonėms ir motociklams, naujai apimtų ne tik jų surinkimą ir aplinkos apsaugojimą nuo jų taršos, kaip siūlė Komisija, bet ir visos tvarkymo grandinės sąnaudas, kaip jau daroma keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių atveju.

---

<sup>3</sup> Dok. 16429/24.

### **c. Minimali perdirbtųjų medžiagų dalis**

Minimalios perdirbtųjų medžiagų dalies klausimas yra dar vienas pasiūlymo bendro užmojo aplinkosaugos srityje atspindys. Nors atrodo, kad daug valstybių narių yra pasirengusios pritarti tikslui, kad keleiviniuose automobiliuose ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse esančios perdirbtosios medžiagos sudarytų 25 %, kaip siūlo Komisija, kitos valstybės narės įspėja, kad dėl to gali atsirasti rinkos iškreipimų, jeigu susidarytų perdirbtųjų medžiagų trūkumas. Kita vertus, plataus užmojo perdirbimo tikslai kituose dokumentuose, pavyzdžiui, neseniai parengtame Pakuočių reglamente, gali užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų kiekį. Kalbant apie susijusį 25 % uždarojo ciklo tarpinį tikslą, kai kurios delegacijos kelia klausimą, ar šiam tikslui iš dalies pasiekti galėtų būti naudojamas iki vartojimo buvęs metalo laužas.

Tame pačiame kontekste valstybės narės taip pat aptarė galimybę padidinti pasiūlymo užmojų nustatant kiekybinį tikslą dėl minimalios perdirbto plieno dalies nuo teisės akto įsigaliojimo dienos, o ne suteikti Komisijai įgaliojimus tai padaryti deleguotuoju aktu remiantis būsima galimybių studija. Be to, šiuo klausimu reikalingos papildomos Tarybos gairės, kad būtų galima nustatyti, ar gali būti nustatytas pagrindinis tikslas, kuriam delegacijos nuo dabar galėtų pritarti, pavyzdžiui, derinant su peržiūros nuostata, kuri būtų taikoma užbaigus galimybių studiją.

### **d. Projektavimas taip, kad būtų galima pašalinti dalis ir komponentus**

Įvyko išsamios diskusijos dėl dalių ir komponentų, kurie turi būti suprojektuoti taip, kad nekliudytų jų privalomam išmontavimui iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, apimties. Nors atrodo, kad daugelis valstybių narių yra pasirengusios pritarti Komisijos siūlomam pasiūlymo VII priedo C dalies sąrašui ar netgi siūlo įtraukti papildomus komponentus (pvz., automatines variklio išjungimo ir paleidimo sistemas, pagalbinę vairavimo įrangą arba bet kurias dalis, kurių masė didesnė nei 10 kg), kitos valstybės narės teigia, kad turėtų būti įtrauktos tik tos dalys, kurios iš tikrųjų yra tinkamos pakartotinio naudojimo rinkai, ir siūlo kai kuriuos įrašus išbraukti iš sąrašo. Ši diskusija dar kartą atspindi bendrą tikslą užtikrinti aplinkos apsaugos tikslų ir konkurencingumo išsaugojimo pusiausvyrą.

## IŠVADA

Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad delegacijos iš esmės pritaria tam, kad 192 straipsnio 1 dalis būtų įtraukta kaip pasiūlymo IV ir V skyrių teisinis pagrindas, tačiau likusiais klausimais reikalingos tolesnės Tarybos gairės, remiantis toliau išdėstytais klausimais ministrams:

- 1. Ar valstybės narės pritaria taikymo srities išplėtimui, kiek tai susiję su pareigomis sunkiųjų transporto priemonių ir dviračių ar triračių transporto priemonių ir keturračių atžvilgiu?*
- 2. Kokių mastu valstybės narės gali pritarti minimalios perdirbto plastiko dalies tikslui, kaip išdėstyta pasiūlymo 6 straipsnyje? Kalbant apie uždarojo ciklo tarpinį tikslą, ar valstybės narės galėtų pritarti, kad į apskaičiavimą būtų įtrauktas gamybinis laužas? Kokių mastu?*
- 3. Kokių mastu valstybės narės galėtų pritarti tikslui dėl perdirbto plieno dalies nelaukiant 6 straipsnio 3 dalyje numatytos galimybių studijos rezultatų?*
- 4. Ar valstybės narės gali pritarti pasiūlymo VII priedo C dalyje išdėstytam dalių ir komponentų sąrašui? Ką, jų nuomone, į tą sąrašą reikia įtraukti ar iš jo išbraukti?*