



Brussel, 2 december 2024
(OR. en)

16276/24

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0284 (COD)**

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

NOTA

van: het secretariaat-generaal van de Raad
aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad

Betreft: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het
beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU)
2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en
2005/64/EG
– Oriënterend debat

1. Als leidraad voor het oriënterend debat over bovengenoemd onderwerp tijdens de zitting van de Raad (Milieu) op 17 december 2024 heeft het voorzitterschap bijgaande nota en vragen voor de ministers opgesteld.
2. Het Comité van permanente vertegenwoordigers wordt verzocht kennis te nemen van de nota en de vragen van het voorzitterschap, en deze met het oog op het oriënterend debat aan de Raad toe te zenden.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken

- Oriënterend debat -

INLEIDING

Op 13 juli 2023 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG (“het voorstel”).

De Commissie presenteerde haar wetgevingsvoorstel en de bijbehorende effectbeoordeling op 3 oktober 2023 in de Groep milieu (WPE), die er onder het Spaanse voorzitterschap van de Raad een eerste gedachtewisseling over hield.

Het Belgische voorzitterschap boekte in de eerste helft van 2024 aanzienlijke vooruitgang met de onderhandelingen. Het voorstel werd ten gronde besproken tijdens zes vergaderingen van de Groep milieu.

De besprekingen hadden onder meer betrekking op de definitie van het begrip “autowrak” en het onderscheid tussen gebruikte voertuigen en autowrakken, de bijbehorende criteria in bijlage I bij de verordening en op de inzameling en verwerking van autowrakken en de regeling voor de uitvoer ervan. De resultaten van de besprekingen onder het Belgische voorzitterschap zijn opgenomen in een gedeeltelijke compromistekst¹ van het voorzitterschap en zijn in juni 2024² aan de Raad Milieu gepresenteerd.

¹ Doc. 11733/24.

² Doc. 11019/24.

WERKZAAMHEDEN ONDER HET HONGAARSE VOORZITTERSCHAP

Het Hongaarse voorzitterschap heeft nog zes vergaderingen van de Groep milieu aan dit voorstel gewijd. Het merkt op dat de lidstaten niet alleen sterk de nadruk leggen op de circulariteitsaspecten en milieubescherming, maar steeds meer oog hebben voor de gevolgen van het voorstel voor het concurrentievermogen van de automobiellindustrie van de EU, een tendens die de huidige wetgevingscyclus naar verwachting als geheel zal kenmerken. Ook de resultaten van de werkzaamheden onder het Hongaarse voorzitterschap zijn verwerkt in een compromistekst³ van het voorzitterschap.

a. Rechtsgrondslag

De Commissie stelde voor artikel 114 VWEU als rechtsgrondslag voor het gehele voorstel te hanteren. Rekening houdend met de besprekingen in de groep heeft het voorzitterschap artikel 192, lid 1, VWEU toegevoegd als rechtsgrondslag voor de hoofdstukken IV en V van het voorstel in verband met het beheer van autowrakken en gebruikte voertuigen en de uitvoer ervan. De rechtsgrondslag voor de overige bepalingen, met name de hoofdstukken II en III, die in de eerste plaats betrekking hebben op de productie van nieuwe voertuigen, blijft artikel 114 VWEU.

b. Uitbreiding van het toepassingsgebied tot zware bedrijfsvoertuigen en motorfietsen

Het voorzitterschap heeft veel tijd besteed aan de bespreking van het verzoek van een aantal lidstaten om het ambitieniveau met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen en twee- of driewielige voertuigen en vierwielers te verhogen. Dit brengt nieuwe verplichtingen mee die oorspronkelijk alleen voor personenauto's en lichte commerciële bestelwagens zouden gelden, zoals een ontwerp dat het mogelijk maakt om bepaalde onderdelen te verwijderen, het opstellen van een strategie inzake circulariteit of de etikettering van onderdelen. Tegelijkertijd zou de regeling inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor zware bedrijfsvoertuigen en motorfietsen niet alleen betrekking hebben op de inzameling en de verwijdering ervan, zoals voorgesteld door de Commissie, maar ook op de kosten van de verwerkingsketen als geheel, zoals reeds het geval is voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen.

³ Doc. 16429/24.

c. Minimumgehalte aan gerecycleerd materiaal

Ook de kwestie van het minimumgehalte aan gerecycleerd materiaal weerspiegelt de algemene milieumambitie van het voorstel. Een aantal lidstaten lijkt bereid te zijn het door de Commissie voorgestelde streefcijfer voor een gehalte aan gerecycleerde kunststoffen van 25 % in personenauto's en lichte commerciële bestelwagens te steunen, maar andere waarschuwen voor mogelijke marktverstoringen in geval van een tekort aan gerecycled materiaal. Anderzijds kunnen ambitieuze recyclingdoelstellingen in andere instrumenten, zoals de onlangs afgeronde verordening betreffende verpakking, ervoor zorgen dat er voldoende gerecycled materiaal beschikbaar is. Wat de bijbehorende subdoelstelling van 25 % uit productie in een gesloten systeem betreft, rijst de vraag of preconsumptieschroot mag worden gebruikt om bij te dragen aan die doelstelling.

In dezelfde context hebben de lidstaten ook de mogelijkheid besproken om het ambitieniveau van het voorstel te verhogen door vanaf de inwerkingtreding van het voorstel een gekwantificeerde doelstelling voor het minimumgehalte aan gerecycled staal vast te stellen in plaats van de Commissie de bevoegdheid te geven daartoe een gedelegeerde handeling vast te stellen op basis van een toekomstige haalbaarheidsstudie. Ook is voor dit onderwerp verdere sturing van de Raad nodig om na te gaan of delegaties zich zouden kunnen vinden in een basisdoelstelling, bijvoorbeeld in combinatie met een evaluatieclausule, die van toepassing zou zijn zodra de haalbaarheidsstudie is afgerond.

d. Ontwerp dat de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen mogelijk maakt

Er zijn diepgaande besprekingen gevoerd over de vraag in hoeverre het ontwerp van voertuigdelen en onderdelen moet worden aangepast om de verplichte verwijdering uit autowrakken niet te belemmeren. Hoewel een aantal lidstaten bereid lijkt de door de Commissie voorgestelde lijst in deel C van bijlage VII bij het voorstel te aanvaarden of zelfs voorstellen extra onderdelen in die lijst op te nemen (bv. start-stopsystemen, stuurbekrachtigingspompen of onderdelen van meer dan 10 kg), voeren andere lidstaten aan dat alleen onderdelen die daadwerkelijk interessant zijn voor de markt voor hergebruik op de lijst horen te staan en stellen zij voor een aantal onderdelen van de lijst te schrappen. Ook deze discussie weerspiegelt de gemeenschappelijke doelstelling om een evenwicht te vinden tussen milieudoelstellingen en het behoud van het concurrentievermogen.

CONCLUSIE

Op basis van het bovenstaande is het voorzitterschap van oordeel dat de toevoeging van artikel 192, lid 1, als rechtsgrondslag voor de hoofdstukken IV en V van het voorstel brede steun van de delegaties geniet, maar dat voor de resterende onderwerpen verdere sturing van de Raad nodig is op basis van de volgende vragen aan de ministers:

1. *Zijn de lidstaten het ermee eens dat het toepassingsgebied van de verplichtingen moet worden uitgebreid tot zware bedrijfsvoertuigen, twee- of driewielige voertuigen en vierwielers?*
2. *Welk tempo acht u aanvaardbaar voor de invoering van een minimumgehalte aan gerecycled kunststof, zoals vastgesteld in artikel 6 van het voorstel? Mag productieschroot worden meegeteld voor het behalen van de subdoelstelling voor productie in gesloten systemen? In welke mate?*
3. *Welk tempo acht u aanvaardbaar voor de invoering van een streefcijfer voor het gehalte aan gerecycled staal en in hoeverre moeten de resultaten van de in artikel 6, lid 3, bedoelde haalbaarheidsstudie daarvoor bekend zijn?*
4. *Kunnen de lidstaten instemmen met de lijst van voertuigdelen en onderdelen in deel C van bijlage VII bij het voorstel? Welke toevoegingen of schrappingen achten zij noodzakelijk?*