

Bruksela, 2 grudnia 2024 r.
(OR. en)

16276/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0284 (COD)

ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE

– Debata orientacyjna

1. Z myślą o debacie orientacyjnej na powyższy temat na posiedzeniu Rady ds. Środowiska w dniu 17 grudnia 2024 r. prezydencja przygotowała załączoną notę i pytania do ministrów.
2. Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o zapoznanie się z notą i pytaniami przygotowanymi przez prezydencję oraz o ich przekazanie Radzie w celu przeprowadzenia debaty orientacyjnej.

**Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego
w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi
z eksploatacji**

– Debata orientacyjna –

WPROWADZENIE

W dniu 13 lipca 2023 r. Komisja Europejska opublikowała wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE (zwany dalej „wnioskiem”).

Komisja przedstawiła swój wniosek ustawodawczy i towarzyszącą mu ocenę skutków przy okazji wstępnej wymiany poglądów na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Środowiska w dniu 3 października 2023 r. podczas hiszpańskiej prezydencji w Radzie.

Prezydencja belgijska poczyniła znaczne postępy w negocjacjach w pierwszej połowie 2024 r., a szczególne dyskusje odbyły się podczas sześciu posiedzeń Grupy Roboczej ds. Środowiska.

Oprócz innych kwestii, dyskusje dotyczyły definicji pojazdów wycofanych z eksploatacji (ELV) oraz rozróżnienia między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym odpowiednich kryteriów określonych w załączniku I do rozporządzenia, a także zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz systemu ich wywozu. Wyniki prac podczas prezydencji belgijskiej zostały zapisane w przygotowanym przez prezydencję częściowym tekście kompromisowym¹ oraz przedstawione Radzie ds. Środowiska w czerwcu 2024 r.²

¹ Dok. 11733/24.

² Dok. 11019/24.

PRACE PODCZAS PREZYDENCJI WĘGIERSKIEJ

Prezydencja poświęciła temu wnioskowi dalszych sześć posiedzeń Grupy Roboczej ds. Środowiska, zauważając, że oprócz silnego nacisku na aspekty związane z obiegiem zamkniętym i ochroną środowiska państwa członkowskie zwracają coraz większą uwagę na wpływ wniosku na konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego, co jest tendencją, która najprawdopodobniej będzie widoczna w całym bieżącym cyklu legislacyjnym. Wyniki prac przeprowadzonych podczas prezydencji węgierskiej zostały również odzwierciedlone w kompromisowym tekście prezydencji³.

a. Podstawa prawna

Komisja zaproponowała, aby podstawą prawną całego wniosku był art. 114 TFUE. Biorąc jednak pod uwagę dyskusje na szczepku grupy roboczej, prezydencja dodała art. 192 ust. 1 TFUE jako podstawę prawną rozdziałów IV i V wniosku, które dotyczą zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz pojazdów używanych i ich wywozu, natomiast pozostałe przepisy rozporządzenia, w szczególności jego rozdziały II i III, które dotyczą przede wszystkim produkcji nowych pojazdów, nadal opierają się na art. 114 TFUE.

b. Rozszerzenie zakresu stosowania o pojazdy ciężkie i motocykle

Na wniosek kilku państw członkowskich prezydencja poświęciła znaczną część czasu na dyskusję dotyczącą zwiększenia poziomu ambicji w odniesieniu do pojazdów ciężkich, pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. Obejmuje to nowe obowiązki, które początkowo były przewidziane wyłącznie dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, takie jak projektowanie umożliwiający usunięcie niektórych części, ustanowienie strategii obiegu zamkniętego lub etykietowanie części. Jednocześnie system rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do pojazdów ciężkich i motocykli obejmowałby – jako nowość – nie tylko ich zbieranie i usuwanie zanieczyszczeń, jak proponuje Komisja, ale również koszty całego łańcucha przetwarzania, jak ma to już miejsce w przypadku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

³ Dok. 16429/24.

c. Minimalna zawartość materiałów z recyklingu

Kwestia minimalnej zawartości materiałów z recyklingu jest kolejnym odzwierciedleniem ogólnych ambicji środowiskowych zawartych w tym wniosku. Wprawdzie szereg państw członkowskich wydaje się gotowych poprzeć cel 25 % zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do tworzyw sztucznych w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych, zgodnie z propozycją Komisji, inne ostrzegają jednak, że może to prowadzić do zakłóceń na rynku w przypadku niedoboru materiałów z recyklingu. Z drugiej strony ambitne cele w zakresie recyklingu zawarte w innych instrumentach, takich jak niedawno sfinalizowane rozporządzenie w sprawie opakowań, mogą zapewnić dostępność wystarczających ilości materiałów z recyklingu. Jeżeli chodzi o powiązany cel cząstkowy dotyczący uzyskania 25 % takich materiałów z recyklingu z przetwarzania w układzie zamkniętym, niektóre delegacje kwestionują, czy złom przedkonsumencki może być wykorzystywany do realizacji części tego celu cząstkowego.

W tym samym kontekście państwa członkowskie omówiły również możliwość zwiększenia poziomu ambicji wniosku poprzez ustalenie ilościowego celu dotyczącego minimalnej zawartości stali pochodzącej z recyklingu mającego zastosowanie już od momentu wejścia w życie przedmiotowego aktu, zamiast upoważnienia Komisji, by dokonała tego w drodze aktu delegowanego na podstawie przyszłego studium wykonalności. Temat ten wymaga również dalszych wskazówek ze strony Rady, aby określić, czy możliwe jest ustalenie celu bazowego, z którym delegacje mogłyby się zgodzić już teraz, na przykład w połączeniu z klauzulą przeglądową, która obowiązywałaby po zakończeniu studium wykonalności.

d. Projektowanie umożliwiające usuwanie części i komponentów

Przeprowadzono szczegółowe dyskusje na temat zawartości wykazu części i komponentów, które muszą być projektowane w sposób nieutrudniający ich obowiązkowego demontażu z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Chociaż niektóre państwa członkowskie wydają się gotowe zaakceptować wykaz zaproponowany przez Komisję w części C załącznika VII do wniosku lub nawet zaproponować do niego dodatkowe komponenty (np. systemy start-stop, pompy wspomagające sterowanie lub wszelkie części o wadze powyżej 10 kg), inne twierdzą, że należy uwzględnić jedynie te części, które rzeczywiście są interesujące z punktu widzenia rynku ponownego użycia, i proponują wyłączyć niektóre pozycje z wykazu. Również w tym przypadku dyskusja odzwierciedla wspólny cel, jakim jest znalezienie równowagi między celami środowiskowymi a zachowaniem konkurencyjności.

PODSUMOWANIE

W związku z powyższym prezydencja uważa, że dodanie art. 192 ust. 1 jako podstawy prawnej dla rozdziałów IV i V wniosku cieszy się szerokim poparciem delegacji, jednak pozostałe tematy wymagają dalszych wskazówek ze strony Rady na podstawie następujących pytań skierowanych do ministrów:

- 1. Czy państwa członkowskie zgadzają się z rozszerzeniem zakresu stosowania w odniesieniu do obowiązków dotyczących pojazdów ciężkich oraz pojazdów dwu- lub trzykołowych i czterokołowców?*
- 2. Jaką wysokość celu państwa członkowskie mogłyby zaakceptować w odniesieniu do minimalnej zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, jak określono w art. 6 wniosku? W odniesieniu do celu częściowego dotyczącego przetwarzania w układzie zamkniętym, czy państwa członkowskie mogłyby zaakceptować, że złom produkcyjny będzie częściowo uwzględniany do jego obliczania? W jakim zakresie?*
- 3. Jaką wysokość celu państwa członkowskie mogłyby zaakceptować w odniesieniu do zawartości stali pochodzącej z recyklingu bez oczekiwania na wyniki studium wykonalności przewidzianego w art. 6 ust. 3?*
- 4. Czy państwa członkowskie mogą zaakceptować wykaz części i komponentów określonych w załączniku VII część C przedmiotowego wniosku? Jakie nowe pozycje lub skreślenia w tym wykazie uznają Państwo za konieczne?*