

V Bruseli 2. decembra 2024
(OR. en)

16276/24

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0284 (COD)**

ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES – diskusia o smerovaní

1. Predsedníctvo s cieľom usmerniť diskusiu o smerovaní na uvedenú tému na zasadnutí Rady (životné prostredie) 17. decembra 2024 pripravilo pripojenú poznámku a otázky pre ministrov.
2. Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby vzal túto poznámku aj otázky predsedníctva na vedomie a postúpil ich Rade na účely diskusie o smerovaní.

**Návrh nariadenia o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní
s vozidlami po skončení životnosti**

– diskusia o smerovaní –

ÚVOD

Európska komisia 13. júla 2023 uverejnila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES.

Komisia predstavila svoj legislatívny návrh a sprievodné posúdenie vplyvu a zúčastnila sa na úvodnej výmene názorov na zasadnutí pracovnej skupiny pre životné prostredie (WPE) 3. októbra 2023 počas španielskeho predsedníctva Rady.

Belgické predsedníctvo dosiahlo v prvom polroku 2024 značný pokrok prostredníctvom podrobných rokovaní na šiestich zasadnutiach WPE.

Diskusie sa okrem iného zaoberali vymedzením vozidiel po skončení životnosti (ELV) a rozdielom medzi ojazdenými vozidlami a ELV spolu s príslušnými kritériami v prílohe I k nariadeniu, ale aj zberom ELV a ich spracovaním, ako aj ich vývozným režimom. Výsledky práce počas belgického predsedníctva sa zaznamenali v čiastočnom kompromisnom znení predsedníctva¹ a v júni 2024 sa predložili aj Rade pre životné prostredie².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

PRÁCA POČAS MAĎARSKÉHO PREDSEDNÍCTVA

Predsedníctvo venovalo tomuto návrhu ďalších šesť zasadnutí WPE, pričom poznamenalo, že okrem silného zamerania na aspekty obehovosti a ochranu životného prostredia členské štáty venujú čoraz väčšiu pozornosť jeho vplyvom na konkurencieschopnosť automobilového priemyslu EÚ, čo je tendencia, ktorá pravdepodobne poznamená aktuálny legislatívny cyklus ako celok. Výsledky práce vykonanej počas maďarského predsedníctva sa tiež zaznamenali v kompromisnom znení predsedníctva³.

a. Právny základ

Komisia navrhla, aby bol právnym základom celého návrhu článok 114 ZFEÚ. Vzhľadom na rokovania na úrovni pracovnej skupiny však predsedníctvo doplnilo článok 192 ods. 1 ZFEÚ ako právny základ pre kapitoly IV a V návrhu, ktoré sa týkajú nakladania s vozidlami po skončení životnosti a ojazdených vozidiel a ich vývozu, zatiaľ čo ostatné ustanovenia nariadenia, najmä jeho kapitoly II a III, ktoré sa týkajú predovšetkým výroby nových vozidiel, zostávajú založené na článku 114 ZFEÚ.

b. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti pre ťažké úžitkové vozidlá a motocykle

Predsedníctvo venovalo značný čas diskusii o žiadostiach viacerých členských štátov zvýšiť úroveň ambícií, pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá a dvoj- alebo trojkolesové vozidlá a štvorkolky. Patria sem nové povinnosti, ktoré sa pôvodne predpokladali len pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, ako napríklad navrhovanie umožňujúce odstránenie určitých častí, zavedenie stratégie obehovosti alebo označovanie častí. Režim rozšírenej zodpovednosti výrobcu (EPR) za ťažké úžitkové vozidlá a motocykle by sa zároveň po novom vzťahoval nielen na ich zber a odstraňovanie znečisťujúcich látok z nich, ako to navrhuje Komisia, ale aj na náklady na celý reťazec ich spracovania, ako to už platí v prípade osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

³ 16429/24.

c. Minimálny recyklovaný obsah

Otázka minimálneho recyklovaného obsahu je ďalším dôsledkom celkových environmentálnych ambícií návrhu. Hoci sa zdá, že viaceré členské štáty sú pripravené podporiť cieľ 25 % obsahu recyklovaných plastov v osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách, ako to navrhuje Komisia, iné členské štáty varujú, že by to mohlo viesť k narušeniam trhu v prípade nedostatku recyklovaného materiálu. Na druhej strane ambicióznymi cieľmi v oblasti recyklácie v iných nástrojoch, ako je nedávno sfinalizované nariadenie o obaloch, by sa mohlo zabezpečiť, aby bolo k dispozícii dostatočné množstvo recyklovaného materiálu. Pokiaľ ide o súvisiaci čiastkový cieľ týkajúci sa uzavretého cyklu vo výške 25 %, niektoré členské štáty si kladú otázku, či by sa na splnenie časti tohto cieľa mohol používať šrot z výroby.

V tej istej súvislosti členské štáty diskutovali aj o možnosti zvýšiť ambicióznosť návrhu stanovením kvantifikovaného cieľa pre minimálny obsah recyklovanej ocele už od nadobudnutia účinnosti namiesto toho, aby sa Komisia splnomocnila, aby tento cieľ stanovila v delegovanom akte na základe budúcej štúdie uskutočniteľnosti. Táto téma si tiež vyžaduje ďalšie usmernenie Rady s cieľom určiť, či by sa mohol stanoviť základný cieľ, s ktorým by delegácie mohli súhlasiť už teraz, napríklad v kombinácii s doložkou o preskúmaní, ktorá by sa uplatnila po vypracovaní štúdie uskutočniteľnosti.

d. Navrhovanie umožňujúce odstránenie častí a komponentov

Uskutočnili sa dôkladné diskusie o rozsahu častí a komponentov, ktoré musia byť navrhnuté tak, aby to nebránilo ich povinnému rozobraniu po skončení životnosti vozidla. Hoci sa zdá, že niekoľko členských štátov je pripravených prijať zoznam, ktorý navrhla Komisia v časti C prílohy VII k návrhu, alebo dokonca navrhujú zahrnúť ešte ďalšie komponenty (napr. systémy štart – stop alebo čerpadlá posilňovača riadenia alebo akékoľvek časti s hmotnosťou nad 10 kg), iné tvrdia, že by sa mali zahrnúť len časti, o ktoré je skutočný záujem na trhu opätovného použitia, a navrhujú, že zo zoznamu by sa mali niektoré časti vylúčiť. Táto diskusia opäť odráža spoločný cieľ dosiahnuť rovnováhu medzi environmentálnymi cieľmi a zachovaním konkurencieschopnosti.

ZÁVER

Na základe uvedených skutočností sa predsedníctvo domnieva, že doplnenie článku 192 ods. 1 ako právneho základu pre kapitoly IV a V návrhu má širokú podporu delegácií, ale zostávajúce témy si vyžadujú ďalšie usmernenie Rady na základe týchto otázok ministrom:

1. *Súhlasia členské štáty s rozšírením rozsahu pôsobnosti, pokiaľ ide o povinnosti týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel a dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek?*
2. *Akú cieľovú mieru minimálneho obsahu recyklovaných plastov, ako sa stanovuje v článku 6 návrhu, môžu členské štáty podporiť? Pokiaľ ide o čiastkový cieľ týkajúci sa uzavretého cyklu, mohli by členské štáty akceptovať, že súčasťou jeho výpočtu bude šrot z výroby? V akej miere?*
3. *Akú cieľovú mieru obsahu recyklovanej ocele môžu členské štáty podporiť bez toho, aby počkali na výsledky štúdie uskutočniteľnosti uvedenej v článku 6 ods. 3?*
4. *Súhlasia členské štáty so zoznamom častí a komponentov uvedeným v časti C prílohy VII k návrhu? Ako by ho doplnili alebo čo by z neho vylúčili?*
