

Bruselj, 2. december 2024
(OR. en)

16276/24

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0284 (COD)**

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

DOPIS

Pošiljatelj: Generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Odbor stalnih predstavnikov/Svet

Zadeva: Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES.
– orientacijska razprava

1. Predsedstvo je kot pomoč pri orientacijski razpravi o navedeni temi na seji Sveta (okolje) 17. decembra 2024 pripravilo priloženi dopis in vprašanja za ministre in ministrice.
2. Odbor stalnih predstavnikov naj se seznani z dopisom in vprašanji predsedstva ter jih pošlje Svetu za orientacijsko razpravo.

Predlog uredbe o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili

– orientacijska razprava –

UVOD

Evropska komisija je 13. julija 2023 objavila Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES (v nadaljnjem besedilu: predlog).

Komisija je zakonodajni predlog in priloženo oceno učinka skupaj z začetno izmenjavo mnenj predstavila na seji Delovne skupine za okolje 3. oktobra 2023 med španskim predsedovanjem Svetu.

Belgijsko predsedstvo je nato v prvi polovici leta 2024 v okviru poglobljenih razprav na šestih sejah Delovne skupine za okolje doseglo znaten napredek v pogajanjih.

V razpravah so bili med drugim obravnavani opredelitev pojma izrabljenih vozil ter razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili, skupaj z ustreznimi merili iz Priloge I k Uredbi, pa tudi zbiranje in obdelava izrabljenih vozil ter izvozni režim za ta vozila. Rezultati dela v času belgijskega predsedovanja so zajeti v delnem kompromisnem besedilu predsedstva¹ in so bili junija 2024 predstavljeni tudi Svetu za okolje².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

DELO V ČASU MADŽARSKEGA PREDSEDOVANJA

Predsedstvo je temu predlogu namenilo še šest sej Delovne skupine za okolje in pri tem ugotovilo, da države članice poleg močne osredotočenosti na vidike krožnosti in varstvo okolja vse več pozornosti namenjajo vplivom predloga na konkurenčnost avtomobilske industrije EU, kar je težnja, ki bo verjetno v celoti zaznamovala sedanji zakonodajni cikel. Rezultati dela, opravljenega v času madžarskega predsedovanja, so prav tako vključeni v kompromisno besedilo predsedstva³.

a. Pravna podlaga

Komisija je predlagala, da bi moral biti pravna podlaga za celoten predlog člen 114 PDEU. Vendar je predsedstvo ob upoštevanju razprav na ravni delovne skupine dodalo člen 192(1) PDEU kot pravno podlago za poglavji IV in V predloga o ravnanju z izrabljenimi vozili ter o rabljenih vozilih in njihovem izvozu, medtem ko druge določbe Uredbe, zlasti poglavji II in III, ki se nanašata predvsem na proizvodnjo novih vozil, še naprej temeljijo na členu 114 PDEU.

b. Razširitev področja uporabe za težka vozila in motorna kolesa

Predsedstvo je veliko časa za razpravo namenilo zahtevi več držav članic, da bi se povečala raven ambicij v zvezi s težkimi vozili ter dvokolesnimi ali trikolesnimi vozili in štirikolesniki. To vključuje nove obveznosti, ki so bile prvotno predvidene le za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, kot so zasnova, ki omogoča odstranitev nekaterih delov, vzpostavitev strategije krožnosti ali označevanje delov. Hkrati bi ureditev razširjene odgovornosti proizvajalca za težka vozila in motorna kolesa na novo vključevala ne le njihovo zbiranje in očiščenje, kot je predlagala Komisija, temveč tudi stroške celotne verige obdelave, kot že velja za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila.

³ 16429/24.

c. Najmanjša vsebnost recikliranih materialov

Vprašanje najmanjše vsebnosti recikliranih materialov je še en odraz splošnih okoljskih ambicij predloga. Čeprav se zdi, da je več držav članic pripravljenih podpreti cilj 25-odstotne vsebnosti recikliranih materialov za plastiko v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, kot je predlagala Komisija, druge opozarjajo, da bi to lahko povzročilo izkrivljanje trga v primeru pomanjkanja recikliranih materialov. Po drugi strani bi ambiciozni cilji v zvezi z recikliranjem v drugih instrumentih, kot je nedavno dokončana uredba o embalaži, lahko zagotovili, da bodo na voljo zadostne količine recikliranega materiala. Kar zadeva s tem povezan podcilj, da 25 % recikliranega materiala prihaja iz proizvodnje v okviru zaprte zanke, se nekatere delegacije sprašujejo, ali bi bilo mogoče za izpolnitev dela tega cilja uporabiti predpotrošniške odpadke.

V istem kontekstu so države članice razpravljale tudi o možnosti povečanja ravni ambicij iz predloga, tako da bi določili količinsko opredeljeni cilj za najmanjšo vsebnost recikliranega jekla že ob začetku veljavnosti predlagane uredbe, namesto da bi z delegiranim aktom pooblastili Komisijo, da to stori na podlagi prihodnje študije izvedljivosti. Tudi v zvezi s tem vprašanjem so potrebne nadaljnje smernice Sveta, da bi ugotovili, ali bi bilo mogoče določiti temeljni cilj, s katerim bi se delegacije lahko strinjale že v tej fazi, na primer v kombinaciji s klavzulo o pregledu, ki bi se uporabljala po zaključku študije izvedljivosti.

d. Zasnova, ki omogoča odstranitev delov in sestavnih delov

Opravljena je bila temeljita razprava o obsegu delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani tako, da ne bo ovirana njihova obvezna odstranitev iz izrabljenih vozil. Čeprav se zdi, da so številne države članice pripravljene sprejeti seznam, ki ga je predlagala Komisija v delu C Priloge VII k predlogu, ali celo predlagajo dodatne sestavne dele, ki bi jih bilo treba zajeti (npr. sistemi zagon-zaustavitev ali črpalke za pomoč pri krmiljenju ali kateri koli deli, težji od 10 kg), druge trdijo, da bi morali biti zajeti le deli, za katere na trgu ponovne uporabe obstaja dejanski interes, in predlagajo izključitve s seznama. Tudi ta razprava ponovno odraža skupni cilj, tj. da bi vzpostavili ravnovesje med okoljskimi cilji in ohranitvijo konkurenčnosti.

ZAKLJUČEK

Predsedstvo na podlagi navedenega meni, da delegacije na splošno podpirajo vključitev člena 192(1) kot pravne podlage za poglavji IV in V predloga, za preostala vprašanja pa so potrebne nadaljnje smernice Sveta na podlagi naslednjih vprašanj ministrom in ministricam:

- 1. Ali se države članice strinjajo z razširitvijo področja uporabe obveznosti za težka vozila ter dvokolesna ali trikolesna vozila in štirikolesnike?*
- 2. V kolikšni meri lahko države članice podprejo cilj glede minimalne vsebnosti reciklirane plastike, kot je določen v členu 6 predloga? Ali bi se države članice v zvezi s podciljem glede deleža recikliranega materiala iz proizvodnje v okviru zaprte zanke lahko strinjale s tem, da bi ostanke, ki nastanejo pri proizvodnji, upoštevali pri njegovem izračunu? V kolikšnem obsegu?*
- 3. V kolikšni meri bi lahko države članice podprle cilj glede vsebnosti recikliranega jekla, ne da bi počakale na rezultate študije izvedljivosti, kot je predvideno v členu 6(3)?*
- 4. Se lahko države članice strinjajo s seznamom delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VII k predlogu? Kaj bi bilo treba po njihovem mnenju dodati na seznam oziroma črtati z njega?*