

**Bryssel den 2 december 2024
(OR. en)**

16276/24

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0284 (COD)**

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

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG – Riktlinjedebatt

1. Ordförandeskapet har som vägledning för riktlinjedebatten om ovannämnda ämne vid mötet i rådet (miljö) den 17 december 2024 utarbetat den bifogade noten samt tillhörande frågor till ministrarna.
2. Coreper uppmanas att ta del av noten och frågorna från ordförandeskapet, samt översända dem till rådet inför riktlinjedebatten.

**Förslag till förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av
uttjänta fordon****– Riktlinjedebatt –****INLEDNING**

Den 13 juli 2023 offentliggjorde Europeiska kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG (*förslaget*).

Den 3 oktober 2023 under det spanska rådsordförandeskapet lade kommissionen fram sitt lagstiftningsförslag och den åtföljande konsekvensbedömningen samt höll en inledande diskussion vid mötet i arbetsgruppen för miljön.

Det belgiska ordförandeskapet fortsatte att göra betydande framsteg i förhandlingarna under första halvåret 2024, med ingående diskussioner under sex möten i arbetsgruppen för miljön.

I diskussionerna tog man bland annat upp definitionen av uttjänta fordon och distinktionen mellan begagnade fordon och uttjänta fordon, tillsammans med de relevanta kriterierna i bilaga I till förordningen, men även insamlingen och hanteringen av uttjänta fordon samt deras exportsystem. Resultaten av arbetet under det belgiska ordförandeskapet har noterats i en partiell kompromisstext från ordförandeskapet¹ och har i juni 2024 även lagts fram för rådet (miljö)².

¹ Dok. 11733/24.

² Dok. 11019/24.

ARBETET UNDER DET UNGERSKA ORDFÖRANDESKAPET

Ordförandeskapet har ägnat ytterligare sex möten i arbetsgruppen för miljön åt detta förslag, och noterat att medlemsstaterna, kombinerat med ett starkt fokus på cirkularitetsaspekter och miljöskydd, ägnar allt större uppmärksamhet åt dess inverkan på konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri, en tendens som sannolikt kommer att känneteckna den nuvarande lagstiftningscykeln som helhet. Resultatet av det arbete som utförts under det ungerska ordförandeskapet har också noterats i en kompromisstext från ordförandeskapet³.

a. Rättslig grund

Kommissionen föreslog att artikel 114 i EUF-fördraget skulle vara den rättsliga grunden för hela förslaget. Med beaktande av diskussionerna på arbetsgruppsnivå lade ordförandeskapet till artikel 192.1 i EUF-fördraget som den rättsliga grunden för kapitlen IV och V i förslaget om hanteringen av uttjänta fordon och om begagnade fordon och export av dessa. Övriga bestämmelser i förordningen, särskilt kapitlen II och III som främst rör tillverkning av nya fordon, grundar sig dock fortfarande på artikel 114 i EUF-fördraget.

b. Utvidgning av tillämpningsområdet för tunga fordon och motorcyklar

Ordförandeskapet har ägnat betydande diskussionstid åt en begäran från ett antal medlemsstater om att höja ambitionsnivån när det gäller tunga fordon och två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar. Detta omfattar nya skyldigheter som ursprungligen endast planerats för personbilar och lätta kommersiella skåpbilar, såsom en utformning som gör det möjligt att avlägsna vissa delar, fastställande av en cirkularitetsstrategi eller märkning av delar. Samtidigt skulle systemet för utökat producentansvar för tunga fordon och motorcyklar på ett nytt sätt omfatta inte bara insamling och rening av dem, såsom föreslagits av kommissionen, utan även kostnaderna för hela behandlingskedjan, vilket redan är fallet för personbilar och lätta kommersiella skåpbilar.

³ Dok. 16429/24.

c. Minimiandel av återvunnet innehåll

Frågan om minimiandelen av återvunnet material är ytterligare en återspeglings av förslagets övergripande miljöambition. Ett antal medlemsstater ser ut att vara redo att stödja målet på 25 % för materialåtervunnet innehåll i plast i personbilar och lätta kommersiella skåpbilar, i enlighet med kommissionens förslag, medan andra varnar för att det kan leda till marknadssnedvridning om det skulle råda brist på återvunnet material. Å andra sidan kan ambitiösa materialåtervinningsmål i andra instrument, såsom den nyligen färdigställda förordningen om förpackningar, säkerställa att tillräckligt mycket återvunnet material finns tillgängligt. Vissa undrar när det gäller det relaterade delmålet på 25 % av material från slutna kretslopp om skrot före konsumentledet skulle kunna användas för att uppfylla en del av det.

I detta sammanhang har medlemsstaterna också diskuterat möjligheten att höja förslagets ambitionsnivå genom att från och med dess ikraftträdande fastställa ett kvantifierat mål för minimiinnehåll av återvunnet stål, i stället för att ge kommissionen befogenhet att göra detta i en delegerad akt grundad på en framtida genomförbarhetsstudie. Denna fråga kräver också ytterligare vägledning från rådet för att fastställa om det kan finnas ett referensmål som delegationerna redan nu kan komma överens om. Detta kan till exempel ske i kombination med en översynsklausul som skulle gälla när genomförbarhetsstudien har slutförts.

d. Utformning för att möjliggöra avlägsnande av delar och komponenter

Ingående diskussioner har förts om omfattningen av de delar och komponenter som måste utformas på ett sätt som inte hindrar deras obligatoriska nedmontering från uttjänta fordon. Ett antal medlemsstater ser ut att vara beredda att godta den förteckning som kommissionen föreslår i del C i bilaga VII till förslaget, eller föreslår till och med ytterligare komponenter som ska omfattas (t.ex. Start/stopp-system, styrservopumpar eller delar med en vikt över 10 kg), medan andra hävdar att endast delar med ett verkligt marknadsintresse för återanvändning bör omfattas och föreslår undantag från förteckningen. Återigen återspeglar denna diskussion det gemensamma målet att hitta en balans mellan miljömålen och en bevarad konkurrenskraft.

SLUTSATS

På grundval av ovanstående anser ordförandeskapet att tillägget av artikel 192.1 som rättslig grund för kapitlen IV och V i förslaget har brett stöd bland delegationerna. Det krävs dock ytterligare vägledning från rådet när det gäller vissa återstående ämnen, och därför får ministrarna följande frågor:

1. *Är medlemsstaterna överens om den utvidgning av tillämpningsområdet som avser skyldigheterna för tunga fordon, två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar?*
2. *I vilken omfattning kan medlemsstaterna stödja målet för minimiandelen återvunnet innehåll av plast i enlighet med artikel 6 i förslaget? Kan medlemsstaterna godta att produktionsskrot ingår i beräkningen av delmålet avseende slutna kretslopp? I vilken utsträckning?*
3. *I vilken omfattning kan medlemsstaterna stödja ett mål för återvunnet innehåll för stål, utan att invänta resultaten av den genomförbarhetsstudie som avses i artikel 6.3?*
4. *Kan medlemsstaterna godkänna förteckningen över de delar och komponenter som återges i del C i bilaga VII till förslaget? Vilka tillägg eller undantag anses nödvändiga?*
