

Brusel 23. června 2026
(OR. en, de, sk)

10651/26
ADD 1

Interinstitucionální spis:
2023/0284 (COD)

CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 a (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (první čtení) – přijetí legislativního aktu = prohlášení

Německo požádalo, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:

1. Podle názoru Německa opatření určená k boji proti problému neznámého místa výskytu vozidel stanovená v dohodě politického dialogu vztahující se na návrh Komise nařízení o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES nejsou dostatečná. Spolková republika Německo se domnívá, že příslušná pravidla nejsou dostatečně efektivní k tomu, aby se omezila nezákonná demontáž nebo nezákonný vývoz.

Německo proto opětovně potvrzuje význam posouzení dopadu problematiky neznámého místa výskytu vozidel, jak je stanoveno v nařízení, a význam výsledných opatření a požaduje, aby byla provedena v ranější fázi.

2. Německo se domnívá, že reciproční doložka uvedená v dohodě politického dialogu je problematická z pohledu obchodní politiky, poněvadž se jedná o protekcionistický nástroj vytvářející překážky obchodu. Německo tak nepovažuje takovou doložku za vhodnou pro zajištění nezbytné ochrany vnitřního trhu. Zapracování reciproční doložky do nařízení nepředstavuje precedens pro budoucí právní předpisy ani pro dohody o volném obchodu.

Německo proto vyzývá k okamžitému posouzení dopadu reciproční položky, včetně dopadu v oblasti obchodní politiky a obchodního práva, dopadu na průmysl EU i třetí země, a k posouzení otázek souvisejících s prováděním.

Bez ohledu na tyto obavy Německo souhlasí s dohodou politického dialogu v duchu celkového kompromisu.

Estonsko požádalo, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:

Estonsko může podpořit konečné znění nařízení o vozidlech s ukončenou životností. Rádi bychom však zopakovali své obavy týkající se rozšířené odpovědnosti výrobce v článku 22.

Znění zavádí další přeshraniční povinnosti pro výrobce, což může vést k riziku dvojích plateb v případech, kdy jsou náklady hrazeny jak prostřednictvím vnitrostátních systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, tak prostřednictvím přeshraničního mechanismu. Jsme i nadále znepokojeni tím, že to může vést ke zvýšení administrativní zátěže, neboť výrobci by byli povinni jmenovat zplnomocněné zástupce ve více členských státech a prokázat soulad prostřednictvím souběžných ujednání.

Estonsko by upřednostnilo řešení, které by bylo více v souladu s již zavedenými zásadami rozšířené odpovědnosti výrobce, jak je uvedeno v obecném přístupu Rady. Takový přístup by lépe chránil před dvojími platbami, snížil administrativní zátěž a zachoval jasnější vazbu mezi odpovědností výrobce a uváděním vozidel na trh.

Ačkoli podporujeme celkové znění, stále zdůrazňujeme, že provádění článku 22 může pro členské státy a výrobce představovat značné praktické problémy.

Slovensko požádalo, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:

Slovensko oceňuje toto nařízení, které považujeme za důležitý krok k posílení oběhového hospodářství a vytvoření komplexního právního rámce pro celý životní cyklus vozidel.

Chtěli bychom však upozornit na některé prvky, které je podle našeho názoru zapotřebí dále projednat. Obáváme se zejména potenciálních negativních dopadů nově zavedených povinností a definic, které by mohly vést ke zvýšení administrativní zátěže a nákladů pro hospodářské subjekty.

Slovensko by chtělo zdůraznit konkrétně článek 22 o mechanismu přeshraničního přidělování nákladů na vozidla s ukončenou životností. Domníváme se, že tento mechanismus je třeba dále vyjasnit, aby bylo zajištěno rovné zacházení a účinné provádění v celé EU, zejména pokud jde o pohyb vozidel mezi členskými státy.

V této souvislosti bychom chtěli zdůraznit, že účinné fungování tohoto mechanismu úzce souvisí s širším regulačním rámcem upravujícím registraci vozidel, jejich vyřazování z registru a přeshraniční převody vozidel. Přeshraniční rozměr nakládání s vozidly s ukončenou životností nelze řešit izolovaně a je zapotřebí jej uvést do souladu s dalšími příslušnými právními předpisy v oblasti dopravy. Za zásadní považujeme zejména zajištění bezproblémového sdílení informací a přístupu k databázím vozidel v členských státech, včetně záznamů o registraci a údajů o vyřazení z registru. S ohledem na výše uvedené skutečnosti žádáme Komisi, aby posoudila, zda jsou na úrovni EU zapotřebí další opatření, včetně případných změn, které by podpořily fungování článku 22 v praxi, nebo praktické pokyny, které by členským státům a hospodářským subjektům pomohly při důsledném a jednotném uplatňování tohoto mechanismu.