

Βρυξέλλες, 23 Ιουνίου 2026
(OR. en, de, sk)

10651/26
ADD 1

Διοργανικός φάκελος:
2023/0284(COD)

CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/1020 και (ΕΕ) 2023/1542 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ (πρώτη ανάγνωση) — Έκδοση του νομοθετικού κειμένου = Δηλώσεις

Η Γερμανία ζήτησε να καταχωριστεί η ακόλουθη δήλωση στα πρακτικά του Συμβουλίου

1. Τα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των αγνοούμενων οχημάτων που προβλέπονται στην πολιτική τριμερή συμφωνία επί της πρότασης κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ είναι, κατά την άποψη της Γερμανίας, ανεπαρκή. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας θεωρεί ότι οι εν λόγω κανόνες δεν είναι αρκετά αποτελεσματικοί για τον περιορισμό της παράνομης αποσυναρμολόγησης ή εξαγωγής.

Ως εκ τούτου, η Γερμανία επιβεβαιώνει τη σημασία της εκτίμησης επιπτώσεων σχετικά με τα αγνοούμενα οχήματα, όπως προβλέπεται στον κανονισμό, καθώς και των επακόλουθων μέτρων και ζητεί να πραγματοποιείται νωρίτερα.

2. Κατά την άποψη της Γερμανίας, η κατοπτρική ρήτρα που περιέχεται στην πολιτική τριμερή συμφωνία είναι προβληματική από την άποψη της εμπορικής πολιτικής, καθώς δημιουργεί εμπόδια στις εμπορικές συναλλαγές ως μέσο προστατευτισμού. Ως εκ τούτου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας θεωρεί ότι μια τέτοια ρήτρα δεν είναι κατάλληλη για να διασφαλιστεί η αναγκαία προστασία της εσωτερικής αγοράς. Η εισαγωγή της κατοπτρικής ρήτρας στον κανονισμό δεν αποτελεί προηγούμενο για τη θέσπιση μελλοντικής νομοθεσίας ή για συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών.

Για τον λόγο αυτό, η Γερμανία ζητεί να διεξαχθεί άμεσα εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την κατοπτρική ρήτρα, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην εμπορική πολιτική και το εμπορικό δίκαιο, των επιπτώσεων στη βιομηχανία της ΕΕ και σε τρίτες χώρες, καθώς και των ζητημάτων εφαρμογής.

Ανεξαρτήτως των ανωτέρω προβληματισμών, η Γερμανία συμφωνεί με την πολιτική τριμερή συμφωνία στο πνεύμα μιας συνολικής συμβιβαστικής λύσης.

Η Εσθονία ζήτησε να καταχωριστεί η ακόλουθη δήλωση στα πρακτικά του Συμβουλίου

Η Εσθονία είναι σε θέση να υποστηρίξει το τελικό κείμενο του κανονισμού για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (OTKZ). Ωστόσο, θα θέλαμε να επαναλάβουμε τις ανησυχίες μας σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού στο άρθρο 22.

Το κείμενο εισάγει πρόσθετες διασυνοριακές υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές, οι οποίες ενδέχεται να δημιουργήσουν κίνδυνο διπλών πληρωμών όταν το κόστος καλύπτεται τόσο μέσω των εθνικών συστημάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού όσο και μέσω του διασυνοριακού μηχανισμού. Εξακολουθούμε να ανησυχούμε ότι αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο διοικητικό φόρτο, καθώς οι κατασκευαστές θα υποχρεούνται να ορίζουν εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους σε διάφορα κράτη μέλη και να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση μέσω παράλληλων ρυθμίσεων.

Η Εσθονία θα προτιμούσε μια λύση περισσότερο ευθυγραμμισμένη με τις ήδη καθιερωμένες αρχές της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, όπως αποτυπώνονται στη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου. Μια τέτοια προσέγγιση θα διαφύλασσε καλύτερα έναντι των διπλών πληρωμών, θα μείωνε τον διοικητικό φόρτο και θα διατηρούσε σαφέστερη σύνδεση μεταξύ της ευθύνης του παραγωγού και της διάθεσης οχημάτων στην αγορά.

Μολονότι υποστηρίζουμε το συνολικό κείμενο, εξακολουθούμε να τονίζουμε ότι η εφαρμογή του άρθρου 22 μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές πρακτικές προκλήσεις για τα κράτη μέλη, τους κατασκευαστές και τους παραγωγούς.

Η Σλοβακία ζήτησε να καταχωριστεί η ακόλουθη δήλωση στα πρακτικά του Συμβουλίου

Η Σλοβακία εκφράζει την ικανοποίησή της για τον εν λόγω κανονισμό, τον οποίο θεωρούμε σημαντικό βήμα προς την ενίσχυση της κυκλικής οικονομίας και τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου νομικού πλαισίου για ολόκληρο τον κύκλο ζωής των οχημάτων.

Ωστόσο, θα θέλαμε να επιστήσουμε την προσοχή σε ορισμένα σημεία τα οποία, κατά την άποψή μας, απαιτούν περαιτέρω συζήτηση. Ειδικότερα, εκφράζουμε ανησυχία για τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις της εισαγωγής νέων υποχρεώσεων και ορισμών που ενδέχεται να οδηγήσουν σε αύξηση του διοικητικού φόρτου και του κόστους για τους οικονομικούς φορείς.

Ειδικότερα, η Σλοβακία επιθυμεί να επισημάνει το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό διασυνοριακής κατανομής του κόστους των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Θεωρούμε ότι ο μηχανισμός αυτός χρήζει περαιτέρω αποσαφήνισης προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση και η αποτελεσματική εφαρμογή του σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως όσον αφορά την κυκλοφορία οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών.

Στο πλαίσιο αυτό, θέλουμε να υπογραμμίσουμε ότι η αποτελεσματική λειτουργία του εν λόγω μηχανισμού συνδέεται στενά με το ευρύτερο κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση και τις διασυνοριακές μεταφορές οχημάτων. Η διασυνοριακή διάσταση της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα και απαιτεί εναρμόνιση με άλλες σχετικές νομοθετικές πράξεις για τις μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, θεωρούμε απαραίτητο να διασφαλιστεί η ομαλή ανταλλαγή πληροφοριών και η πρόσβαση σε βάσεις δεδομένων οχημάτων στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των αρχείων ταξινόμησης και των δεδομένων αποταξινόμησης. Ως εκ τούτου, καλούμε την Επιτροπή να εκτιμήσει αν απαιτείται περαιτέρω δράση σε επίπεδο ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων τροποποιήσεων για τη στήριξη της πρακτικής λειτουργικότητας του άρθρου 22 ή πρακτικής καθοδήγησης για την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη και τους οικονομικούς φορείς για τη συνεπή και ομοιόμορφη εφαρμογή του εν λόγω μηχανισμού.
