

Brussel, 23 juni 2026
(OR. en, de, sk)

10651/26
ADD 1

Interinstitutioneel dossier:
2023/0284(COD)

CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653

NOTA I/A-PUNT

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Betreft:	ONTWERPVERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van afgedankte voertuigen, tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 en (EU) 2023/1542 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG (eerste lezing) - Vaststelling van de wetgevingstekst = Verklaringen

Duitsland heeft verzocht de volgende verklaring in de Raadsnotulen op te nemen:

1. Duitsland is van mening dat de in het politieke dialoogakkoord over het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG, beschreven maatregelen om het probleem van voertuigen met onbekende locatie aan te pakken ontoereikend zijn. De Bondsrepubliek Duitsland acht de voorgestelde regels niet doeltreffend genoeg om illegale demontage of illegale uitvoer tegen te gaan.

Duitsland wijst daarom nogmaals op het belang van de effectbeoordeling in verband met voertuigen met onbekende locatie, zoals bepaald in de verordening, en de daaruit voortvloeiende maatregelen, en dringt erop aan deze te vervroegen.

2. De in het politieke dialoogakkoord opgenomen spiegelclausule is voor Duitsland moeilijk verzoenbaar met het handelsbeleid, aangezien het een protectionistisch instrument is dat handelsbelemmeringen opwerpt. Duitsland is derhalve van oordeel dat een dergelijke clausule niet geschikt is om voor de noodzakelijke bescherming van de interne markt te zorgen. De opname van de spiegelclausule in de verordening vormt geen precedent voor toekomstige wetgeving of vrijhandelsovereenkomsten.

Daarom dringt Duitsland aan op een onmiddellijke effectbeoordeling van de spiegelclausule, met inbegrip van de gevolgen voor het handelsbeleid en het handelsrecht, de gevolgen voor de EU-industrie en derde landen, en kwesties met betrekking tot de uitvoering.

Ondanks deze bezwaren stemt Duitsland, met het oog op het bereiken van een algemeen compromis, in met het politieke dialoogakkoord.

Estland heeft verzocht de volgende verklaring in de Raadsnotulen op te nemen:

Estland kan de definitieve tekst van de verordening afgedankte voertuigen steunen. Wij drukken echter nogmaals onze bezorgdheid uit over de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in artikel 22.

De tekst creëert extra grensoverschrijdende verplichtingen voor fabrikanten. Die kunnen een risico op dubbele betaling doen ontstaan als de kosten worden gedekt door zowel de nationale regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid als het grensoverschrijdend mechanisme. Wij blijven bezorgd over het feit dat dit tot meer administratieve lasten kan leiden, aangezien fabrikanten in meerdere lidstaten gemachtigde vertegenwoordigers zullen moeten aanwijzen en via parallelle regelingen zullen moeten aantonen dat zij de regels naleven.

Estland had liever een oplossing gezien die beter aansluit bij de reeds vastgestelde beginselen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, zoals geschetst in de algemene oriëntatie van de Raad. Een dergelijke aanpak had een betere bescherming geboden tegen dubbele betalingen, zou de administratieve lasten hebben verminderd en had een duidelijker verband behouden tussen producentenverantwoordelijkheid en het in de handel brengen van voertuigen.

Hoewel wij de algemene tekst steunen, benadrukken wij nogmaals dat de uitvoering van artikel 22 aanzienlijke praktische problemen kan opleveren voor de lidstaten, fabrikanten en producenten.

Slowakije heeft verzocht de volgende verklaring in de Raadsnotulen op te nemen:

Slowakije is ingenomen met deze verordening, die wij zien als een belangrijke stap in de richting van de versterking van de circulaire economie en de vaststelling van een alomvattend rechtskader voor de volledige levenscyclus van voertuigen.

Niettemin willen wij de aandacht vestigen op enkele punten die naar onze mening verder moeten worden besproken. Wij zijn met name bezorgd over de mogelijke negatieve gevolgen van de nieuwe verplichtingen en definities, die tot een toename van de administratieve lasten en de kosten voor marktdeelnemers kunnen leiden.

Slowakije wijst in dit verband op artikel 22 over het grensoverschrijdende kostentoerekeningsmechanisme voor autowrakken. Wij zijn van mening dat dit mechanisme verder moet worden verduidelijkt om gelijke behandeling en een doeltreffende uitvoering in de hele EU te waarborgen, met name wat de overbrenging van voertuigen tussen de lidstaten betreft.

In dit verband willen wij benadrukken dat de doeltreffende werking van dit mechanisme nauw verbonden is met het bredere regelgevingskader voor de inschrijving, uitschrijving en grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Het grensoverschrijdende aspect van het beheer van autowrakken kan niet afzonderlijk worden aangepakt en moet worden afgestemd op andere relevante vervoerswetgeving. Voor ons is het essentieel dat wordt gezorgd voor een vlotte uitwisseling van informatie en toegang tot voertuigatabanken in de lidstaten, met inbegrip van in- en uitschrijvingsgegevens. Daarom verzoeken wij de Commissie na te gaan of verdere actie op EU-niveau nodig is, zoals mogelijke wijzigingen ter ondersteuning van de praktische werking van artikel 22 of praktische richtsnoeren om de lidstaten en marktdeelnemers te helpen dit mechanisme consequent en op uniforme wijze uit te voeren.