

**Bruselj, 11. junij 2025
(OR. en)**

10092/25

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

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	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 – splošni pristop

I. UVOD

1. 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).
2. 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.

3. V predlogu so določene zahteve, ki zagotavljajo, da bodo nova vozila zasnovana tako, da bodo omogočala lažje recikliranje, ponovno uporabo in ponovno izdelavo delov in sestavnih delov. Predlagano je tudi, da se uvede obvezni cilj za uporabo reciklirane plastike in da se na Komisijo prenese pooblastilo za izdajo delegiranih aktov, s katerimi določi prihodnje cilje za reciklirano jeklo, kritične surovine in aluminij. Predlog naj bi pripomogel k okrepitvi razširjene odgovornosti proizvajalca, vsebuje pa tudi strožje ukrepe za sledljivost in nadzor, da bi povečali zbiranje izrabljenih vozil in odpravili trdovratno težavo z „izginulimi vozili“. Poleg tega je predlagana prepoved izvoza rabljenih vozil, ki niso več tehnično brezhibna, da bi Unija izpolnila svoje zaveze, da ne bo prispevala k onesnaževanju v tretjih državah in da bo ohranila dragocene materiale v EU. Cilj predloga je tudi boljša obdelava izrabljenih vozil z določitvijo cilja za recikliranje plastike ter obvezno odstranitvijo delov in sestavnih delov pred drobljenjem, da se okrepi krožno gospodarstvo.
4. V Evropskem parlamentu je bila zadeva skupaj predložena Odboru za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) ter Odboru za notranji trg in varstvo potrošnikov (IMCO), ki sta za poročevalca imenovala Jensa GIESEKEJA (EPP, DE) in Pauliusa SAUDARGSA (EPP, LT).
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje predložil 13. decembra 2023.
6. Na ravni delovne skupine je bil predlog obravnavan na sedemnajstih sejah med španskim, belgijskim, madžarskim in poljskim predsedovanjem. Prvo kompromisno besedilo je bilo pripravljeno in objavljeno med belgijskim predsedovanjem¹. Med madžarskim predsedovanjem je bil pripravljen še en kompromisni predlog². Trenutno poljsko predsedstvo je pripravilo dve dodatni kompromisni besedili³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 in 8543/25.

7. Belgijsko predsedstvo je delegacije kot točko pod razno na dnevnem redu seje Sveta za okolje 17. junija 2024 seznanilo s trenutnim stanjem, orientacijska razprava o predlogu pa je potekala na seji Sveta za okolje 17. decembra 2024 med madžarskim predsedovanjem. Coreper je 30. aprila 2025 pripravil smernice za nadaljnje delo v zvezi z vprašanjem popotrošniških odpadkov, ki se lahko upoštevajo pri doseganju ciljev glede najmanjše vsebnosti recikliranih materialov.
8. Coreper je 4. junija 2025 v okviru priprav na sejo Sveta za okolje razpravljal o predlogu in sklenil, da ga je mogoče z nekaterimi spremembami, ki so upoštevane v prilogi k temu dopisu, poslati Svetu, da na seji 17. junija 2025 doseže dogovor o splošnem pristopu.

II. GLAVNI ELEMENTI KOMPROMISNEGA BESEDILA PREDSEDSTVA

a) Pravna podlaga

Komisija je kot pravno podlago za celoten predlog predlagala člen 114 PDEU. Predsedstvo je 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) Razširitve področja uporabe (člen 2)

Več delegacij je podprlo zvišanje ravni ambicij v zvezi s tako imenovanimi težkimi vozili ter dvo- ali trikolesnimi vozili in štirikolesniki. To zajema 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 morala ureditev razširjene odgovornosti proizvajalca za težka vozila in motorna kolesa vključevati 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. Večina teh novih obveznosti bo veljala tudi za motorna kolesa kategorij L1e in L2e, ki niso bila vključena v prvotni predlog Komisije.

Poleg tega so bila v področje uporabe uredbe dodana nekatera vozila za posebne namene, da bi dodatno povečali koristi krožnosti in obdelave. Bivalne prikolice, vozila za posebne namene, ki jih izdelata proizvajalec majhnih serij, in deli vozil, ki jih izdelata proizvajalec majhnih serij, homologirani v večstopenjski homologaciji, razen osnovnih vozil, so izvzeti.

Podobno bo uredba zdaj zajemala tudi dele vozil, za katere se zahtevajo poznejše faze večstopenjske homologacije kot za osnovno vozilo (razen če so zajeti v zgoraj navedenem izvzetju za majhne serije).

c) Razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili (člen 37)

Revidirani pristop predvideva, da se ob vsaki spremembi lastništva zahteva predložitev dokumentacije, ki potrjuje, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija je lahko ocena v skladu s Prilogo I (glej spodaj) ali veljavno potrdilo o tehničnem pregledu. Odstopanje od te zahteve je predvideno za spremembe lastništva tehnično brezhibnih vozil, ki ga prenesejo fizične osebe, ki niso gospodarski subjekti. Vendar se to odstopanje ne uporablja za prodajo, sklenjeno prek spleta, saj je to bolj tvegana situacija. Hkrati z navedenimi spremembami je spremenjena opredelitev izrabljenih vozil, bistveno pa je spremenjena tudi Priloga I, ki določa zavezujoča in okvirna merila, na podlagi katerih se ugotovi, ali je vozilo izrabljeno vozilo. Izvzetja so vključena v del C Priloge I za vozila posebnega kulturnega pomena in za primere, ko se lastnik vozila odloči, da bo ponovno vzpostavil tehnično brezhibno stanje.

d) Cilji glede najmanjše vsebnosti recikliranih materialov (člen 6)

Da bi omogočili precejšnje koristi krožnosti in hkrati ohranili realističen pristop, kompromisno besedilo temelji na tristopenjskem pristopu k ciljem glede najmanjše vsebnosti reciklirane plastike. Cilji se postopoma zvišujejo z najmanj 15 % v 72 mesecih na 20 % po 96 mesecih in 25 % po 120 mesecih po začetku veljavnosti uredbe. Na Komisijo je preneseno pooblastilo, da kot zaščitni mehanizem določi začasna odstopanja od teh ciljev, kadar je zaradi nerazpoložljivosti ali previsokih cen reciklirane plastike izpolnjevanje zahtev pretirano oteženo. Kar zadeva cilje glede najmanjše vsebnosti drugih recikliranih materialov, bo na Komisijo preneseno pooblastilo, da na podlagi študije izvedljivosti, ki jo mora še izvesti, določi najmanjši delež recikliranega jekla. Podobno pooblastilo je predvideno za druge materiale, in sicer aluminij, magnezij in njune zlitine, pa tudi za neodim, disprozij, prazeodim, terbij, samarij, nikelj, kobalt ali bor.

e) Opredelitev popotrošniških odpadkov, ki se upoštevajo pri ciljih glede najmanjše vsebnosti recikliranih plastičnih mas, in presoje, ki jih opravijo tretje osebe (člen 3(11) in člen 6, Priloga XIII)

Opredelitev popotrošniških odpadkov je bila prilagojena v skladu s pravili STO, da bi omogočili uporabo recikliranega materiala s poreklom iz EU in tretjih držav. To spremembo spremlja sistem presoj obratov, ki proizvajajo tak reciklirani material, ne glede na to, ali se nahajajo v EU ali tretji državi, te presoje pa izvajajo tretje strani. Organi za ugotavljanje skladnosti imajo za izvajanje presoj certifikat Unije ali enakovreden mednarodno priznan certifikat, kot sta ISO 19011:2018 ali ISO/IEC 17020:2012.

S temi presojami se potrdi, da obrati izpolnjujejo zahteve za varovanje zdravja ljudi ter varstvo podnebja in okolja, določene v pravu Unije, ali enakovredne zahteve in da plastični odpadki, obdelani v takih obratih, izvirajo iz držav s celovito strategijo ravnanja z odpadki.

Zaradi povezave s svetovnimi trgovinskimi odnosi in dobavnimi verigami ter dejstva, da je treba najti pravo ravnotežje med koristmi za okolje in konkurenčnostjo industrije recikliranja in avtomobilske industrije EU, bi se morali enakovredni pogoji in presoje za materiale, reciklirane v tretjih državah, začeti uporabljati šele 48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe. Pričakovani učinek takih zahtev bi bilo treba celovito oceniti 24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe. Poleg tega je bila v člen 55 vključena klavzula o pregledu.

f) Obveznosti proizvajalcev (strategija krožnosti, potni list vozila – člena 9 in 13)

Da bi zmanjšali breme za proizvajalce vozil, je v kompromisnem besedilu navedeno, da je treba krožnost določiti glede na kategorijo vozil (tj. na primer vsa vozila, ki jih proizvajalec proizvaja v kategoriji N1) in ne za vsak homologiran model, kot je bilo določeno v prvotnem predlogu Komisije. To ne velja za nekatere informacije o razvoju tehnologij obdelave in informacije o deležu recikliranih materialov, ki so še naprej specifične za tip vozila.

Kar zadeva digitalni krožnostni potni list vozila, je bilo uvedenih več dodatkov, da bi zagotovili njegovo povezanost z drugimi potnimi listi, določenimi s pravom Unije, kot je uredba o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke. Potni list bo moral zdaj vključevati informacije o delih, ki vsebujejo svinec, živo srebro, kadmij ali šestvalentni krom, izjavo o deležu recikliranih materialov, strategijo krožnosti in sklic na katalog rezervnih delov, vključno z mesti, na katerih se nahajajo v zadevnem tipu vozila.

g) Razširjena odgovornost proizvajalca (členi 16–22)

Ureditev razširjene odgovornosti proizvajalca je bila spremenjena, da bi državam članicam zagotovili večjo prožnost pri prilagajanju njihovim posebnim razmeram ali že obstoječi zakonodaji. Zato je mogoče obveznosti proizvajalcev v najbolj oddaljenih regijah prilagoditi, države članice pa lahko zahtevajo, da proizvajalci svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnjujejo prek organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Kar zadeva izračun pristojbine za razširjeno odgovornost proizvajalca, je pojasnjeno, da zajema tudi stroške prevoza od zbirnega mesta do obrata za obdelavo in da proizvajalci krijejo stroške za vozila, za katera ni mogoče identificirati proizvajalca (ali je ta prenehal obstajati), sorazmerno z njihovim tržnim deležem.

Nazadnje je bilo treba oblikovati posebno čezmejno ureditev za izjemne primere, ko na ozemlju države članice, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, ni mogoče identificirati proizvajalca v skladu z opredelitvijo iz uredbe. V navedenem primeru stroške krije proizvajalec, ki je vozilo dal na trg (Unije) in ki ima v vsaki državi članici pooblaščenega zastopnika za namene razširjene odgovornosti proizvajalca. Države članice lahko zahtevajo tudi plačilo ustrezne pristojbine ob prvi registraciji rabljenega vozila ali vozila, za katero ni mogoče identificirati proizvajalca, da bi pokrili stroške obdelave. Za zagotovitev skladnosti z uredbo so predvidene dejavnosti sodelovanja in spremljanja.

h) Zbiranje (člena 23 in 24)

V besedilu predsedstva je pojasnjeno, da se lahko izrabljena vozila dostavijo neposredno v pooblaščen obrat za obdelavo ali, če to odobri država članica, na zbirno mesto, vključeno v sistem zbiranja za njeno ozemlje, ki bo nato moralo izrabljeno vozilo v enem mesecu dostaviti v pooblaščen obrat za obdelavo, da se zmanjša tveganje nezakonitih dejavnosti. Možnost odobritve zbirnih mest je potrebna, da se upoštevajo razmere v zelo majhnih državah članicah ali oddaljenih regijah, kjer ni na voljo pooblaščenega obrata za obdelavo. Zdaj je v uvodni izjavi 46 pojasnjeno, da lahko ukrepi v zvezi s tem, ali je dostava izrabljenih vozil brezplačna, temeljijo na finančnih spodbudah.

i) Obdelava (členi 27–36)

Besedilo predsedstva vsebuje več pojasnil v členih o obveznostih pooblaščenih obratov za obdelavo, o drobljenju, skladiščenju, odstranjevanju tekočin in o roku za očiščenje ter o pooblastilu Komisije za prilagoditev zahtev glede obdelave, ki je zdaj posebej omejeno na znanstveni napredek na področju tehnologij obdelave. V besedilu predsedstva je bila pozitivno preoblikovana prepoved mešanega drobljenja izrabljenih vozil z drugimi odpadki, tako da je zdaj ta postopek dovoljen, če so s „tehnologijo za naknadno drobljenje“ izpolnjena nekatera merila kakovosti in mejne vrednosti. Te nove mejne vrednosti se uporabljajo tudi kot pogoj za odlaganje neinertnih odpadkov, ki nastanejo pri drobljenju izrabljenih vozil. V besedilu je zdaj mogoče v delu C Priloge VII črtati več izvzetij za dele in sestavne dele, kadar so lahko dosežene mejne vrednosti za tehnologijo za naknadno drobljenje, tako da bo besedilo bolj primerno za prihodnost, inovacijam prijazno in tehnološko nevtrarno, saj se bodo tehnologije za naknadno drobljenje v bližnji prihodnosti še naprej razvijale. Deli, ki se odstranijo iz izrabljenih vozil, ne bi smeli škodovati za odpadke, če se s tehnično oceno dokaže, da so ti deli in sestavni deli primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, kot je določeno v členu 31.

j) **Izvoz rabljenih vozil (členi 37a–45)**

Pojasnjeno je, da so carinske kontrole, s katerimi se preverja, ali se iz Unije izvažajo le tehnično brezhibna vozila, popolnoma avtomatizirane in še naprej temeljijo na obstoječih načelih obvladovanja tveganja, ne da bili zahtevani fizični pregledi statusa posameznih vozil. Pojasnjeno je tudi, da lahko države članice še naprej uporabljajo obstoječe aplikacije, vključno z Evropskim informacijskim sistemom za prometna in vozniška dovoljenja (EUCARIS), za povezavo z MOVE-HUB, tj. novo platformo za izmenjavo sporočil za medsebojno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic in nacionalnih carinskih sistemov prek okolja enotnega okenca EU za carino.

III. ZAKLJUČEK

9. Kompromisno besedilo predsedstva za splošni pristop je v prilogi k temu dopisu⁴.
10. Na podlagi navedenega naj Svet:
 - preuči priloženo besedilo in
 - na seji 17. junija 2025 doseže dogovor o splošnem pristopu.

⁴ Dodano besedilo k predlogu Komisije je podčrtano, črtano besedilo pa je označeno z [...]. Najnovejše spremembe v primerjavi z dokumentom 9440//25 REV 11, o katerih je Coreper razpravljal 4. junija 2025, so označene s **krepkim podčrtanim tiskom**, črtano besedilo pa je označeno z [...].

Predlog

UREDBA 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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe ter člena 192(1)
Pogodbe v povezavi s členi 14 do 45, členom 46 in členom 48 te uredbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor³ (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, ki leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov in v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Da bi politike Unije v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti, da se izdelki, ki se tržijo in prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, proizvajajo in obdelajo ob koncu življenjske dobe.
- (2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijско mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden od največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin ter plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo.

³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 „Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo“⁴, v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet⁵ in Parlament⁶ sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

- (3) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷ določa harmonizirane zahteve za obdelavo izrabljenih vozil in cilje za ponovno uporabo in recikliranje ter ponovno uporabo in predelavo vozil. Določa obveznosti glede zbiranja izrabljenih vozil in obveznosti za gospodarske subjekte, zlasti v smislu omejevanja uporabe težkih kovin v vozilih. Določa tudi osnovna pravila o razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki od proizvajalcev vozil zahtevajo, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil.
- (4) Ocena Direktive 2000/53/ES⁸, ki jo je opravila Komisija, je pokazala, da je bila učinkovita pri doseganju številnih prvotnih ciljev, zlasti pri odpravi kadmija, svinca, živega srebra in šestvalentnega kroma iz vozil, povečanju števila zbirnih mest za izrabljena vozila ter doseganju ciljev predelave in recikliranja. Vendar je bilo v oceni ugotovljeno, da Direktiva ni dovolj obravnavala pomembnih vprašanj, povezanih z zbiranjem izrabljenih vozil, in ni več ustrezno prilagojena za zagotavljanje visoke kakovosti obdelave teh vozil.
- (5) Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹ ureja homologacijo vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, da bi ta vozila ob koncu

⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

⁵ Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

⁶ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

⁷ Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).

⁸ Ocena Direktive (ES) 2000/53 z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (SWD(2021) 61 final).

⁹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10),

življenjske dobe lahko izpolnila cilje iz Direktive 2000/53/ES. Navedena direktiva ni bila učinkovita pri znatnem izboljšanju možnosti ponovne uporabe, recikliranja in predelave novih vozil ter ni prilagojena značilnostim novih vozil, ki so se od začetka njene veljavnosti bistveno spremenile.

- (6) Z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰ je bil uveden celovit sistem homologacije in tržnega nadzora motornih vozil, priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, da se zagotovita pravilno delovanje enotnega trga in visoka raven okoljske učinkovitosti. Za namene postopka EU-homologacije iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/858 je potreben ločen regulativni akt. V postopku EU-homologacije je treba določiti določbe in zahteve o krožnosti vozil. Za zagotovitev skladnosti vozil z navedenimi zahtevami je treba zagotoviti, da je v postopku EU-homologacije preverjena njihova skladnost. Upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o nadzoru trga, popravni ukrepih in kaznih, se uporabljajo za homologacije, izdane v skladu s to uredbo. Upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o nadzoru trga, popravni ukrepih in kaznih, se uporabljajo za homologacije, izdane v skladu z zahtevami iz te uredbe.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi Uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 in razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (7¹¹) Da bi izboljšali delovanje enotnega trga in hkrati zagotovili visoko raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave. Da bi prispevali k ciljem ohranjanja, varstva in izboljšanja kakovosti okolja, varovanja človekovega zdravja ter skrbne in preudarne rabe naravnih virov, je bistveno določiti pravila glede pogojev za ravnanje z izrabljenimi vozili in izvoz rabljenih vozil. [...] Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovano in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. [...] Za doseg te ciljev [...] bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.
- (7a) Države članice bi morale imeti možnost, da v najbolj oddaljenih regijah iz člena 349 PDEU glede na značilnosti teh regij prilagodijo obveznosti proizvajalcev, da bi zagotovile storitev in krile stroške ravnanja z izrabljenimi vozili.

¹¹ *Uvodna izjava bo morda še spremenjena.*

- (8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M_1) in lahka gospodarska vozila (N_1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi zagotovili krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečili razdrobljenost enotnega trga, bi bilo treba to uredbo uporabljati ne le za vozila kategorij M_1 in N_1 , temveč delno tudi za [...] vozila kategorije L ([...] L_{1e} – L_{7e}), težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) ter vozila za posebne namene. O obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji ni celovitih informacij, zato ob začetku veljavnosti te uredbe zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M_1 in N_1 . Vendar bi bilo treba zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščen obrate za obdelavo in njihovega očiščenja ter obvezne odstranitve delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem [...] ter pogoje za odlaganje neinertnih odpadkov, ki nastanejo pri drobljenju, za [...] vozila kategorije L ([...] L_{1e} – L_{7e}) ter težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) začeti uporabljati pet let po datumu začetka veljavnosti te uredbe. Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja, [...] očiščenja in obdelave ob koncu njihove življenjske dobe.

- (9) Težave z izvozom rabljenih vozil ne zadevajo le osebnih vozil (M_1) in lahkih gospodarskih vozil (N_1), temveč, kot kažejo študije¹², tudi večja vozila. Zato bi bilo treba te določbe uporabljati tudi za težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O).
- (10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. [...] To otežuje izračun [...] stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave[...]. Za vozila[...] za posebne namene, ki temeljijo na kategorijah [...] M_1 in N_1 , bi morali stroške [...] zbiranja, očiščenja ter obveznega odstranjevanja delov in sestavnih delov ter obdelave [...] kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Za vozila za posebne namene kategorij M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O se ta pravila o strategiji krožnosti ne bi smela uporabljati. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, ki temeljijo na kategorijah M_1 in N_1 , kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave za dodelana vozila. Zato je primerno, da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

- (11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošilk vozil. Kljub izdaji smernic¹³ o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala, da se ugotovi, ali so vozila izrabljena. Navedena merila bi morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili. Vendar je treba določiti tudi izvzeta, da države članice ohranijo možnost določanja primerov, v katerih posameznih vozil zaradi njihovega statusa vozila posebnega kulturnega pomena kljub izpolnjevanju meril ne bi smeli šteti za izrabljena vozila. Ti primeri lahko na primer zajemajo vozila, ki so v lasti zbiralcev ali muzejev, po meri izdelana vozila ali dirkalna vozila, pod pogojem, da pristojni organi priznajo ustrezen posebni kulturni interes.
- (12) V oceni Direktive 2000/53/ES je bilo ugotovljeno, da določbe navedene direktive o zasnovi vozil, katerih namen je olajšati njihovo razstavljanje in uporabo recikliranih materialov, zelo omejeno vplivajo na zasnovo in proizvodnjo novih vozil, saj niso dovolj podrobne, specifične in merljive.

¹³ Smernice informatorjev št. 9 o pošilkah odpadnih vozil,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi bilo treba nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

- (14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 „Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti“ (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)¹⁴ navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se zagotovi, da vozila in materiali, reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov na zdravje ljudi ali okolje.
- (15) Direktiva 2000/53/ES že omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih ter določa izjeme, v katerih se take snovi lahko uporabljajo za določene namene. Ta uredba bi morala prevzeti ta obstoječa pravila. Da pa bi se zagotovila skladnost zakonodaje o kemikalijah, bi se morale omejitve v zvezi z dajanjem na trg in uporabo drugih snovi v vozilih obravnavati v okviru Uredbe (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵. Podobno bi bilo treba na podlagi določb navedene uredbe uvesti omejitve uporabe snovi, ki jih ureja Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶. Zato ta uredba ne bi smela omogočati, da se v vozilih omejijo druge snovi razen svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma.

¹⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. [...] **oktobra** 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Uredba (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES (UL L 396, 30.12.2006, str. 1).

¹⁶ Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o obstojnih organskih onesnaževalih (UL L 169, 25.6.2019, str. 45).

- (16) Direktiva 2000/53/ES določa izvetja iz omejitev uporabe svinca in kadmija v baterijah, uporabljenih v vozilih, ki jih prevzema ta uredba. Vendar je uporaba snovi v baterijah celovito urejena z Uredbo (EU) 2023/[...]1542 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷. Zato bi bilo treba take snovi obravnavati z navedeno uredbo, njihove omejitve in z njimi povezana izvetja pa bi bilo treba po potrebi prenesti vanjo [...] z določbo o spremembi iz te uredbe. [...]
- (17) Da bi upoštevali znanstveni in tehnični napredek, bi morala biti Komisija še naprej pooblaščen, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo izvetij iz omejitev uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih na podlage te uredbe. Pred spreminjanjem ali črtanjem takih izvetij bi bilo treba opraviti oceno socialno-ekonomskih učinkov take spremembe, ki je v Direktivi 2000/53/ES ni, vključno z upoštevanjem razpoložljivosti alternativnih snovi ter vplivov na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil. Da bi zagotovili učinkovito odločanje, usklajevanje in upravljanje tehničnih, znanstvenih in upravnih vidikov spremembe te uredbe v zvezi z omejitvami uporabe snovi v vozilih, bi morala Evropska agencija za kemikalije pomagati Komisiji pri taki oceni.

¹⁷ Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne [...] 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1–117[...]).

- (18) Da bi povečali krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.

- (19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati [...] plastiko, reciklirano iz popotrošniških plastičnih odpadkov, pri čemer bi se njeni odstotki postopoma povečevali. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike v tipih vozil bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil[...]. [...]Izbor vrst plastike, zajetih s cilji, temelji na vrstah plastike, ki jih je mogoče reciklirati, kot so navedene v posebni študiji Skupnega raziskovalnega sedišča (JRC)¹⁸ in oceni učinka. V teh dokumentih se duroplasti, razen poliuretanskih pen v sedežih, in elastomeri ne upoštevajo pri izračunu ciljev, saj je recikliranje duroplastov posebej zahtevno, pnevmatike pa so v uredbi o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke predlagane kot prednostni izdelek.[...]Če pa bi bilo zaradi premajhne razpoložljivosti ali previsokih cen določene reciklirane plastike doseganje najmanjših deležev vsebnosti pretirano oteženo, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v posvetovanju z državami članicami dopolni uredbo, tako da določi začasna odstopanja od ciljev glede vsebnosti reciklirane plastike. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov in izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj, v skladu z drugo zakonodajo Unije, ki ureja širši razpon tokov odpadkov in izdelkov, in sicer dosledno horizontalno.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

- (19a) Spodbujanje uporabe reciklirane plastike v vozilih temelji na predpostavki, da so bili sami reciklirani materiali proizvedeni na okoljsko trajnosten način, tako da se zmanjša ogljični odtis in spodbuja krožno gospodarstvo. V ta namen je treba vzpostaviti nekatere zaščitne ukrepe, da se zagotovi, da način pridobivanja recikliranih materialov ne izniči okoljskih koristi uporabe takih recikliranih materialov v vozilih. Zato je treba povezana okoljska vprašanja obravnavati nediskriminatorno tako v zvezi z doma proizvedeno kot uvoženo reciklirano plastiko. V ta namen bi morali za reciklirano plastiko, da bi jo bilo mogoče upoštevati pri doseganju ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov iz Uredbe, veljati enakovredni pogoji v zvezi z zahtevami za varovanje zdravja ljudi ter varstvo podnebja in okolja, vključno z zahtevami glede ravnanja z emisijami in odpadki, ne glede na to, ali se postopek recikliranja izvaja v Evropski uniji ali zunaj nje.
- (19b) Ločeno zbiranje plastičnih odpadkov je ključnega pomena, saj ima neposreden pozitiven učinek na delež zbiranja, kakovost zbranega materiala in kakovost recikliranih materialov. Omogoča visokokakovostno recikliranje in povečuje uporabo kakovostnih sekundarnih surovin. Približevanje „družbi recikliranja“ prispeva k preprečevanju nastajanja odpadkov in spodbuja uporabo odpadkov kot vira, pri čemer se prepreči, da bi viri ostali na nižjih ravneh hierarhije ravnanja z odpadki, kar bi imelo škodljive učinke na okolje in ne bi upoštevalo načel ravnanja z odpadki na okolju prijazen način. Ločeno zbiranje poleg tega preprečuje mešanje nevarnih in nenevarnih odpadkov, zagotavlja varnost odpadkov in pošiljk odpadkov ter preprečuje onesnaževanje, kot je določeno z mednarodnimi pravili, kot so Baselska konvencija o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov preko meja in njihovega odstranjevanja¹⁹ z dne 22. marca 1989, Konvencija Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982²⁰, Konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z odlaganjem odpadkov in drugih snovi, podpisana v Londonu 29. decembra 1972, in njen Protokol iz leta 1996 ter Priloga V k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij z dne 2. novembra 1973 (MARPOL), kakor je bila spremenjena z njenim protokolom iz leta 1978.

¹⁹ UL L 39, 16.2.1993, str. 3.

²⁰ UL L 179, 23.6.1998, str. 3.

(19c) Konvencija o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja²¹, podpisana v Ženevi 14. novembra 1979, od svojih pogodbenic zahteva, da varujejo okolje pred onesnaževanjem zraka ter si prizadevajo za omejitev in, kolikor je to mogoče, postopno zmanjševanje in preprečevanje onesnaževanja zraka, vključno z onesnaževanjem zraka na velike razdalje preko meja. Na podlagi Konvencije o varstvu in uporabi čezmejnih vodotokov in mednarodnih jezer²², podpisane v Helsinkih 17. marca 1992, morajo pogodbenice sprejeti ukrepe za preprečevanje, nadzor in zmanjšanje katerih koli čezmejnih vplivov onesnaževanja voda. V skladu z Deklaracijo iz Ria, sprejeto na Konferenci Združenih narodov o okolju in razvoju leta 1992, bi moral onesnaževalec načeloma nositi stroške onesnaževanja. Zato bi morali industrijske dejavnosti, kot je recikliranje plastike, spremljati ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje onesnaževanja.

(19ca) Pogoji, ki veljajo za reciklirani material v tretjih državah, vključno z zahtevami glede presoje, bi se morali začeti uporabljati šele [48 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe], Komisija pa bi morala bolj celovito oceniti pričakovani učinek navedenih pogojev glede na razvoj razmer na trgu in trgovinskih odnosov ter [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] o svoji oceni poročati Svetu in Evropskemu parlamentu.

(19[...].d) Da bi dosegli cilje vključitve recikliranih materialov na podlagi te uredbe, bi morala Komisija najpozneje 95 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe objaviti pregled stanja tehnološkega razvoja in okoljske učinkovitosti plastike na biološki osnovi v vozilih ter po potrebi predložiti zakonodajni predlog z zahtevami in cilji glede trajnostnosti.

²¹ UL L 171, 27.6.1981, str. 13.

²² UL L 186, 5.8.1995, str. 44.

- (20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, pripravljeno ob posvetovanju z ustreznimi deležniki, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.
- (21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, je velik ali pa so ravni recikliranja omejene, medtem ko se tehnologije razvrščanja in recikliranja se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta in bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin ali magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.

- (22) Da bi spodbudili manj razvite trge sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.
- (23) V skladu z zahtevami Uredbe (EU) 2024/1252[...] Evropskega parlamenta in Sveta²³ ter ob upoštevanju, da je treba v tej uredbi določiti določbe o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih in o kritičnih surovinah, ki se uporabljajo v delih in sestavnih delih vozil, bi se morale navedene določbe uporabljati kot sektorsko izvajanje določb iz Uredbe (EU) 2024/1252[...]. To bo zagotovilo racionalizacijo in povezovanje različnih obveznosti obveščanja, označevanja in odstranjevanja v okviru postopkov iz te uredbe z obveznostmi za druge dele, sestavne dele in materiale. Poleg tega bi bilo treba za zagotovitev skladne uporabe določb obeh instrumentov Uredbo (EU) 2024/1252 v potrebnem obsegu spremeniti z določbo o spremembi v tej uredbi.

²³ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 [...] ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščen obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.
- (25) Sistem homologacije iz Uredbe (EU) 2018/858 od proizvajalcev zahteva, da izdelajo svoja vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote v skladu s homologiranim tipom vozila. Za zagotovitev, da proizvajalci izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, ki veljajo zanje v fazi homologacije in so določene v tej uredbi, ter da lahko homologacijski organi preverijo skladnost, morajo proizvajalci v opisno mapo vključiti informacije, potrebne za homologacijski postopek. Za povečanje preglednosti in zagotovitev, da so zahtevane informacije o homologaciji predstavljene na način, skladen z zahtevami iz druge zakonodaje, ki ureja zahteve za homologacijo vozil, bi morala Komisija spremeniti pravila iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/683²⁴, ki standardizirajo dokumente in informacije, ki jih je treba vključiti v opisno mapo, in tako določajo upravne zahteve za homologacijo.

²⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).

- (26) Da bi zagotovili, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti za vsako kategorijo vozil, za katero proizvedejo nov tip, in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušanih tehnologijah, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.
- (27) Da bi se povečala preglednost uporabe recikliranih materialov v avtomobilskem sektorju in zagotovile spodbude za povečanje vsebnosti recikliranih materialov, bi morali biti proizvajalci vozil obvezani predložiti tehnično dokumentacijo, iz katere je razviden delež recikliranih materialov, prisotnih v novih tipih vozil, ki se predložijo v homologacijo. Ta zahteva bi se morala uporabljati za izbor materialov, pri katerih bi povečanje vsebnosti recikliranih materialov v vozilih prineslo posebej pomembne okoljske koristi. Obvezno izjavo bi bilo treba skupaj z drugimi dokumenti predložiti homologacijskemu organu v okviru vloge za homologacijo.

- (28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [...] 2024/1252. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.
- (29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.

- (30) Proizvajalci in njihovi dobavitelji bi morali uporabljati šifrirne standarde sestavnih delov in materialov, ki so bili prvotno določeni v Odločbi Komisije 2003/138/ES²⁵, za označevanje in identifikacijo plastičnih in elastomernih delov, sestavnih delov in materialov vozil. Zagotoviti bi morali, da so vsi deli in sestavni deli vozil označeni v skladu z drugo veljavno zakonodajo Unije, zlasti v zvezi z označevanjem baterij in trajnih magnetov, vključenih v vozila, ki jih dajo na trg. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VI, ki določa, kako bi bilo treba označiti dele in sestavne dele vozil.

²⁵ Odločba Komisije 2003/138/ES z dne 27. februarja 2003 o določitvi šifrirnih standardov sestavnih delov in materialov za vozila v skladu z Direktivo 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 53, 28.2.2003, str. 58–59).

- (31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Digitalni krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542[...], Uredbe [...]2024/1781 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶ ter Uredbe [...]2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta²⁷. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.

²⁶ Uredba (EU) 2024/1781 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke, spremembi Direktive (EU) 2020/1828 in Uredbe (EU) 2023/1542 ter razveljavitvi Direktive 2009/125/ES[...].

²⁷ Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362[...].

- (32) Za zagotovitev, da za proizvajalce in druge gospodarske subjekte veljajo enaka pravila v vseh državah članicah, je treba določiti harmonizirana pravila za ravnanje z izrabljenimi vozili. To bi moralo omogočiti visoko raven varovanja zdravja ljudi in okolja po vsej Uniji. Poleg tega bi se tako nadalje uskladila kakovost storitev ravnanja z odpadki, ki jih zagotavljajo gospodarski subjekti, in olajšalo delovanje trga sekundarnih surovin.
- (33) Za zagotovitev varne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil bi moral vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave odpadkov za ta vozila, pridobiti dovoljenje pristojnega organa. Dovoljenje bi moralo biti izdano le, če ima obrat ali podjetje [...] zmogljivosti, potrebne za izvajanje postopkov obdelave izrabljenih vozil na način, ki je v skladu z veljavno zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo, vključno s posebnimi zahtevami za obdelavo, določenimi v tej uredbi. Poleg tega bi za izdajanje potrdil o uničenju v skladu s to uredbo morali biti pristojni samo pooblaščen obrati za obdelavo.
- (33a) [...]Kadar proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev sklenejo pogodbe s pooblaščenimi obrati za obdelavo izključno za [...] namene izpolnjevanja svojih obveznosti glede odgovornosti proizvajalca, bi morale biti te pogodbe skladne z načeli konkurenčnega prava in ne bi smele vsebovati določb, ki bi pooblaščenim obratom za obdelavo prepovedovale, da dele in sestavne dele ali materiale, ki nastanejo pri razstavljanju ali obdelavi odpadkov izrabljenih vozil, prodajo izvajalcem, ki niso proizvajalci ali organizacija proizvajalcev. Te pogodbe bi lahko temeljile na modelu, ki ga določi država članica. [...]

- (34) Direktiva 2000/53/ES določa osnovno obveznost proizvajalcev vozil, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. Na podlagi te obveznosti ter v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in splošnimi minimalnimi zahtevami za sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁸ je primerno na ravni Unije določiti zahteve glede odgovornosti proizvajalcev vozil v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili. Za proizvajalce bi se morala uporabljati razširjena odgovornost proizvajalca za vozila, ki so jih dali na trg, ko ta dosežejo fazo konca življenjske dobe. Razširjena odgovornost proizvajalca bi morala zajemati obveznosti zagotavljanja, da se vozila, katerih dostopnost omogočijo proizvajalci na trgu v državi članici, zbirajo in obdelujejo v skladu s to uredbo ter da izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo taka vozila, izpolnjujejo cilje recikliranja, določene v tej uredbi.
- (35) Da bi se olajšalo spremljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi obveznostmi razširjene odgovornosti proizvajalca, bi morale države članice vzpostaviti register proizvajalcev. Za olajšanje registracije bi se morale zahteve za registracijo uskladiti po vsej Uniji, zlasti kadar proizvajalci omogočijo dostopnost vozil v različnih državah članicah. Register bi se moral uporabljati tudi za namene poročanja pristojnim organom o izpolnjevanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca. Značilnosti in postopkovni vidiki, povezani s tem registrom, bi morali biti skladni tudi z registrom proizvajalcev, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2023/1542[...], da se proizvajalcem vozil in proizvajalcem baterij omogoči uporaba istega registra. Za lažjo registracijo proizvajalcev v vseh državah članicah bi morala Komisija pripraviti spletno stran, ki bi vsebovala povezave do vseh nacionalnih registrov.
- (36) Če proizvajalec prvič omogoči dostopnost vozil na trgu na ozemlju države članice, v kateri nima registriranega sedeža, bi moral imenovati [...] pooblaščenega zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca. Če pooblaščen zastopnik v določeni državi članici zastopa več kot enega proizvajalca, bi moral ta pooblaščen zastopnik navesti ime in kontaktne podatke za vsakega od zastopanih proizvajalcev posebej.
- (37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali samostojno ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu, razen če država članica sklene, da bo zahtevala, da proizvajalca zastopa organizacija za

²⁸ Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).

izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba ob upoštevanju načel konkurenčnega prava zagotoviti redni dialog med deležniki v skladu s členom 8a., odstavek 6, Direktive 2008/98/ES. Zagotovljeno mora biti varovanje poslovnih skrivnosti. [...].

- (38) Proizvajalci bi morali financirati del stroškov zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, potrebnih za izpolnjevanje zahtev iz te uredbe, zlasti obveznosti za zagotavljanje višje kakovosti sekundarnih surovin, pridobljenih iz vozil. Točno višino stroškov takih dejavnosti, ki bi jih morali kriti proizvajalci, bi bilo treba določiti ob upoštevanju prihodkov pooblaščenih obratov za obdelavo in drugih izvajalcev ravnanja z odpadki, ki so ustvarjeni s prodajo rabljenih nadomestnih delov ali sestavnih delov in sekundarnih surovin, pridobljenih iz izrabljenih vozil. V ta namen bi morali pristojni organi v sodelovanju s proizvajalci in izvajalci ravnanja z odpadki spremljati povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter višino finančnih prispevkov, ki jih plačajo proizvajalci, da bi zagotovili pravično porazdelitev stroškov med vsemi zainteresiranimi izvajalci.

- (39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci. Ker ta uredba uvaja spremembe v zvezi s finančno odgovornostjo proizvajalcev za zbiranje izrabljenih vozil, zajetih v Direktivi 2000/53/ES, bi bilo treba sprejeti ustrezne določbe, da se upošteva prehod z Direktive 2000/53/ES na to uredbo.
- (40) Proizvajalci, ki se odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnili samostojno, bi morali zagotoviti tudi jamstvo za kritje stroškov ravnanja z izrabljenimi vozili. Taka jamstva se lahko uporabijo zlasti, kadar zadevni proizvajalci postanejo plačilno nesposobni ali trajno prenehajo poslovati.
- (41) Če proizvajalec izvaja svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca skupaj z organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec, prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi preprečili izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti [...] izvedbena pooblastila za [...] določitev [...] podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.
- (41a) Nekatere države članice so pri izvajanju Direktive 2000/53/ES morda že vzpostavile strukture razširjene odgovornosti proizvajalca in sisteme ravnanja z odpadki, ki so podlaga za ustrezna nacionalna dovoljenja in pogodbene dogovore. Te države članice bi morale imeti možnost, da te sisteme še naprej uporabljajo, če so v skladu z obveznostmi iz te uredbe.
- V primeru državnih organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki nimajo pooblastil zastopanega proizvajalca, se zahteve iz te uredbe glede takih pooblastil ne bi smele uporabljati.

Da bi upoštevali proračunska pravila, v skladu s katerimi morajo javni prihodki temeljiti na
točnih podatkih, bi država članica, kadar je pristojbina za razširjeno odgovornost
proizvajalca, ki jo zaračunava organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev,
opredeljena kot javni prihodek, kot v primeru državne organizacije za izpolnjevanje
obveznosti proizvajalcev, morala imeti možnost zahtevati, da proizvajalec informacije iz
člena 49, ki so relevantne za prilagajanje pristojbin, pristojnemu organu, odgovornemu za
register, sporoča pogosteje kot enkrat letno.

- (42) [...] Vozila pogosto postanejo izrabljena vozila v državi članici, ki ni država članica, v kateri
so bila [...]dana na trg.[...]Če je mogoče proizvajalca v smislu te uredbe identificirati v
državi članici, v kateri vozilo postane izrabljeno vozilo, bi moral ta proizvajalec kriti stroške
zbiranja in obdelave. Vendar pa v državi članici, v kateri vozilo postane izrabljeno vozilo, ni
vedno možno identificirati proizvajalca, zato je treba hkrati uvesti pravila o čezmejni
razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki bi se morala uporabljati le v tem posebnem primeru.
Ta pravila bi morala zagotoviti, da odgovornost proizvajalca ustrezno krije stroške zbiranja
in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v državi članici, kjer vozilo postane
izrabljeno vozilo. V ta namen bi moral vsak proizvajalec, ki prvič daje vozilo na trg Unije,
imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki državi članici in
vzpostaviti mehanizme za čezmejno sodelovanje z ustreznimi izvajalci ravnanja z odpadki.
Proizvajalci bi morali imeti tudi možnost, da pooblastijo organizacijo za izpolnjevanje
obveznosti proizvajalcev, da deluje kot njihov pooblaščen zastopnik. Uvedba takega
mehanizma prispeva k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev med pooblaščenimi obrati
za obdelavo po vsej Uniji in olajšuje razvoj pristopov na ravni Unije v primeru odgovornosti
posameznega proizvajalca. Za kritje stroškov postopkov ravnanja z odpadki bi morala imeti
država članica tudi možnost, da od lastnikov vozil zahteva plačilo upravne pristojbine za
rabljena vozila ali vozila, za katera ni mogoče identificirati proizvajalca in ki so prvič
registrirana v tej državi članici.

- (43) Da bi se zagotovilo izpolnjevanje teh obveznosti in preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo nadaljnjih podrobnih pravil o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih čezmejnih mehanizmov.
- (44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci bi morali vzpostaviti sisteme zbiranja ali pri njih sodelovati, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila do pooblaščenega obrata za obdelavo ali zbirnega mesta brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.
- (45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščen obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo.

- (46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Če v električnem vozilu ni baterije, bi moral lastnik vozila dokazati, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542. Da bi preprečili nezakonito razstavljanje dragocenih delov in sestavnih delov iz izrabljenih vozil ter spodbudili zbiranje celotnih izrabljenih vozil, bi lahko ukrepi v zvezi s tem, ali je dostava izrabljenih vozil brezplačna, temeljili na finančnih spodbudah. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.
- (47) Pooblaščen obrat za obdelavo bi moral ob dostavi izrabljenega vozila zadnjemu lastniku vozila izdati potrdilo o uničenju [...]. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES²⁹, katere vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščen obrat za obdelavo [...] poslali ustreznim organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

²⁹ Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94–95).

- (48) Kljub obveznosti iz Direktive 2000/53/ES, da je treba vsa izrabljena vozila za obdelavo prenesti v pooblaščen obrat za obdelavo, obstaja zelo velik delež vozil, katerih lokacija ni znana in ki so bila morda nezakonito obdelana ali izvožena kot izrabljena vozila ali katerih status ni ustrezno prijavljen organom držav članic za registracijo. Taka vozila se imenujejo „izginula vozila“. Države članice bi morale okrepiti sodelovanje, da bi zmanjšale število izginulih vozil. Priznavanje potrdil o uničenju, izdanih v drugi državi članici, in obveznost obveščanja organov držav članic, v katerih je vozilo registrirano, da je bilo izdano potrdilo o uničenju, bi morala omogočiti boljše sledenje lokaciji izrabljenih vozil.
- (49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Svoje vozilo bi morali ob koncu njegove življenjske dobe dostaviti do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo [...]. Kadar so vozila poškodovana in zavarovalnice sodelujejo pri razglasitvi, da je na vozilu nastala tehnična ali ekonomska popolna škoda, bi se morale posebne določbe uporabljati tudi za zadevna vozila. V primeru zapuščenih vozil bi morali organi določiti pravila za razglasitev vozila kot izrabljenega vozila in ravnati v skladu z določbami te uredbe. Zapuščena vozila zajemajo primere vozil, ki so bila puščena brez nadzora ali nezakonito na javnem zemljišču, vozil, ki so bila parkirana na zasebnem zemljišču brez soglasja njegovega lastnika, ali vozil, ki jih, potem ko so pristojni organi obvestili lastnika, ni nihče prevzel, ali vozil, ki po mnenju pristojnih organov ogrožajo drugi cestni promet.
- (50) Za zagotovitev enotne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil v Uniji je bistveno zagotoviti, da pooblaščen obrati za obdelavo sprejmejo in obdelajo vsa izrabljena vozila, dele, sestavne dele in materiale, vključno z odpadnimi deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, ter z zahtevami iz te uredbe, najboljšimi razpoložljivimi tehnologijami in Direktivo 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta³⁰.

³⁰ Direktiva 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (UL L 334, 17.12.2010, str. 17).

- (51) Glede na ključno vlogo pooblaščenih obratov za obdelavo v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili na način, ki ne vpliva negativno na okolje ali zdravje ljudi in prispeva k doseganju ciljev krožnega gospodarstva Unije, je treba določiti obveznosti, ki veljajo za take obrate ter zajemajo vse njihove dejavnosti, od sprejetja in skladiščenja izrabljenega vozila do njegove končne obdelave.
- (52) Pooblašчени obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.
- (53) Očiščenje izrabljenega vozila je prvi korak k preprečevanju škode za okolje in zdravje ljudi ter tveganja za varnost pri delu. Zato je bistveno, da se potrebni postopki očiščenja izrabljenega vozila opravijo [...] v 30 dneh po dostavi v pooblaščen obrat za obdelavo, preden se izrabljeno vozilo nadalje obdela. V tej fazi bi bilo treba odpadna olja zbirati in skladiščiti ločeno od drugih tekočin ter jih nadalje obdelati v skladu z Direktivo 2008/98/ES. Poleg tega bi bilo treba dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom, odstraniti iz izrabljenega vozila, da se preprečijo škodljivi učinki na ljudi ali okolje.
- (54) Za zagotovitev pravilnega izvajanja Uredbe (EU) 2023/1542 [...] je treba vse baterije, vgrajene v vozila, odstraniti ločeno iz izrabljenega vozila in skladiščiti na namenskem območju za nadaljnjo obdelavo.

- (55) Da bi čim bolj povečali potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranili visoko vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Te [...] dele in sestavne dele bi bilo treba na nedestruktiven način odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Kadar deli in sestavni deli ne morejo služiti nobenemu od teh namenov, med drugim kadar na trgu ni povpraševanja po ponovni uporabi, ponovni izdelavi ali obnovi, se lahko tudi ti deli in sestavni deli odstranijo na destruktiven (polavtomatiziran) način. Da bi spodbudili napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi morale biti mogoče odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov [...]. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Za ta namen so merila za drobljenje z drugimi odpadki in mejne vrednosti za izboljšanje kakovosti izstopnih frakcij vključeni v Prilogo VII, del G. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.
- (56) Ko pooblaščen obrati za obdelavo odstranijo dele in sestavne dele iz izrabljenega vozila, bi morali na podlagi objektivnih meril, povezanih s tehničnimi značilnostmi delov in sestavnih delov, in zahtev glede varnosti vozila skrbno oceniti in ugotoviti, ali so navedeni deli in sestavni deli primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo.
- (57) Uredba (EU) 2023/[...]1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila, če zadnji lastnik vozila predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.

- (58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za takojšnjo ponovno uporabo ali nadaljnjo ponovno izdelavo ali obnovo s strani profesionalnih izvajalcev, ne bi smeli šteti za odpadke. Deli in sestavni deli, ki se odstranijo iz izrabljenih vozil in jih pooblaščen obrat za obdelavo ocenijo kot primerne za ponovno uporabo, so običajno namenjeni za sekundarno uporabo, v primeru obnove ali ponovne izdelave pa se pošljejo profesionalnim izvajalcem. Da bi spoštovali hierarhijo ravnanja z odpadki in spodbudili krožno uporabo rezervnih delov, prenosa teh delov in sestavnih delov med gospodarskimi subjekti ne bi smeli omejevati. Te dele in sestavne dele bi bilo treba ustrezno preveriti, očistiti in po potrebi preskusiti v pooblaščenem obratu za obdelavo, da bi jih lahko takoj ponovno uporabili brez kakršne koli druge predobdelave ali, v drugih primerih, da bi bili primerni za nadaljnjo ponovno izdelavo ali obnovo. Taki deli in sestavni deli ne bi smeli šteti za odpadke, potem ko jih prenese pooblaščen obrat za obdelavo. Vsak prenos takih delov ali sestavnih delov bi moral vključevati tehnično oceno njihovega delovanja, ustrezno označevanje in ustrezno embalažo za preprečevanje poškodb med prevozom. Poleg tega bi moral prodajalec delov zagotoviti kopijo računa ali pogodbe, povezane s prenosom. [...] Po drugi strani bi bilo treba dele in sestavne dele, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, šteti za odpadke, njihov izvoz pa bi morala zato urejati Uredba (EU) 2024/1157 o pošiljkah odpadkov³¹. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

³¹ Uredba (EU) 2024/1157 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. aprila 2024 o pošiljkah odpadkov, spremembi uredb (EU) št. 1257/2013 in (EU) 2020/1056 in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1013/2006 (UL L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (59) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da rabljene nadomestne dele in sestavne dele javnosti ponujajo neznani ponudniki in da pogosto izvirajo iz nezakonitih dejavnosti. Zato bi bilo treba določiti nove zahteve v zvezi s trgovanjem z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Taki deli in sestavni deli bi morali biti predvsem označeni z oznako, na kateri so navedeni identifikacijska številka vozila, iz katerega je bil sestavni del ali del odstranjen, in podatki o izvajalcu, ki ga je odstranil, ter ustrezno zaščiteni pred poškodbami med prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem, hkrati pa opremljeni s kopijo računa ali pogodbe, povezane z njihovim prenosom za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo [...].
- (59a) Kadar je končni uporabnik potrošnik, bi bila prodaja rabljenih, ponovno izdelanih ali obnovljenih delov in sestavnih delov med podjetji in potrošniki zajeta z Direktivo (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta³². V skladu z navedeno direktivo mora biti prodano blago skladno s prodajno pogodbo, določena pa so tudi odgovornost prodajalca in pravna sredstva za potrošnike v primeru neskladnosti, kot je brezplačno popravilo ali zamenjava blaga. Ker so odstranjeni deli in sestavni deli, primerni za ponovno uporabo, ali obnovljeni deli in sestavni deli rabljeno blago v smislu Direktive (EU) 2019/771, se lahko prodajalec in potrošnik dogovorita o krajšem, vendar najmanj enoletnem obdobju odgovornosti ali zastaralnem roku, če je zadevna država članica tako možnost predvidela. Zadevni gospodarski subjekti naj bi potrošnikom in svojim strankam v transakcijah med podjetji zagotovili tržne garancije za ponovno uporabljene, ponovno izdelane ter obnovljene dele in sestavne dele.

³² Direktiva (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2019 o nekaterih vidikih pogodb za prodajo blaga, spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive 2009/22/ES ter razveljavitvi Direktive 1999/44/ES (UL L 136, 22.5.2019, str. 28–50).

- (60) Zaradi varnosti v cestnem prometu in varstva okolja se nekateri sestavni deli in deli, ki so bili odstranjeni iz izrabljenih vozil, ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti. Taki deli in sestavni deli se ne bi smeli uporabljati niti za izdelavo novih vozil niti za vozila, ki so že bila dana na trg. Vendar je treba določiti pogoje, pod katerimi bi bila ponovna uporaba takih delov in sestavnih delov sprejemljiva.
- (61) Da bi se podprla razvoj in pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene in ponovno izdelane dele in sestavne dele v Uniji, bi bilo treba države članice spodbujati k sprejetju potrebnih spodbud na nacionalni ravni za pospeševanje ponovne uporabe, obnove in ponovne izdelave delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila ali ob koncu njegove življenjske dobe. Komisija bi morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami, sprejetimi na nacionalni ravni, z namenom spremljanja njihove učinkovitosti.
- (62) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da je opredelitev recikliranja v navedeni direktivi preširoka in ni skladna z Direktivo 2008/98/ES, saj „zasipanje“ šteje za postopek recikliranja. Zato bi morala uredba uskladiti opredelitev recikliranja z Direktivo 2008/98/ES in izključiti zasipanje iz svojega področja uporabe.
- (63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive. Kadar so deli ali sestavni deli uspešno ponovno izdelani ali obnovljeni, bi jih bilo treba upoštevati pri doseganju ciljev ponovne uporabe s strani pooblaščenih obratov za obdelavo.

- (64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato bi bilo treba izrabljena vozila, njihove dele, sestavne dele in materiale [...] obdelati v drobilniku v kombinaciji z [...] drugimi odpadki le, če so izpolnjena nekatera merila in mejne vrednosti.
- (65) Za dodatno izboljšanje kakovosti obdelave izrabljenih vozil [...] bi moralo biti mogoče odlagati samo odpadne frakcije, ki izhajajo iz zdrobljenih izrabljenih vozil in vsebujejo neinertne odpadke ter [...] ne presegajo določenih mejnih vrednosti.
- (66) Izrabljena vozila so razvrščena kot nevarni odpadki in jih ni mogoče izvoziti v države, ki niso članice OECD. Očiščena izrabljena vozila se lahko še vedno obdelajo zunaj Unije, če so odpremljena v skladu z Uredbo (EU) [...] 2024/1157.
- (67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave na splošno v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [...] 2024/1157.

- (68) Da bi zagotovili okoljsko trajnostno obdelavo izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Lastnik vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila znotraj Unije ali v tretjo državo, bi moral zlasti [...] predložiti dokumentacijo, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija je lahko ocena v skladu s Prilogo I, ki vsebuje merila za ugotovitev, ali je vozilo izrabljeno vozilo, ali veljavno potrdilo o tehničnem pregledu. Oceno Priloge I z zavezujočimi merili v delu A in okvirnimi merili iz dela B bi bilo treba izvesti kaskadno. Takoj ko je izpolnjeno eno zavezujoče merilo iz dela A, je vozilo izrabljeno vozilo. Če ne velja nobeno merilo iz dela A, je treba preveriti okvirna merila iz dela B. Če velja eno od teh okvirnih meril, bi bila potrebna nadaljnja tehnična ocena, da se ugotovi, ali je vozilo mogoče popraviti, da se pridobi potrdilo o tehničnem pregledu. V nasprotnem primeru se zadevno vozilo šteje za izrabljeno vozilo. Vendar bi bilo treba v delu C Priloge I določiti merila, ki omogočajo izvzetje vozil, ki bi bila sicer razvrščena kot izrabljena na podlagi dela A ali dela B, kadar so taka vozila posebnega kulturnega pomena. Oceno iz Priloge I bi moral opraviti neodvisni izvedenec avtomobilske stroke, vendar bi se morale države članice same odločiti, kako natančno bi bilo treba imenovati take neodvisne izvedence avtomobilske stroke. Neodvisni izvedenci avtomobilske stroke bi morali biti strokovnjaki s specializiranim znanjem na področju avtomobilske tehnologije, popravil in vzdrževanja ali ocenjevanja vrednosti vozil, imenovani za zagotavljanje nepristranskega strokovnega znanja in izkušenj brez navzkrižja interesov z udeleženiimi stranmi. Da bi se izognili pretiranemu bremenu za lastnike vozil in se osredotočili predvsem na položaj večine potencialnih izrabljenih vozil, bi bilo treba vključiti izvzetje za prodajo tehnično brezhibnih vozil s strani oseb, ki niso gospodarski subjekti, in katerih dejanska prodaja se ne izvaja prek pogodb na daljavo ali spletnih platform. Kadar se prodajalec in kupec sestane le prek spleta, dejanska prodaja pa poteka osebno, se taka prodaja ne bi smela šteti za prodajo, ki se izvaja na podlagi pogodb, sklenjenih na daljavo, ali prek spletnih platform. Ob upoštevanju posebne vloge zavarovalnic v zvezi s poškodovanimi vozili bi bilo treba za te zavarovalnice uporabljati posebne določbe, da se zagotovi, da izrabljena vozila, za katera je razglašeno, da je na njih nastala tehnična ali ekonomska popolna škoda, končajo v pooblaščenih obratih za obdelavo. [...] Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo dela A, dela B in dela C, oddelek 1, točka 1, Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo.

(69) V akcijskem načrtu EU za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal³³ je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjšega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje³⁴, ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora biti tehnično brezhibno na podlagi Direktive 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta³⁵. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da šteje za tehnično brezhibno. Določiti bi bilo treba ustrezno izvzetje za vozila posebnega kulturnega pomena na način, ki ne posega v avtomatizirane carinske postopke.

³³ COM(2021)400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

³⁵ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51–128).

- (70) Pomembno je vzpostaviti mehanizem, s katerim bo mogoče učinkovito preverjati skladnost rabljenih vozil z izvoznimi zahtevami, ne da bi se pri tem ovirala trgovina med Unijo in tretjimi državami. Zato bi morala Komisija vzpostaviti elektronski sistem, ki bi organom v državah članicah omogočal izmenjavo informacij v realnem času o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Komisija je glede na obstoječe značilnosti in funkcije, povezane z izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, med organi za registracijo vozil, razvila MOVE-HUB, platformo za izmenjavo sporočil za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic. Platforma trenutno gosti medomrežno povezovanje Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registre vozniških dovoljenj (RESPER), medomrežno povezovanje registrov poklicnega usposabljanja voznikov (ProDriveNet), obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI) in medomrežno povezovanje registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet). Zato bi se morale funkcionalnosti platforme MOVE-Hub dodatno razširiti, da se omogoči izmenjava informacij o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Da bi se carinskim organom omogočilo elektronsko in samodejno preverjanje, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje izvozne zahteve, bi moral biti elektronski sistem, ki ga upravlja platforma MOVE-HUB, medomrežno povezan z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta³⁶. Navedena uredba določa celovit okvir avtomatiziranih kontrol, ki se uporabljajo za posebno unijsko necarinsko formalnost. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti glavne elemente, ki jih je treba nadzorovati, medtem ko bi bili tehnični vidiki izvajanja tega nadzora določeni v Uredbi (EU) 2022/2399. Za izmenjavo sporočil med državami članicami bi se uporabljala platforma MOVE-HUB. Države članice lahko za povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB še naprej uporabljajo lastne aplikacije ali aplikacije tretjih oseb, vključno z Evropskim informacijskim sistemom za prometna in vozniška dovoljenja (EUCARIS).

³⁶ Uredba (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o vzpostavitvi okolja enotnega okenca Evropske unije za carino in spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 (UL L 317, 9.12.2022, str. 1).

- (71) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje izvoznih zahtev bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za razvoj potrebnih elektronskih sistemov in njihovo kompatibilnost z nacionalnimi sistemi.
- (72) Države članice bi morale sodelovati med seboj, da bi zagotovile učinkovito izvajanje zahtev, ki urejajo izvoz rabljenih vozil, in medsebojno pomoč. Ta pomoč bi morala vključevati izmenjavo informacij za preverjanje statusa vozil pred njihovim izvozom, vključno s potrditvijo informacij o registraciji v državi članici, v kateri so bila predhodno registrirana. Sodelovanje bi moralo med drugim vključevati zagotavljanje dostopa do ustreznih dokumentov in informacij, vključno z ugotovitvami inšpekcijskih pregledov, ob upoštevanju veljavnih predpisov o varstvu podatkov, ki veljajo za zaproseni organ. Poleg tega bi morali pristojni organi držav članic v prizadevanju za celovito sodelovanje sodelovati z organi iz tretjih držav.
- (73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta³⁷. Znatno delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali njegovimi emisijami. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.

³⁷ Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

- (74) Da bi preprečili tveganje, da bi bila vozila izvožena brez zahtevanih dokumentov z informacijami o identifikacijski številki in tehnični brezhibnosti vozila ter da bi bila šele po odhodu vozila iz Unije ugotovljena neskladnost z izvoznimi zahtevami, uporaba [...] vpisa v evidence deklaranta in postopkov samoocene iz Uredbe (EU) št. 952/2013 ne bi smela biti dovoljena. Navedeni postopki bi carinskim organom preprečili izvajanje kontrol v realnem času prek okolja enotnega okenca EU za carino, kar bi povečalo tveganje kršitve pravil Unije o izvozu rabljenih vozil.
- (75) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES izrazila mnenje, da je pomanjkanje zahtev glede obveznih inšpekcijskih pregledov pomanjkljivost Direktive. Zato bi bilo treba v tej uredbi državam članicam naložiti nekatere obveznosti v zvezi z odkrivanjem nezakonitih dejavnosti na področju zbiranja, obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter določiti minimalne zahteve glede pogostosti in obsega inšpekcijskih pregledov pooblaščenih obratov za obdelavo in zbirnih mest[...] ter značilnosti obratov, v katerih se taki inšpekcijski pregledi izvajajo. Tako bi bili zagotovljeni konkurenčnost pooblaščenih obratov za obdelavo v primerjavi z nezakonitimi izvajalci ter nadaljnja skladnost s pogoji v dovoljenjih in zahtevami glede zbiranja in obdelave izrabljenih vozil.
- (76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Vsako leto bi bilo treba skupno število subjektov, ki jih je treba pregledati[...], vključno z odobrenimi obrati za obdelavo in zbirnimi mesti ter izvajalci, za katere se v skladu s strategijo za odpravo nezakonitih dejavnosti opravi inšpekcijski pregled, izračunati kot vsaj 10 % pooblaščenih obratov za obdelavo in zbirnih mest, delujočih v posamezni državi članici[...]. [...]Inšpekcijske preglede bi bilo izvajati tudi za druge obrate in gospodarske subjekte, če bi ti [...] lahko obdelovali izrabljena vozila ali prodajali rabljene rezervne dele in sestavne dele. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo na podlagi te uredbe, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba (EU) 2024/1157[...].

- (77) Države članice bi morale vzpostaviti mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, da bi se omogočilo učinkovito izvajanje inšpekcijskih pregledov. Taki mehanizmi bi morali omogočati izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki so potrebni za sledenje vozilom in preverjanje, ali so po koncu življenjske dobe ustrezno obdelana.
- (78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ljudi, ki jo povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi dejanska skladnost s to uredbo.
- (79) Države članice bi morale določiti pravila o kaznih, ki se bodo uporabljale za kršitve te uredbe, in zagotoviti njihovo izvrševanje. Kazni bi bilo treba določiti zlasti za kršitve določb o izvozu rabljenih vozil, dostavi izrabljenih vozil do pooblaščenih obratov za obdelavo ali zbirnih mest ter trgovanju z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Predvidene kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

- (80) Določitev obveznosti poročanja je potrebna za zagotovitev ustreznega izvajanja, spremljanja in ocenjevanja zakonodaje Unije ter za zagotavljanje posodobljenih informacij o preglednosti za trge. Točni in veljavni podatki so nujni, da Komisija oceni, ali ukrepi iz Uredbe delujejo pravilno, in po potrebi predlaga nadaljnje prilagoditve, namenjene zagotavljanju okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil ali racionalizaciji izvajanja Uredbe. Da bi se omejilo breme, povezano s poročanjem, bi bilo treba poročati le o podatkih, ki so nujni za izvajanje te uredbe, poročanje pa bi bilo treba olajšati z digitalnimi orodji. Na podlagi teh elementov bi bilo treba določiti, katere podatke morajo gospodarski subjekti sporočiti ustreznim organom, države članice pa Komisiji. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje zahtev glede poročanja bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Izvedbeni akti, ki bi morali nadomestiti Odločbo Komisije 2005/293/ES³⁸, bi morali določati tudi metodologijo za izračun in preverjanje, ali so bili doseženi cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave.
- (81) Pristojni organi držav članic imajo pomembno vlogo pri preverjanju izpolnjevanja obveznosti iz te uredbe v zvezi z zbiranjem izrabljenih vozil in ravnanjem z njimi, vključno z boljšim sledenjem lokacije vozil s strani teh organov in bojem proti nezakonitemu ravnanju z izrabljenimi vozili. Države članice bi zato morale zahtevati, da izvajalci ravnanja z odpadki in drugi ustrezni gospodarski subjekti pristojnim organom zagotovijo podatke, ki jim omogočajo boljše spremljanje izvajanja določb o zbiranju izrabljenih vozil in ravnanju z njimi.
- (82) Izvedbena pooblastila, ki se na Komisijo prenesejo s to uredbo, bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta³⁹.
- (83) Pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi te uredbe je zlasti pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁴⁰, v skladu s katerim se je treba z državami

³⁸ Odločba Komisije 2005/293/ES z dne 1. aprila 2005 o določitvi podrobnih pravil za spremljanje ciljev za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje iz Direktive 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 94, 13.4.2005, str. 30–33).

³⁹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁴⁰ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

članicami pravočasno posvetovati o vseh osnutkih delegiranih aktov, ki jih pripravijo službe Komisije. Osnutki delegiranih aktov, osnutek dnevnega reda in vsa druga ustrezna dokumentacija bi morali biti strokovnjakom iz držav članic predloženi pravočasno, da se lahko pripravijo. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet prejmeta vse dokumente hkrati s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

- (84) Prilogo II k Uredbi (EU) 2019/1020, v kateri je navedena harmonizacijska zakonodaja Unije brez določb o kaznih, bi bilo treba spremeniti tako, da se direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES črtata z navedenega seznama, saj mora sedanja uredba vsebovati določbe o kaznih.
- (85) Zagotoviti je treba, da se določbe in zahteve iz te uredbe, povezane s homologacijo, preverijo med postopkom EU-homologacije. Uredbo (EU) 2018/858 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

- (86) Izginula vozila so bila priznana kot eden glavnih izzivov pri izvajanju Direktive 2000/53/ES. Neobstoj učinkovitega sistema, ki bi omogočal izmenjavo informacij med državami članicami o statusu registracije vozil v realnem času, ovira sledljivost in je bil opredeljen kot razlog za veliko število „izginulih vozil“ v Uniji. V ta namen je [...] Komisija predlagala revizijo Direktive Sveta 1999/37/ES⁴¹ o dokumentih za registracijo vozil⁴²[...]. Ta revizija bi morala od držav članic zahtevati, da za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, elektronsko beležijo podatke, ki omogočajo ustrezno dokumentiranje razlogov za razveljavitve registracije vozila, zlasti če je vozilo obravnavano kot izrabljeno vozilo v pooblaščenem obratu za obdelavo, ponovno registrirano v drugi državi članici, izvoženo v tretjo državo zunaj Unije ali ukradeno. Poleg tega bi morali lastniki vozil za preprečitev nezakonitega razstavljanja ali izvoza vozil, ki so bila začasno odjavljena, vse spremembe lastništva nemudoma sporočiti nacionalnemu organu za registracijo vozil. Te spremembe dopolnjujejo in nadgrajujejo obstoječe zahteve, da morajo države članice elektronsko beležiti podatke o vseh vozilih, registriranih na njihovem ozemlju.

⁴¹ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

⁴² Predlog direktive o dokumentih za registracijo vozil in podatkih, vpisanih v nacionalne registre vozil, ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/37/ES, COM/2025/179 final.

- (87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil, vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na [...]vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike ali druge dele vozila, ki so bili homologirani v večstopenjski homologaciji. Ta ocena ne bi smela biti osredotočena le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnove. Komisija bi morala pregledati tudi stanje tehnološkega razvoja in okoljske učinkovitosti vsebnosti plastike na biološki osnovi v vozilih ter po potrebi predstaviti zakonodajni predlog za določitev ustreznih ciljev.
- (88) Poročilo Komisije bi moralo vključevati tudi oceno ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujajo zaskrbljenost, v vozilih in o tem, ali je treba izboljšati sledljivost takih snovi. Vsebovati bi moralo tudi oceno, ali je treba uvesti ukrepe za obravnavanje snovi, ki bi lahko vplivale na obdelavo vozil v fazi konca življenjske dobe, da bi se zagotovila večja usklajenost z Uredbo (EU) 2024/1781[...].
- (89) Zagotoviti je treba dovolj časa, da lahko gospodarski subjekti izpolnijo obveznosti na podlagi te uredbe in da države članice vzpostavijo upravno infrastrukturo, potrebno za uporabo te uredbe. Uporabo te uredbe bi bilo zato treba odložiti.

- (90) Razveljavitev Direktive 2000/53/ES bi bilo treba odložiti, da lahko države članice sprejmejo potrebne upravne ukrepe v zvezi z vzpostavitvijo sistemov zbiranja ter hkrati ohranijo kontinuiteto za gospodarske subjekte in izvajalce ravnanja z odpadki.
- (91) Ta uredba ne spreminja pravil o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih iz Direktive 2000/53/ES ali o izvezetjih iz teh omejitev. Vendar pa določa jasnejša pravila o tem, kako je treba med postopkom homologacije preverjati skladnost s temi omejitvami in drugimi zahtevami glede krožnosti. Da bi imeli proizvajalci dovolj časa za usklajitev z navedenimi pravili, bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Zato bi morale določbe Direktive 2000/53/ES o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma ostati v veljavi, dokler se navedena pravila ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta in poskrbi, da vozila, dana na trg Unije, ne vsebujejo takih snovi, razen v primerih iz navedene direktive.
- (92) Ta uredba določa tudi jasnejše določbe o razširjeni odgovornosti proizvajalca kot Direktiva 2000/53/ES. Ker vzpostavitev takih sistemov in potrebnih nacionalnih določb o izdaji dovoljenja proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zahteva nekaj časa, bi bilo treba uporabo navedenih določb odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se navedene določbe ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi s financiranjem stroškov zbiranja izrabljenih vozil s strani proizvajalcev.
- (93) Podobno ta uredba vsebuje nove zahteve glede obdelave izrabljenih vozil, zlasti glede odstranitve delov in sestavnih delov za namene spodbujanja njihove ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove ter izboljšanja kakovosti postopkov recikliranja. Izvajalci ravnanja z odpadki potrebujejo čas za prilagoditev takim novim zahtevam, zato bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se navedene zahteve ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil.
- (94) Obveznosti iz Direktive 2000/53/ES o poročanju in s tem povezane obveznosti za prenos podatkov Komisiji bi morale za določeno obdobje ostati v veljavi, da se na podlagi te uredbe ne sprejme novih pravil za izračun in oblik poročanja.

- (95) Uporabo vseh določb v zvezi z vozili kategorij [...]L_{1e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ in O bi bilo treba odložiti, da se prevoznikom zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami. To je zlasti pomembno v zvezi z dovoljenji za pooblaščen obrate za obdelavo, ki lahko izvajajo očiščenje in nadaljnjo obdelavo takih vozil.
- (96) Zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba razveljavitev Direktive 2005/[...]64/ES odložiti, saj so pravila o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave vključena v to uredbo. To daje proizvajalcem dovolj časa za zagotovitev, da tipi vozil, ki jih snujejo in izdelujejo, izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, homologacijskim organom pa za izvajanje novih pravil.
- (97) Ker ciljev te uredbe, tj. prispevati k delovanju enotnega trga, preprečiti in zmanjšati škodljive učinke ravnanja z izrabljenimi vozili ter zagotoviti visoko raven varovanja zdravja ljudi in varstva okolja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po harmonizaciji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(98) Združeno kraljestvo je 1. februarja 2020 izstopilo iz Evropske unije. Sporazum o izstopu⁴³ je bil sklenjen med Evropsko unijo in Evropsko skupnostjo za atomsko energijo na eni strani ter Združenim kraljestvom na drugi strani. Odobren je bil s Sklepom Sveta (EU) 2020/135⁴⁴ z dne 30. januarja 2020 in je začel veljati 1. februarja 2020. Sporazum o izstopu določa prehodno obdobje, ki se je končalo 31. decembra 2020. Ob koncu prehodnega obdobja se je pravo Unije prenehalo uporabljati za Združeno kraljestvo, hkrati pa se je začel uporabljati Protokol o Irski/Severni Irski, zdaj imenovan Windsorski okvir⁴⁵, ki je sestavni del sporazuma o izstopu. V skladu s členom 5(4) Windsorskega okvira in točko 9 Priloge 2 k Windsorskemu okviru se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko uporabljajo Direktiva 2005/64/ES ter pravni akti Unije, s katerimi se navedeni pravni akt izvaja, spreminja ali nadomešča. Ta uredba nadomešča Direktivo 2005/64/ES in bi se zato uporabljala za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko. Glede na področje uporabe Windsorskega okvira je zato primerno določiti, da se nekatere določbe te uredbe ne bi smele uporabljati za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

⁴³ Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irška iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 7).

⁴⁴ Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irška iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1).

⁴⁵ Skupna izjava št. 1/2023 Unije in Združenega kraljestva v skupnem odboru, ustanovljenem s Sporazumom o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irška iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo, z dne 24. marca 2023 (UL L 102, 17.4.2023, str. 87).

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

V tej uredbi so določene zahteve glede krožnosti za zasnovo in proizvodnjo vozil v zvezi s ponovno uporabnostjo, možnostjo recikliranja in predelave ter uporabo recikliranih materialov, ki jih je treba preveriti med homologacijo vozil, ter zahteve glede informacij o delih, sestavnih delih in materialih v vozilih in njihovega označevanja. Določa tudi zahteve glede razširjene odgovornosti proizvajalca, zbiranja in obdelave izrabljenih vozil ter izvoza rabljenih vozil iz Unije v tretje države.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja:

(a) za vozila in izrabljena vozila kategorij M₁ in N₁, kot je določeno v členu 4(1), točka (a)(i) in točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858;

(a1) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij M₁ in N₁ vozil za posebne namene, kot je določeno v členu 3, točka (31), Uredbe (EU) 2018/858, razen za člen 34 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;

- (b) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O, kot je določeno v členu 4(1) Uredbe (EU)2018/858;
- (c) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} in L_{7e}, kot je določeno v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) št. 168/2013.
- (d) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O, kot je določeno v členu 3, točka (31), Uredbe (EU) 2018/858, razen za člene, navedene v odstavku 4, in člen 9.

2. Ta uredba se ne uporablja za:

[...]

[...]

- (c) vozila, izdelana v majhnih serijah, kot so opredeljena v členu 3, točka (30), Uredbe (EU) 2018/858;
- (d) vozila zgodovinskega pomena, kot so opredeljena v členu 3, točka (7), Direktive 2014/45/EU;
- (e) vozila za posebne namene, kot so opredeljena v členu 3, točka (31), Uredbe (EU) 2018/858, ki jih izdelata proizvajalec majhnih serij; dele vozil, ki jih izdelata proizvajalec majhnih serij, homologirane v drugi stopnji večstopenjske homologacije kot osnovno vozilo, in za bivalne prikolice iz točke 5.6 Priloge I k navedeni uredbi.

3. Ne glede na odstavek 1, točka (b), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O:
- (a) člen 4 o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave vozil;
 - (b) člen 5 o zahtevah glede snovi v vozilih;
 - (c) člen 6 o najmanjši vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - [...][...][...]
 - (g) člen 10 o izjavi o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (h) člen 12, odstavek 1, o označevanju delov, sestavnih delov in materialov v vozilih;
 - (i) člen 13 o digitalnem krožnostnem potnem listu vozila;
 - (j) člen 21 o prilagajanju pristojbin;
 - (k) člen 22 o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici;
 - [...] [...] [...] [...] [...]
 - (q) člen 34 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;
 - [...]
 - (s) člen 36, odstavek 2, o pošiljkah izrabljenih vozil.

4. Ne glede na odstavek 1, točka (c), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} in L_{7e}:
- (a) členi iz odstavka 3;
 - (a1) člen 37a o pristojnem organu;
 - (b) člen 38 o nadzoru izvoza rabljenih vozil in zahtevah v zvezi z njim;
 - (c) člen 39 o avtomatiziranem preverjanju identifikacijske številke vozila in informacij o statusu vozila;
 - (d) člen 40 o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah;
 - (e) člen 41 o začasni prepovedi;
 - (f) člen 42 o sprostitvi v izvoz;
 - (g) člen 43 o zavrnitvi sprostitve v izvoz;
 - (h) člen 44 o sodelovanju med organi in izmenjavi informacij;
 - (i) člen 45 o elektronskih sistemih;
 - (j) države članice lahko kategorije L_{1e}, L_{2e} in L_{6e} izvzamejo iz obveznosti iz člena 23(5), člena 25 in člena 37.
5. [...]
6. Ne glede na odstavek 1, se točke [...] c/[...]/, [...] d), in (e) ter členi 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30, in 46 do 49 uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O ter kategorij [...] M₂, M₃, N₂, in N₃ vozil za posebne namene z naslednjimi spremembami:
- [...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]
- (a) člen 7 se uporablja samo za vnose 1a, 2, 3, 5, 8 in 9 dela C Priloge VII;
 - (b) člen 8 se uporablja samo za obveznosti, ki se uporabljajo za take kategorije vozil;

- (c) če se uporablja za take kategorije vozil, se člen 9 uporablja samo v zvezi z odstavki 5 do 7 dela A Priloge IV;
- (d) člen 16, točka (b), se ne uporablja;
- (e) člen 27 se uporablja, razen odstavka 2, točka (e);
- (f) člen 30 se uporablja samo za vnose 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 in 9 dela C Priloge VII;
- (g) členi 46 do 49 se uporabljajo samo za poročanje in izvrševanje obveznosti, ki se uporabljajo za take kategorije vozil.

Člen 3

Opredelitev pojmov

1. V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:
- (1) „vozilo“ pomeni vsako vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka (15), Uredbe (EU) 2018/858 ali navedeno v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) št. 168/2013;
 - (2) „izrabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je odpadek, kot je opredeljen v členu 3, točka (1), Direktive 2008/98/ES, ali [...] ki je odpadek v skladu s [...] Prilogo I;
 - (3) „tip vozila“ pomeni vsak tip vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka (32), Uredbe (EU) 2018/858, ali tip vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka (73), Uredbe (EU) št. 168/2013;
 - (4) „ponovna uporabnost“ pomeni možnost ponovne uporabe delov ali sestavnih delov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;
 - (5) „ponovna uporaba“ pomeni vsak postopek, s katerim se deli ali sestavni deli izrabljenih vozil ponovno uporabljajo za namen, za katerega so bili zasnovani;
 - (6) „možnost recikliranja“ pomeni možnost recikliranja delov, sestavnih delov ali materialov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;

- (7) „možnost predelave“ pomeni možnost predelave delov, sestavnih delov ali materialov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;
- (8) „dobavitelj“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki dobavlja dele, sestavne dele ali materiale proizvajalcu, ta pa jih uporablja za izdelavo vozil;
- (9) „plastika“ pomeni polimer v smislu člena 3, točka (5), Uredbe (ES) št. 1907/2006, ki se mu lahko dodajo aditivi ali druge snovi ter se lahko uporablja kot glavna strukturna komponenta končnih proizvodov, razen naravnih polimerov, ki niso kemično modificirani;
- (10) „kritične surovine“ pomenijo kritične surovine [...] v smislu odstavka 1 člena [...] 4 [...] Uredbe (EU) [...] 2024/1252;
- (11) „popotrošniški odpadki“ pomenijo odpadke, ki so proizvedeni iz [...] izdelkov, ki so bili dani na trg ali dobavljeni za distribucijo, porabo ali uporabo v tretji državi v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi proti plačilu bodisi brezplačno;
- (12) „odstranitev“ pomeni ročno, mehansko, kemično, toplotno ali metalurško obdelavo, pri kateri je ciljne dele, sestavne dele ali materiale iz izrabljenih vozil mogoče posamično opredeliti kot ločen izhodni tok ali del izhodnega toka;
- (13) „motor na električni pogon“ pomeni električni motor, ki pretvarja električno vhodno moč v mehansko izhodno moč, da zagotovi pogon vozila;
- (14) „baterija za električna vozila“ pomeni baterijo za električna vozila, kot je opredeljena v členu 3, točka (14), Uredbe (EU) 2023/1542[...];
- (15) „pooblaščen obrat za obdelavo“ pomeni vsak obrat ali podjetje, ki ima v skladu z Direktivo 2008/98/ES in to uredbo dovoljenje za zbiranje, skladiščenje in obdelavo izrabljenih vozil;
- (16) „obdelava“ pomeni vsako dejavnost po tem, ko je bilo izrabljeno vozilo dostavljeno objektu za očiščenje, razstavljanje, stiskanje, rezanje, drobljenje, predelavo ali pripravo [...] pred odstranjevanjem odpadkov iz drobilnika, in kateri koli drug postopek za predelavo ali odstranitev izrabljenega vozila ter njegovih delov, sestavnih delov in materialov;

- (17) „drobljenje“ pomeni vsak postopek, ki se uporablja za lomljenje ali drobljenje izrabljenih vozil;
- (18) „izvajalec popravil in vzdrževanja“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki v okviru svoje trgovske, poslovne, obrtne ali poklicne dejavnosti opravlja storitve popravil ali vzdrževanja, bodisi neodvisno od proizvajalcev bodisi z njihovim pooblastilom;
- (19) „dajanje na trg“ pomeni prvo omogočanje dostopnosti vozila v Uniji;
- (20) „omogočanje dostopnosti na trgu“ pomeni vsako dobavo vozila za distribucijo ali uporabo na trgu v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi odplačno ali neodplačno;
- (21) „izvajalec ravnanja z odpadki“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki se poklicno ukvarja z zbiranjem ali obdelavo izrabljenih vozil;
- (22) „proizvajalec“ pomeni vsakega proizvajalca, uvoznika ali distributerja, ki ne glede na uporabljeno prodajno tehniko, vključno s pogodbami, sklenjenimi na daljavo, kot so opredeljene v členu 2, točka (7), Direktive 2011/83/EU, vozilo prvič poklicno dobavi za distribucijo ali uporabo na ozemlju države članice;
- (23) „organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev“ pomeni pravni subjekt, ki v imenu več proizvajalcev finančno ali finančno in operativno organizira izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca;

- (24) „[...] pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki ima sedež v državi članici, [...] ki ni država članica, v kateri ima sedež proizvajalec, ter ki jo imenuje proizvajalec v skladu s členom 8a(5), tretji pododstavek, Direktive 2008/98/ES za izpolnjevanje obveznosti zadevnega proizvajalca iz poglavja IV te uredbe;
- (25) „sekundarne surovine“ pomenijo materiale, ki so bili pridobljeni s postopki recikliranja in lahko nadomestijo primarne surovine;
- (26) „lastnik vozila“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki ima lastninsko pravico na vozilu, [...] ali uporabnika [...] vozila, če lastnika ni mogoče identificirati;
- (27) „tehnologija naknadnega drobljenja“ pomeni tehnike in tehnologije, ki se uporabljajo za predelavo materialov iz izrabljenih vozil po drobljenju, da se omogoči nadaljnja predelava v skladu z delom G, točka 2, Priloge VII;
- (28) „ponovna izdelava“ pomeni [...] strokovne ukrepe, s katerimi se izdelava nov del ali sestavni del iz delov in sestavnih delov, ki so odstranjeni iz vozil, [...] in [...] pri katerih pride vsaj do ene spremembe, kar znatno vpliva na varnost, zmogljivost, namen ali tip dela ali sestavnega dela;
- (29) „obnova“ pomeni ukrepe, ki se izvajajo za pripravo, čiščenje, preskušanje, vzdrževanje, in po potrebi popravilo dela ali sestavnega dela, ki se odstrani iz vozil [...], da se ponovno vzpostavi njegova zmogljivost ali funkcionalnost [...] v okviru predvidene uporabe in obsega zmogljivosti, prvotno zasnovanega v fazi zasnove [...] v času dajanja dela ali sestavnega dela na trg;
- (30) [...] ⁴⁶ [...]
- (31) [...] ⁴⁷ [...]
- (32) „neinertni odpadki“ pomenijo odpadke, ki ne izpolnjujejo pogojev za opredelitev izraza „inertni odpadki“ iz člena 2, točka (e), Direktive Sveta 1999/31/ES⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Direktiva Sveta 1999/31/ES z dne 26. aprila 1999 o odlagališčih odpadkov (UL L 182, 16.7.1999, str. 1–19).

- (33) „rabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je bilo registrirano v državi članici ali kateri koli drugi državi in ni izrabljeno vozilo;
- (34) „rabljeno vozilo za izvoz“ pomeni rabljeno vozilo, ki je dano v carinski postopek iz člena 269 Uredbe (EU) št. 952/2013;
- (35) „gospodarski subjekti“ pomenijo proizvajalce, [...] zavarovalnice vozil, dobavitelje, izvajalce popravil in vzdrževanja, izvajalce ravnanja z odpadki in vse druge subjekte, vključene v zasnovo vozil, trgovino z rabljenimi vozili, ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo delov in sestavnih delov vozil;
- (36) „tehnično brezhibno vozilo“ pomeni vozilo, ki je tehnično brezhibno v skladu s členom 5(1), točki (a) in (b), členom 5(4) ter členom 8 Direktive 2014/45/EU;
- (37) „ekonomska popolna škoda“ pomeni škodo ali poškodbo na vozilu v taki meri, da stroški popravila presegajo njegovo tržno vrednost ali vrednost, za katero je bilo zavarovano;
- (38) „tehnična popolna škoda“ pomeni hudo poškodbo na vozilu ali popolno uničenje vozila v taki meri, da vozila ni mogoče popraviti;
- (39) „zbirno mesto“ pomeni gospodarski subjekt, ki ni pooblaščen obrat za obdelavo ter ki začasno skladišči izrabljena vozila in jih pripravi za prenos v pooblaščen obrate za obdelavo;
- (40) „plastika na biološki osnovi“ pomeni plastiko, ki je izdelana iz bioloških virov, kot so surovina iz biomase, organski odpadki ali stranski proizvodi. Plastika na biološki osnovi je lahko [...] biološko razgradljiva ali biološko nerazgradljiva.

2. Poleg opredelitev iz odstavka 1 se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „odpadek“, „odpadna olja“, „imetnik odpadkov“, „ravnanje z odpadki“, „zbiranje“, „preprečevanje“, „recikliranje“, „predelava“, „zasipanje“, „odstranjevanje“ in „sistem razširjene odgovornosti proizvajalca“ iz člena 3, točke (1), (3), (6), (9), (10), (12), (15), (17), (17a), (19) in (21), Direktive 2008/98/ES;

- (b) „homologacija“, „večstopenjska homologacija“, „sestavni del“, „deli“, „nadomestni deli“, „osnovno vozilo“, „vozilo, izdelano v majhni seriji“, „vozilo za posebne namene“, „organ za tržni nadzor“, „organ za odobritev“, „proizvajalec“, „uvoznik“ in „distributer“ iz člena 3, točke (1), (8), (19), (21), (23), (24), (30), (31), (35), (36), (40), (42) in (43), Uredbe (EU) 2018/858;
- (c) „registracija“, „potrdilo o registraciji“, „začasna prepoved“, „imetnik potrdila o registraciji“ in „razveljavitev registracije“ iz člena 2, točke (b), (c), (d), (e) in (f), Direktive 1999/37/ES;
- (d) „vozilo zgodovinskega pomena“, „tehnični pregled“ in „potrdilo o tehničnem pregledu“ iz člena 3, točke (7), (9) in (12), Direktive 2014/45/EU;
- (e) „snov, ki vzbuja zaskrbljenost“ in „nosilec podatkov“ iz člena 2, točki (28) in (30), Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke];
- (f) „carinski organi“ iz člena 5, točka (1), Uredbe (EU) št. 952/2013;
- (g) „pogodba, sklenjena na daljavo“ iz člena 2, točka (7), Direktive 2011/83/EU;
- (h) „spletna platforma“ iz člena 3, točka (i), Uredbe (EU) 2022/2065;
- (i) „potrošnik“ iz člena 2, točka (2), Direktive (EU) 2019/771;
- (j) „proizvajalec majhnih serij“ iz člena 3, točka (48), Uredbe (EU) 2024/1257.

POGLAVJE II

ZAHTEV GLEDE KROŽNOSTI

Člen 4

Ponovna uporabnost, možnost recikliranja in predelave vozil

1. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, se izdelata tako, da se:
 - (a) ponovno uporabi ali reciklira vsaj 85 % njegove mase;
 - (b) ponovno uporabi ali predela vsaj 95 % njegove mase.
2. Proizvajalci za vsak tip vozila iz odstavka 1 sprejmejo naslednje ukrepe:
 - (a) zbirajo ustrezne podatke v celotni dobavni verigi, zlasti o vrsti in masi vseh materialov, uporabljenih pri izdelavi vozila, da se zagotovi stalna skladnost z zahtevami;
 - (b) hranijo vse druge ustrezne podatke o vozilu, potrebne za postopek izračuna iz točke (e);
 - (c) preverijo pravilnost in popolnost informacij, prejetih od dobaviteljev;
 - (d) upravljajo in dokumentirajo razčlenitev materialov;
 - (e) izračunajo stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave za namene odstavka 1 v skladu z metodologijo, ki jo določi Komisija na podlagi odstavka 3, ali pred sprejetjem take metodologije in njenim vnosom v vlogo v skladu s standardom ISO 22628:2002 v kombinaciji z elementi iz dela A Priloge II;
 - (f) označijo dele in sestavne dele vozil iz polimerov in elastomerov v skladu s členom 12(1);

(g) zagotovijo, da se deli in sestavni deli iz dela E Priloge VII ne uporabijo ponovno pri izdelavi novih vozil.

3. Komisija do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po [...]24 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] sprejme izvedbeni akt o določitvi nove metodologije za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave vozila, pri čemer upošteva elemente iz Priloge II.

Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

Člen 5

Zahteve glede snovi v vozilih

1. Prisotnost snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost, v vozilih ter njihovih delih in sestavnih delih se čim bolj zmanjša.
2. Poleg omejitev iz Priloge XVII k Uredbi (ES) št. 1907/2006 in [...] omejitev iz prilog I in II k Uredbi (EU) 2019/1021 ter iz Uredbe (EU) 2023/1542, ta uredba določa ureditev glede snovi v vozilih. [...] Nobeno vozilo, homologirano od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, oziroma nobeni novi deli ali sestavni deli, dani na trg za tako vozilo, ne vsebujejo svineca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma.
- 2a. Komisija do [*vstavite datum = najpozneje 24 mesecev po sprejetju te uredbe*] pripravi poročilo o prisotnosti snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost, v vozilih, da se ugotovi, v kolikšni meri negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov ali na kemijsko varnost. Komisiji pri vidikih v zvezi s kemijsko varnostjo pomaga Evropska agencija za kemikalije. V poročilo niso zajete snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost, v delih in sestavnih delih vozila, za katere se identifikacija ali ocena zahteva že z drugo zakonodajo Unije. Komisija predloži poročilo s podrobnimi ugotovitvami Evropskemu parlamentu in Svetu ter preuči ustrezne nadaljnje ukrepe, vključno z
 - i) določitvijo omejitev za snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost in negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov v vozilih, v katerih so prisotne, v okviru delegiranih aktov, vzpostavljenih v skladu s členom 5(2b);

- ii) uvedbo zahtev glede informacij v okviru digitalnega krožnostnega potnega lista vozila v skladu s členom 13;
- iii) uporabo postopkov iz člena 68(1) in (2) Uredbe (ES) št. 1907/2006 za sprejetje novih omejitev.

Če država članica meni, da snov negativno vpliva na ponovno uporabo in recikliranje materialov v vozilu, v katerem je prisotna, te informacije do [vstavite datum] predloži Komisiji ter, kar zadeva vidike v zvezi s kemijsko varnostjo, tudi Evropski agenciji za kemikalije ter se sklicuje na ustrezne ocene tveganja ali druge ustrezne podatke, kadar so na voljo.

- 2b. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe, da zaradi razlogov, ki niso prvenstveno povezani s kemijsko varnostjo, določi omejitve za prisotnost snovi, ki vzbujajo zaskrbljenost in negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov v vozilih ter v njihovih delih in sestavnih delih.
3. Z odstopanjem od odstavka 2 lahko tipi vozil ali deli in sestavni deli, dani na trg za taka vozila, vsebujejo svinec, živo srebro, kadmij ali šestvalentni krom pod pogoji in do najvišjih vrednosti koncentracij, določenih v Prilogi III.

Odstavka 2 in 3 se ne uporabljata za baterije, vgrajene v vozila, za katere se uporablja Uredba (EU) 2023/1542.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge III, da bi jo prilagodila znanstvenemu in tehničnemu napredku, in sicer z:

- (a) določitvijo najvišjih vrednosti koncentracij, do katerih je dopustna prisotnost svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v določenih delih, sestavnih delih in homogenih materialih vozil;
- (b) izvzetjem nekaterih delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz prepovedi prisotnosti svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma iz odstavka 2, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) uporaba navedenih snovi je neizogibna;
 - (ii) dokazano je, da socialno-ekonomske koristi prevladajo nad tveganjem za zdravje ljudi ali okolje, ki izhaja iz uporabe navedenih snovi;
 - (iii) na voljo ni ustreznih nadomestnih snovi ali tehnologij;
- (c) črtanjem delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz Priloge III, če je mogoče preprečiti uporabo svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma;
- (d) določanjem tistih delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil, ki jih je treba odstraniti pred nadaljnjo obdelavo, ter zahtevanjem, da so označeni ali prepoznavni na drug ustrezen način.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge III, zlasti s črtanjem nekaterih izvzetij za homogene materiale in sestavne dele s seznama, če je posebno izvzetje obravnavano v drugi zakonodaji Unije.

Komisija pri sprejemanju delegiranega akta na podlagi tega odstavka upošteva socialno-ekonomski učinek uvedbe, spremembe ali črtanja izvzetja od omejitve uporabe svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v tipih vozil, vključno z razpoložljivostjo alternativ ter vplivi na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil.

5. Evropska agencija za kemikalije (v nadaljnjem besedilu: Agencija) na zahtevo Komisije in v 12 mesecih od navedene zahteve pripravi poročilo o tehnični in ekonomski izvedljivosti alternativ, ki se nanašajo na obstoječa izvzetja iz Priloge III, ter na podlagi take ocene poda utemeljen predlog za posebno spremembo izvzetja.
6. Takoj ko Agencija prejme zahtevo Komisije, na svojem spletišču objavi obvestilo, da bo pripravila poročilo o morebitni spremembi izvzetja iz Priloge III, ter vse države članice in zainteresirane strani pozove, naj predložijo pripombe v osmih tednih od datuma objave obvestila. Agencija na svojem spletišču objavi vse pripombe, ki jih je prejela od držav članic in zainteresiranih strani.
7. Odbor za socialno-ekonomsko analizo, ki deluje v okviru Agencije in je bil ustanovljen na podlagi člena 76(1), točka (d), Uredbe (ES) št. 1907/2006, najpozneje devet mesecev po tem, ko je bilo poročilo iz odstavka [...] 5 predloženo Komisiji, sprejme mnenje o poročilu in o predlaganih posebnih spremembah. Agencija navedeno mnenje nemudoma predloži Komisiji.
8. [...]

Člen 6

Najmanjša vsebnost recikliranih materialov v vozilih

1. Plastika, ki je del katerega koli tipa vozila, homologiranega od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, vsebuje vsaj 15 % plastike, reciklirane glede na težo iz popotrošniških plastičnih odpadkov.

Vsaj 25 % ciljne vrednosti iz prvega pododstavka se doseže tako, da se v zadevni tip vozila vključi plastika, reciklirana iz izrabljenih vozil [...] ali iz odpadkov iz člena 23(2)(c) te uredbe.

Teža plastike, ki je del vsakega vozila, in teža reciklirane plastike iz prvega pododstavka ne vključuje elastomerov, duroplastov, razen poliuretanskih pen, ki se uporabljajo za oblažljenje, in plastike, ki vsebuje katero koli snov, ki je določena v členu 7 Uredbe (EU) 2019/1021, ali je z njo onesnažena, kadar so presežene mejne vrednosti iz Priloge IV k navedeni uredbi.

- 1a. Plastika, ki je del katerega koli tipa vozila, homologiranega od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 96 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, vsebuje vsaj 20 % plastike, reciklirane glede na težo iz popotrošniških plastičnih odpadkov.
- Vsaj 25 % ciljne vrednosti iz prvega pododstavka se doseže tako, da se v zadevni tip vozila vključi plastika, reciklirana iz izrabljenih vozil ali iz odpadkov iz člena 23(2)(c) te uredbe.
- 1b. Plastika, ki je del katerega koli tipa vozila, homologiranega od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 120 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, vsebuje vsaj 25 % plastike, reciklirane glede na težo iz popotrošniških plastičnih odpadkov.
- Vsaj 25 % ciljne vrednosti iz prvega pododstavka se doseže tako, da se v zadevni tip vozila vključi plastika, reciklirana iz izrabljenih vozil ali iz odpadkov iz člena 23(2)(c) te uredbe.
- 1c. Za namene tega člena se reciklirani materiali predelajo iz popotrošniških odpadkov, ki so bili reciklirani bodisi v:
- (a) obratu v Uniji, ki izpolnjuje zahteve za varovanje zdravja ljudi, podnebja in okolja na podlagi prava Unije, ali
- (b) obratu v tretji državi, [...] ki mora od [48 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] izpolnjevati [...] zahteve za varovanje zdravja ljudi, podnebja in okolja, enakovredne tistim, ki so določene v pravu Unije [...]. Komisija do [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] celoviteje oceni pričakovani učinek na svetovno trgovino ter industrijo recikliranja in avtomobilsko industrijo EU ter o svoji oceni poroča Svetu in Evropskemu parlamentu.

2. Komisija do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 23 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbeni akt v skladu s členom 51(2), da za namene odstavkov 1, 1a, 1b in 1c tega člena [...]določi[...] metodologijo za izračun in preverjanje deleža plastike, prisotne v tipu vozila in vgrajene vanj, ki je predelana iz popotrošniških odpadkov in [...] izrabljenih vozil. Metodologija za preverjanje vključuje obveznost proizvajalcev, da zagotovijo, da neodvisni tretji subjekt vsaj vsakih pet let izvede presojo vsakega obrata, v katerem se proizvaja reciklirani material, ki ga uporabljajo. S temi presojami se preveri, ali so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 1, 1a, 1b in 1c ter ali v zvezi s tem izpolnjujejo zahteve in merila iz Priloge XIII. **Za material, recikliran v tretjih državah, se ta zahteva glede presoje ter zahteve in merila iz Priloge XIII uporabljajo od [48 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe].** V okviru svojih splošnih obveznosti iz člena 8(2) morajo proizvajalci imeti na voljo, hraniti in posredovati pristojnim homologacijskim organom dokumentacijo, vključno s poročili o presoji, ki potrjuje, da obrati izpolnjujejo te pogoje, zahteve in merila.
- 2a. Kadar je zaradi premajhne razpoložljivosti ali previsokih cen določene reciklirane plastike doseganje minimalnih deležev vsebnosti recikliranih materialov iz odstavkov 1, 1a, 1b in 1c tega člena pretirano oteženo, je Komisija pooblaščen, da v skladu s členom 50 sprejme delegirani akt o dopolnitvi [...] **navedenih** odstavkov z določitvijo začasnih odstopanj od ciljev glede vsebnosti reciklirane plastike.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža recikliranega jekla iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisoten in vgrajen v tipih vozil, homologiranih v skladu s to uredbo in Uredbo (EU) 2018/858.
- Najmanjši delež recikliranega jekla iz prvega pododstavka temelji na študiji izvedljivosti, ki jo izvede Komisija. Študija se zaključi do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 23 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe], pri čemer se upoštevajo zlasti naslednji vidiki:
- (a) sedanja in napovedana razpoložljivost jekla, recikliranega iz popotrošniških virov jeklenih odpadkov;
 - (b) sedanji delež popotrošniških odpadkov v različnih jeklenih polizdelkih in vmesnih izdelkih, ki se uporabljajo v vozilih;

- (c) morebitna uporaba popotrošniškega recikliranega jekla s strani proizvajalcev v vozilih, ki bodo homologirana v prihodnosti;
- (d) relativno povpraševanje avtomobilskega sektorja v primerjavi s povpraševanjem po popotrošniških jeklenih odpadkih v drugih sektorjih;
- (e) ekonomska vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi s stopnjami recikliranja jekla;
- (f) prispevek najmanjšega deleža vsebnosti recikliranega jekla v vozilih k odprti strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim in okoljskim ciljem;
- (g) potreba po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil ter
- (h) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

[...]

[...]

4. Komisija do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] oceni izvedljivost določitve zahteve glede najmanjšega deleža:

- (a) aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških odpadkov in vgrajenih v tipe vozil, ter
- (b) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov in vgrajenega v trajne magnete.

Po zaključku ocene iz prvega pododstavka se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki je prisoten v tipih vozil, ki se homologirajo na podlagi te uredbe in Uredbe (EU) 2018/858, in vgrajen vanje.

Najmanjši delež recikliranih materialov iz drugega pododstavka temelji na študiji izvedljivosti iz prvega pododstavka, pri čemer se upoštevajo vsi naslednji dejavniki:

- (a) sedanja in predvidena razpoložljivost materialov iz drugega pododstavka, recikliranih iz popotrošniških odpadkov;
- (b) sedanji deleži recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v materialih iz drugega pododstavka v vozilih, danih na trg;
- (c) ekonomska vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi z vrsto recikliranih materialov in njihovimi stopnjami recikliranja;
- (d) prispevek najmanjšega deleža recikliranih materialov iz drugega pododstavka v vozilih k strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim in okoljskim ciljem;
- (e) morebitni učinki na delovanje vozil zaradi vključitve recikliranih materialov iz drugega pododstavka v dele in sestavne dele vozila;
- (f) potreba po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil, ki vsebujejo materiale iz drugega pododstavka;
- (g) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

5. _____ Komisija do [...] 30 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe [...] sprejme izvedbeni akt, s katerim določi metodologijo za izračun in preverjanje deleža materialov iz odstavkov 3 in 4, recikliranih iz popotrošniških odpadkov, v tipih vozil.

Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

Člen 7

Zasnova, ki omogoča odstranitev in zamenjavo nekaterih delov in sestavnih delov v vozilih

1. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe], je zasnovano tako, da pooblaščen obrati za obdelavo iz njega med fazo ravnanja z odpadki ne morejo odstraniti delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VII.
2. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, je v zvezi s spojnimi, pritrdilnimi in tesnilnimi elementi zasnovano tako, da lahko pooblaščen obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja med fazo uporabe in fazo ravnanja z odpadki preprosto in nedestruktivno odstranijo in zamenjajo baterije za električna vozila in motorje na električni pogon v vozilih.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo odstavka 2 z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev iz vozil in zamenjavo, da se v navedeni odstavek vključijo dodatni deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII, pri čemer se upošteva tehnični in znanstveni napredek.
4. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pogoje za zasnovo za odstranitev in zamenjavo delov in sestavnih delov iz odstavka 2, kadar je to potrebno za zagotovitev usklajenega izvajanja obveznosti iz navedenega odstavka.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE III

OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV

Člen 8

Splošne obveznosti

1. Proizvajalci dokažejo, da so nova vozila, ki so jih proizvedli in so dana na trg, homologirana v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/858, Uredbe (EU) št. 168/2013 in te uredbe.
2. Za namene homologacije tipov vozil, za katere se uporabljajo zahteve iz člena 4, 5, 6 ali 7, proizvajalec predloži dokumentacijo, ki dokazuje skladnost z navedenimi zahtevami, pri čemer:
 - (a) jo vključi v opisno mapo iz člena 24 Uredbe (EU) 2018/858 ali iz člena 27 Uredbe (EU) št. 168/2013, kot je ustrezno, ter
 - (b) jo predloži homologacijskemu organu v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2018/858 ali členom 26 Uredbe (EU) št. 168/2013, kot je ustrezno.
3. Za namene homologacije vozil, za katera se uporablja zahteva iz člena 9, proizvajalec homologacijskemu organu predloži strategijo krožnosti skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 Uredbe (EU) 2018/858 ali člena 26 Uredbe (EU) št. 168/2013, kot je ustrezno.
4. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 10, proizvajalec pripravi informacije iz člena 10(1) in jih v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 predloži homologacijskemu organu skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 navedene uredbe.

5. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 11, proizvajalec homologacijskemu organu v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 ali členom 27(1) Uredbe (EU) št. 168/2013, kot je ustrezno, predloži izjavo, ki potrjuje skladnost z zahtevo iz člena 11(1), skupaj z vlogo za homologacijo [...].

Člen 9

Strategija krožnosti

1. Proizvajalec za vsako kategorijo vozil, za katero je proizvedel vozila, homologirana na podlagi Uredbe (EU) 2018/858 od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe], pripravi in začne izvajati strategijo krožnosti, da bi dal na voljo svoj celovit načrt za krožnost za naslednjih pet let. V zvezi z odstavkoma 3 in 4 dela A Priloge IV strategija vključuje informacije o tipu zadevnega tipa vozila.
2. V strategiji krožnosti so opisani ukrepi, ki jih bodo proizvajalci sprejeli za spremljanje svojih obveznosti, da zagotovijo izpolnjevanje zahtev glede krožnosti iz poglavja II, ki se preverjajo v postopkih homologacije in se uporabljajo za zadevno kategorijo vozila.
3. Strategija krožnosti vsebuje elemente iz dela A Priloge IV.
4. Proizvajalec Komisiji predloži izvod strategije krožnosti v 30 dneh po podelitvi prve homologacije za [...] vozilo [...] v zadevni kategoriji.
5. Proizvajalec spremlja ukrepe iz strategije krožnosti in nadalje ukrepa v zvezi z njimi ter vsakih pet let posodobi strategijo v skladu z delom B Priloge IV. Posodobljena strategija krožnosti se predloži homologacijskemu organu, ki je izdal homologacijo za vozilo v zadevni kategoriji, in Komisiji.
6. Komisija da strategije krožnosti in vse njihove posodobitve na voljo javnosti, pri čemer ne deli zaupnih informacij.
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo dela B Priloge IV s prilagoditvijo zahtev glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev tehničnemu in znanstvenemu napredku pri proizvodnji vozil in

ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoju trga v avtomobilskem sektorju in regulativnim spremembam.

8. Komisija do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan meseca po 83 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] in nato vsakih šest let pripravi in objavi poročilo o krožnosti avtomobilskega sektorja. Poročilo temelji zlasti na strategijah krožnosti in njihovih posodobitvah.

Člen 10

Izjava o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih

1. Proizvajalci za vsak tip vozila, homologiran od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po [.../ 12 mesecih po [.../ sprejetju izvedbenega akta o določitvi metodologije za izračun in preverjanje deleža materialov, recikliranih iz popotrošniških odpadkov, v tipih vozil, kot je navedeno v členu 6 ([.../ 5)] na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, navedejo ustrezni delež vsebnosti recikliranega:
 - (a) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta in bora v trajnih magnetih v motorjih na električni pogon;
 - (b) aluminija in njegovih zlitin;
 - (c) magnezija in njegovih zlitin;
 - (d) jekla.

Izjava se nanaša na reciklirano vsebnost teh materialov, prisotnih v tipu vozila, in za vsak delež materiala navaja, ali je material recikliran iz predpotrošniških ali popotrošniških odpadkov.

2. Homologacijski organi preverijo, ali so proizvajalci predložili zahtevano dokumentacijo in ali vsebuje informacije iz odstavka 1.
3. Z odstopanjem od odstavka 1 se zahteva po navedbi deleža reciklirane vsebnosti določenega materiala ne uporablja, če je bil za navedeni material določen cilj na podlagi člena 6(3) ali (4).

Člen 11

Informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov v vozilih

1. Proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotovijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij iz Priloge V, ki omogočajo dostop do naslednjih elementov ter njihovo varno odstranitev in zamenjavo:
 - ([...]/...)(c) deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo tekočine iz dela B Priloge VII in ki so vključeni v vozila;
 - (d) deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII, ki so vključeni v vozila;
 - (e) deli in sestavni deli, ki v času homologacije vozila vsebujejo kritične surovine iz [...] člena 28(1), točka (b), Uredbe (EU) 2024/1252;
 - (f) digitalno šifrirani sestavni deli in deli v vozilu, če tako šifriranje preprečuje njihovo popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.
2. Proizvajalci zagotovijo sodelovanje s pooblaščenimi izvajalci obdelave ter izvajalci popravil in vzdrževanja z vzpostavitvijo potrebnih komunikacijskih platform za zagotavljanje in posodabljanje informacij iz odstavka 1 in Priloge V.

Proizvajalci informacije iz prvega pododstavka zagotovijo brezplačno. Proizvajalci lahko od izvajalcev ravnanja z odpadki ter izvajalcev popravil in vzdrževanja pobirajo pristojbine v višini, potrebni za kritje upravnih stroškov zagotavljanja dostopa do zahtevanih informacij na komunikacijskih platformah.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge V z revizijo seznama delov, sestavnih delov in materialov vozil ter obsega informacij, ki jih morajo zagotoviti proizvajalci.

Člen 12

Označevanje delov, sestavnih delov in materialov v vozilih

1. Proizvajalci in njihovi dobavitelji uporabljajo nomenklaturu šifrnih standardov sestavnih delov in materialov iz točk 1 do 3 Priloge VI za označevanje in identifikacijo delov, sestavnih delov in materialov v vozilih.
2. Proizvajalci do 24. maja 2029 zagotovijo, da [...] imajo deli in sestavni deli vozil, ki vsebujejo trajne magnetne, vidno, čitljivo in neizbrisno oznako, na kateri so navedene informacije [...] v skladu s členom 28 Uredbe (EU) 2024/1252.[...]
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50, da spremeni Prilogo VI ter jo prilagodi tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Člen 13

Digitalni krožnostni potni list vozila

1. Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po [...] 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe] ima vsako vozilo, dano na trg, digitalni krožnostni potni list vozila, ki je usklajen z drugimi okoljskimi potnimi listi, povezanimi z vozili, ki so vzpostavljeni na podlagi prava Unije, zlasti s potnima listoma iz člena 77 Uredbe (EU) 2023/1542 in člena 3, točka (68), Uredbe (EU) 2024/1257, ter je po možnosti povezan z njimi.

Digitalni krožnostni potni list vozila je ustrezno usklajen z zahtevami iz Uredbe (EU) 2024/1781 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke, zlasti s členi 11 do 13.

2. Digitalni krožnostni potni list vozila, ki se daje na trg, **je dostopen brezplačno in** vsebuje:
 - (a) informacije iz člena 11 te uredbe v digitalni obliki [...][...];
 - (b) informacije o delih vozila, ki vsebujejo vrednosti svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma, kot je navedeno v odstopanju iz člena 5(3);[...]
 - (b1) izjavo o deležu vsebnosti reciklirane plastike in materialov iz člena 10(1), točke (a) do (d);
 - (b2) strategijo krožnosti za zadevni tip vozila;[...]
 - (b3) sklic na katalog rezervnih delov za zadevni tip vozila, vključno z mesti, na katerih se posamezni deli nahajajo v vozilu.
3. Proizvajalec, ki da vozilo na trg, zagotovi, da so informacije v digitalnem krožnostnem potnem listu vozila točne, popolne in posodobljene.
 - 3a. [...]
4. Vse informacije, vključene v digitalni krožnostni potni list vozila, so v skladu s pravili, ki jih je Komisija določila na podlagi odstavka 6, pri čemer so:
 - (a) osnovane na odprtih standardih;
 - (b) pripravljene v interoperabilni obliki;
 - (c) prenosljive prek odprtega interoperabilnega omrežja za izmenjavo podatkov brez vezanosti na ponudnika;
 - (d) strojno berljive in strukturirane ter je po njih mogoče iskati.
5. Digitalni krožnostni potni list vozila, ki je postalo izrabljeno vozilo, preneha obstajati najhitreje [...]12 mesecev po izdaji potrdila o uničenju za navedeno izrabljeno vozilo.

6. Komisija do [48 mesecev po začetku veljavnosti Uredbe] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pravila o:
- (a) načinu in tehnični specifikaciji rešitve, ki se uporablja za dostop do digitalnega krožnostnega potnega lista vozila;
 - (b) zahtevah glede tehnične zasnove in delovanja digitalnega krožnostnega potnega lista vozila, vključno s pravili glede:
 - (i) usklajenosti in interoperabilnosti digitalnega krožnostnega potnega lista vozila z drugimi potnimi listi in potrdili, ki jih zahteva zakonodaja Unije, kot je navedeno v odstavku 1 tega člena;
 - (ii) shranjevanja in obdelave informacij, vključenih v digitalni krožnostni potni list vozila;
 - (iii) razpoložljivosti digitalnega krožnostnega potnega lista vozila, ko proizvajalec, odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 3, preneha obstajati ali opravljati svojo dejavnost v Uniji;
 - (c) uvajanju, spreminjanju in posodabljanju informacij iz digitalnega krožnostnega potnega lista vozila s strani tretjih oseb, ki niso proizvajalec;
 - (d) lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do digitalnega krožnostnega potnega lista vozila.

Komisija pri določanju pravil iz prvega pododstavka upošteva potrebo po zagotovitvi visoke ravni varnosti in zasebnosti.

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka [...] se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE IV

RAVNANJE Z IZRABLJENIMI VOZILI

ODDELEK 1

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 14

Pristojni organ

1. Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, odgovornih za izvajanje obveznosti iz tega poglavja, zlasti za spremljanje in preverjanje, ali gospodarski subjekti, proizvajalci in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev izpolnjujejo svoje obveznosti iz členov 15 do [...]37 in Priloge I.
2. Vsaka država članica lahko med pristojnimi organi iz odstavka 1 določi eno kontaktno točko za komuniciranje s Komisijo.
3. Države članice določijo podrobnosti o organizaciji in delovanju pristojnih organov, vključno z upravnimi in postopkovnimi pravili za:
 - (a) registracijo proizvajalcev v skladu s členom [...] 19;
 - (b) izdajo dovoljenja proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom [...] 18;
 - (c) nadzor nad izvajanjem obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca v skladu s členoma 16 in 20;
 - (d) zbiranje podatkov o vozilih in izrabljenih vozilih v skladu s členoma [...] 19(12) in 49(6);
 - (e) objavljanje informacij v skladu s členom 49.

4. Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po [...]
12 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] uradno obvestijo Komisijo o imenih
in naslovih pristojnih organov, imenovanih na podlagi odstavka 1. Države članice
Komisijo nemudoma obvestijo o kakršnih koli spremembah imen ali naslovov navedenih
pristojnih organov.

Člen 15

Pooblašчени obrati za obdelavo

1. Brez poseganja v Direktivo 2010/75/EU vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati
postopke obdelave izrabljenih vozil, pridobi dovoljenje pristojnega organa v skladu s
členom 23 Direktive 2008/98/ES in izpolnjuje pogoje iz navedenega dovoljenja.
2. Pristojni organ pred izdajo dovoljenja iz odstavka 1 preveri, ali ima obrat ali podjetje [...]
zmogljivosti, potrebne za izpolnjevanje obveznosti iz člena 27.
3. V dovoljenjih iz odstavka 1 je navedeno, da so obrati za obdelavo pristojni za izdajo
potrdila o uničenju iz člena 25. Države članice lahko na splošno določijo, da so obrati za
obdelavo pristojni za izdajo potrdila o uničenju iz člena 25.
- 3a. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so
imenovane v skladu s členom 17(1), lahko sklenejo pogodbe s pooblaščenimi obrati za
obdelavo za namene izpolnjevanja svojih obveznosti glede odgovornosti proizvajalca.
Take pogodbe so pravične, pregledne in nediskriminatorne ter lahko temeljijo na modelu,
ki ga določi država članica.

4. [...] Države članice zagotovijo, da so pogoji v dovoljenju in postopki za njegovo izdajo v celoti usklajeni, kadar je v navedene postopke za izdajo dovoljenj vključenih več pristojnih organov ali več obratov ali podjetij, ki nameravajo izvajati postopke obdelave izrabljenih vozil, da se zagotovi učinkovit celostni pristop vseh organov, pristojnih za ta postopek.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje izvedbenega akta za določitev podrobnih zahtev, ki se uporabljajo za pogodbe iz odstavka 3a, da se zagotovijo pravični, pregledni in nediskriminatorni pogoji. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

ODDELEK 2

RAZŠIRJENA ODGOVORNOST PROIZVAJALCA

Člen 16

Razširjena odgovornost proizvajalca

Za proizvajalce se od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] za vozila, za katera prvič omogočijo dostopnost na trgu na ozemlju države članice, uporablja razširjena odgovornost proizvajalca. Sistem [...] razširjene odgovornosti proizvajalca je v skladu s členoma 8 in 8a Direktive 2008/98/ES ter z zahtevami iz tega poglavja.

Razširjena odgovornost proizvajalca vključuje obveznost proizvajalcev, da zagotovijo naslednje:

- (a) vozila, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice in ki postanejo izrabljena vozila, so
 - (i) zbrana v skladu s členom 23;
 - (ii) obdelana v skladu s členom 27;
- (b) izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo izrabljena vozila iz točke (a), izpolnjujejo cilje iz člena 34.

Države članice lahko v najbolj oddaljenih regijah glede na značilnosti teh regij prilagodijo obveznosti proizvajalcev, da bi zagotovile storitev in krile stroške ravnanja z izrabljenimi vozili.

Poleg informacij iz člena 8a(3), točka (e), Direktive 2008/98/ES proizvajalci na svojih spletiščih enkrat letno ob upoštevanju poslovne in industrijske zaupnosti objavijo informacije o zbiranju izrabljenih vozil in doseganju ciljev glede ponovne uporabe in recikliranja, ponovne uporabe in predelave ter recikliranja plastike.

Člen [...] 17

Organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnjevali samostojno, ali pa za izpolnjevanje teh obveznosti v njihovem imenu pooblastijo organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki ima dovoljenje v skladu s členom [...] 18.

Države članice lahko sprejmejo ukrepe, na podlagi katerih morajo proizvajalci za izpolnjevanje svojih obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca iz člena 16 pooblastiti organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

2. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo zaupnost podatkov, s katerimi razpolagajo, kar zadeva zaščitene informacije ali informacije, ki jih je mogoče neposredno pripisati posameznim proizvajalcem ali njihovim [...] pooblaščenim zastopnikom za razširjeno odgovornost proizvajalca.

3. Poleg informacij iz člena 8a(3), točka (e), Direktive 2008/98/ES organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev na svojih spletiščih [...] enkrat letno ter ob upoštevanju poslovne in industrijske zaupnosti objavijo informacije o zbiranju izrabljenih vozil in doseganju ciljev glede ponovne uporabe in recikliranja, ponovne uporabe in predelave ter recikliranja plastike s strani proizvajalcev, ki so pooblastili organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.
4. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo [...] redni dialog med deležniki v skladu s členom 8a, odstavek 6, Direktive 2008/98/ES.

Člen [...]18

Dovoljenje za izpolnjevanje razširjene odgovornosti proizvajalca

1. Proizvajalec v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovane v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, zaprosijo pristojni organ za dovoljenje.
2. Dovoljenje se izda le, če se dokaže, da so izpolnjene zahteve iz člena 8a(3), točke (a) do (d), Direktive 2008/98/ES in da ukrepi, ki jih je sprejel proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zadostujejo za izpolnitev obveznosti iz tega poglavja v zvezi s številom vozil, za katera proizvajalec ali proizvajalci, v imenu katerih deluje organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, prvič omogočijo dostopnost na trgu na ozemlju države članice.

Proizvajalec v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovane v primeru kolektivnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, so lahko registrirani samo, če so od pristojnega organa pridobili dovoljenje v skladu s tem členom. To ne posega v možnost, da se postopek registracije na podlagi člena 19 in postopek izdaje dovoljenja na podlagi tega člena združita v enoten postopek.

3. Države članice v svoje ukrepe za določitev upravnih in postopkovnih pravil iz člena 14(3), točka (b), vključijo podrobnosti o postopku izdaje dovoljenja, ki se lahko razlikujejo glede na to, ali se nanaša na samostojno ali kolektivno izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, in načine za preverjanje skladnosti proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z informacijami, ki jih morajo proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotoviti v ta namen.
4. Proizvajalec ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev nemudoma obvestijo pristojni organ o vseh spremembah informacij v dovoljenju, o vseh spremembah, ki se nanašajo na pogoje dovoljenja, ali o dokončnem prenehanju dejavnosti.
5. Mehanizem samonadzora iz člena 8a(3), točka (d), Direktive 2008/98/ES se izvaja redno in vsaj vsaka tri leta ter na zahtevo pristojnega organa, da se preveri, ali se določbe iz navedene točke spoštujejo in ali so pogoji za dovoljenje iz odstavka 2 še vedno izpolnjeni. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev pristojnemu organu na zahtevo predloži poročilo o samonadzoru in po potrebi osnutek načrta popravnih ukrepov. Brez poseganja v pristojnosti iz odstavka 6 lahko pristojni organ predloži pripombe na poročilo o samonadzoru in osnutek načrta popravnih ukrepov ter vse take pripombe sporoči proizvajalcu ali organizaciji za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev na podlagi navedenih pripomb pripravi in izvede načrt popravnih ukrepov.
6. Pristojni organ se lahko odloči za preklic dovoljenja, če proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev ne izpolnjuje več zahtev glede organizacije zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, ne poroča pristojnemu organu, ne obvesti uradno pristojnega organa o kakršnih koli spremembah, ki se nanašajo na pogoje dovoljenja, ali preneha izvajati dejavnosti.

Člen [...] 19

Registracija [...]

1. Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] vzpostavijo register proizvajalcev za spremljanje skladnosti proizvajalcev z zahtevami iz tega poglavja.

Register vključuje povezave do spletišč drugih nacionalnih registrov proizvajalcev, da se v vseh državah članicah olajša registracija proizvajalcev ali [...] pooblaščenih zastopnikov za razširjeno odgovornost proizvajalca v vseh državah članicah, ter do nacionalnih spletišč z informacijami o postopku registracije, če so na voljo.

Komisija do [Urad za publikacije: vstavite datum = trideset mesecev po začetku veljavnosti te [...] uredbe] vzpostavi spletišče s povezavami do vseh nacionalnih registrov, da se v vseh državah članicah olajša registracija proizvajalcev, ter do nacionalnih spletišč z informacijami o postopku registracije, če so na voljo.

2. Proizvajalci se vpišejo v register iz odstavka 1. V ta namen vložijo vlogo za registracijo v vsaki državi članici, v kateri prvič omogočijo dostopnost vozila na trgu.

Proizvajalci predložijo vlogo za registracijo v sistemu za elektronsko obdelavo podatkov iz odstavka 8, točka (a).

Proizvajalci omogočijo dostopnost vozil na trgu države članice le, če so sami ali, v primeru pooblastila, njihovi [...] pooblaščenih zastopniki za razširjeno odgovornost proizvajalca registrirani v navedeni državi članici.

3. Vloga za registracijo vsebuje informacije iz Priloge VIII. Države članice lahko po potrebi zahtevajo dodatne informacije ali dokumente za učinkovito uporabo registra proizvajalcev.
4. Z odstopanjem od odstavka 3 se informacije iz točke 1(d) Priloge VIII navedejo bodisi v vlogi za registracijo iz odstavka 3 bodisi v vlogi za pridobitev dovoljenja iz člena [...] 18.
5. Kadar proizvajalec imenuje organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom [...] 17, navedena organizacija smiselno izpolnjuje obveznosti iz tega člena, razen če država članica, v kateri je prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, določi drugače.

6. Obveznosti iz tega člena lahko v imenu proizvajalca izpolni [...] pooblaščeni zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca.

Če pooblaščeni zastopnik v določeni državi članici zastopa več kot enega proizvajalca, ta pooblaščeni zastopnik navede ime in kontaktne podatke za vsakega od zastopanih proizvajalcev posebej.

7. Države članice se lahko odločijo, da postopek registracije iz tega člena in postopek izdaje dovoljenja iz člena [...] 18 predstavljata enoten postopek, če vloga za pridobitev dovoljenja izpolnjuje zahteve iz odstavkov 3 do 6 tega člena.

8. Pristojni organ:

- (a) na svojem spletišču objavi informacije o postopku prijave prek sistema za elektronsko obdelavo podatkov;
- (b) odobri registracije in zagotovi registracijsko številko v največ 12 tednih od trenutka, ko so predložene vse informacije, zahtevane na podlagi odstavkov 2 in 3.

9. Pristojni organ lahko:

- (a) določi načine v zvezi z zahtevami in postopkom registracije brez dodajanja vsebinskih zahtev, ki bi dopolnjevale zahteve iz odstavkov 2 in 3;
- (b) proizvajalcem zaračuna sorazmerne pristojbine na podlagi stroškov za obdelavo vlog iz odstavka 2 in člena 18, odstavek 1.

10. Pristojni organ lahko zavrne ali prekliče registracijo proizvajalca, če podatki iz odstavka 3 in z njimi povezana dokumentarna dokazila niso predloženi ali niso zadostni ali če proizvajalec ne izpolnjuje več zahtev iz točke 1(d) Priloge VIII.

Pristojni organ prekliče proizvajalčevo registracijo, če je proizvajalec prenehal obstajati.

11. Proizvajalec ali, kjer je ustrezno, njegov [...] pooblaščeni zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovana v imenu proizvajalcev, ki jih zastopa, nemudoma uradno obvesti pristojni organ o vseh spremembah informacij, ki jih vsebuje registracija, in o vsakem trajnem prenehanju dostopnosti vozil iz registracije na trgu na ozemlju države članice.

12. Proizvajalec ali, kjer je ustrezno, njegov [...] pooblaščeni zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev poroča pristojnemu organu, odgovornemu za register, o izvajanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca.

Člen 20

Finančna odgovornost proizvajalcev

1. Finančni prispevki proizvajalca krijejo naslednje stroške, povezane z vozili, katerih dostopnost omogoča na trgu:
- (a) stroške zbiranja izrabljenih vozil, [...] potrebnega za izpolnitev zahtev iz členov 23 do 26, in njihovega poznejšega prevoza od zbirnega mesta do pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je izdal potrdilo o uničenju, ter stroške obdelave izrabljenih vozil, potrebne za izpolnitev zahtev iz členov 27 do [...] 31, 34 in [...] 36, če na podlagi člena 8a, odstavek 4, točke (a) do (c), Direktive 2008/98/ES upoštevajo prihodke izvajalcev ravnanja z odpadki, povezane s prodajo rabljenih nadomestnih delov in rabljenih nadomestnih sestavnih delov, očiščenih izrabljenih vozil ali sekundarnih surovin, recikliranih iz izrabljenih vozil;
 - (b) stroške izvajanja kampanj ozaveščanja, namenjenih povečanju zbiranja izrabljenih vozil;
 - (c) stroške vzpostavitve sistema obveščanja iz člena 25;

- (d) stroške zbiranja podatkov in poročanja pristojnim organom.

Za vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2000/53/ES in so bila dana na trg pred začetkom veljavnosti te uredbe, z odstopanjem od prvega pododstavka, točka (a), in odstavka 1a tega člena v državah članicah, v katerih proizvajalcem v skladu s členom 5(4), drugi pododstavek, Direktive 2000/53/ES ni bilo treba kriti vseh stroškov, temveč le znaten del stroškov, finančni prispevki, ki jih mora zagotoviti proizvajalec teh vozil, ustrezajo ravni, ki predstavlja znaten del stroškov iz navedene direktive.

- 1a. Finančni prispevki, ki jih plačajo proizvajalci, ki dajo vozilo na trg, krijejo sorazmerno z njihovim tržnim deležem tudi stroške iz točke (a) odstavka 1, povezane z vozili, za katera proizvajalca v državi članici, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, ni mogoče identificirati ali je prenehal obstajati.
2. Pristojni organ v tesnem sodelovanju s proizvajalci, organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalci ravnanja z odpadki spremlja:
- (a) povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter prihodke izvajalcev ravnanja z odpadki;
 - (b) raven finančnih prispevkov, ki jih morajo proizvajalci plačati organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovanim v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, da se stroški pravično porazdelijo med vse zainteresirane subjekte.
3. Finančni prispevki proizvajalcev, ki omogočajo dostopnost vozil za posebne namene na trgu, krijejo samo stroške iz točke (a) odstavka 1, ki se nanašajo na zbiranje in očiščenje takih vozil.
4. Proizvajalci v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo jamstvo za vozila, katerih dostopnost na trgu prvič omogočijo na ozemlju države članice. Navedeno jamstvo zagotavlja financiranje postopkov iz odstavka 1 v zvezi z navedenimi vozili.

Znesek jamstva določijo države članice, v katerih je bila prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, ob upoštevanju meril iz člena 21.

Jamstvo je lahko v obliki sodelovanja proizvajalca v ustreznih shemah za financiranje ravnanja z izrabljenimi vozili, [...] finančnega jamstva ali enakovrednega zavarovanja.

5. Brez poseganja v člena 107 in 108 PDEU je lahko v primeru državne organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev tako jamstvo v obliki javnega sklada, ki se financira s pristojbinami proizvajalcev in za katerega je država članica, ki vodi organizacijo, solidarno odgovorna.
6. Proizvajalec osnovnega vozila se šteje za proizvajalca in lahko od ostalih proizvajalcev v poznejših fazah homologacije pobira sorazmerne prispevke.

Člen 21

Prilagoditev pristojbin

1. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo, da se finančni prispevki, ki jim jih plačajo proizvajalci, prilagajajo ob upoštevanju vsaj naslednjega:
 - (a) teže vozila;
 - (b) tipa sistema za prenos moči;
 - (c) stopnje možnosti recikliranja in ponovne uporabnosti tipa vozila, ki mu vozilo pripada, na podlagi informacij, predloženih homologacijskemu organu v skladu s členom 4;

- (d) časa, potrebnega za razstavljanje vozila v pooblaščenem obratu za obdelavo, zlasti za dele in sestavne dele, ki jih je treba na podlagi člena 30 odstraniti pred drobljenjem;
 - (e) deleža materialov in snovi, ki preprečujejo visokokakovostni postopek recikliranja, kot so lepila, sestavljena plastika ali materiali, ojačani z ogljikom;
 - (f) odstotka vsebnosti recikliranih materialov iz členov 6 in 10, uporabljenih v vozilu;
 - (g) prisotnosti in količine snovi iz člena 5(2).
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje [...] izvedbenega akta v skladu s členom [...] 51(2) za [...] določitev [...] podrobnih pravil o načinu uporabe meril iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

Člen 22

Mehanizem razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici

1. Kadar vozilo postane izrabljeno vozilo v državi članici, ki ni država članica, na ozemlju katere je bila prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, in proizvajalca ni mogoče identificirati na ozemlju države članice, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, proizvajalec [...], ki je dal navedeno vozilo na trg, ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar je imenovana v skladu s členom [...] 17, iz odstavka 2 tega člena zagotovi, da so kriti [...] stroški postopkov ravnanja z odpadki iz člena 20, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v drugih državah članicah.
2. Proizvajalec, ki daje vozilo na trg, ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar je imenovana v skladu s členom [...] 17, v državi članici, v kateri je proizvajalec dal navedeno vozilo na trg:

- (a) s pisnim pooblastilom [...] pooblasti zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki državi članici;
- (b) vzpostavi mehanizme čezmejnega sodelovanja z izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo postopke ravnanja z odpadki iz člena 20.

2a. Države članice lahko za kritje stroškov postopkov ravnanja z odpadki iz odstavka 1 člena 20 od lastnikov vozil zahtevajo plačilo upravne pristojbine za rabljena vozila ali vozila, za katera proizvajalca ni mogoče identificirati, ki so prvič registrirana v tej državi članici. Upravna pristojbina ne presega finančnega prispevka na podlagi člena 20(1).

- 3. Država članica, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, spremlja skladnost proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, z odstavkoma 1 in 2. Spremljanje temelji na informacijah, ki jih proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, preverijo in sporočijo pristojnim organom v zvezi z izvajanjem odstavkov 1 in 2, zlasti na izračunu in razporeditvi stroškov za ravnanje z izrabljenimi vozili iz odstavka 1, ob ustreznem upoštevanju poslovne zaupnosti in drugih pomislekov glede konkurenčnosti.
- 4. Kadar je to potrebno za zagotovitev skladnosti s tem členom in preprečitev izkrivljanja enotnega trga ter ob upoštevanju informacij, ki jih predložijo države članice na podlagi dejavnosti sodelovanja in spremljanja iz odstavkov 2 in 3, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 te uredbe, s katerimi določi podrobna pravila o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih mehanizmov iz odstavka 1.

ODDELEK 3

ZBIRANJE IZRABLJENIH VOZIL

Člen 23

Zbiranje izrabljenih vozil

1. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, vzpostavijo ali sodelujejo pri vzpostavitvi sistemov zbiranja [...] za vsa [...] vozila [...], katerih dostopnost na trgu so prvič omogočile na ozemlju države članice in ki so postala izrabljena vozila.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, vzpostavijo sisteme zbiranja za vsa izrabljena vozila.

2. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, zagotovijo, da sistemi zbiranja iz odstavka 1:
 - (a) zajemajo celotno ozemlje države članice;
 - (b) [...] imajo ustrezno razpoložljivost pooblaščenih obratov za obdelavo ali zbirnih mest, pri čemer se upoštevajo velikost in gostota prebivalstva ter pričakovana količina izrabljenih vozil in zagotovi, da obrati niso omejeni na območja, kjer sta zbiranje in nadaljnje ravnanje najbolj donosna;
 - (c) zagotavljajo zbiranje odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilih vozil;
 - (d) omogočajo zbiranje izrabljenih vozil vsake blagovne znamke, ne glede na njihov izvor;
 - (e) omogočajo zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo brezplačen [...] sprejem vseh izrabljenih vozil, kot je določeno v členu 24(2).

3. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, na svojih spletiščih objavijo in redno posodablajo seznam zbirnih mest in pooblaščenih obratov za obdelavo ter izvajajo izobraževalne kampanje za spodbujanje sistemov zbiranja izrabljenih vozil in obveščanje o okoljskih posledicah neustreznega zbiranja izrabljenih vozil in ravnanja z njimi. Države članice lahko zahtevajo, da se izobraževalne kampanje usklajujejo znotraj države članice v sodelovanju s proizvajalci ali organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 17, ter pristojnimi organi.
4. Države članice lahko dovolijo, da [...] zbirni centri, ki niso pooblaščen obrati za obdelavo, [...] zbirajo izrabljena vozila.
- [...]
- Zbirna mesta pridobijo dovoljenje pristojnega organa v skladu s členom 23 Direktive 2008/98/ES in izpolnjujejo pogoje iz navedenega dovoljenja.
- Pristojni organ pred izdajo dovoljenja preveri, da ima tak obrat ali podjetje zmogljivosti, potrebne za izpolnjevanje naslednjih obveznosti:
- (a) [...] zbiranje izrabljenih vozil in njihovo začasno skladiščenje v skladu z [...] delom A Priloge VII;
 - (b) [...] pripravo na prenos zbranih izrabljenih vozil v pooblaščen obrate za obdelavo tako, da prepreči nenamerno uhajanje tekočin in nepooblaščen dostop do zbirnega mesta;
 - (ba) ureditev prevoza do pooblaščenega obrata za obdelavo, kadar je na zbirnem mestu hkrati skladiščenih osem ali več izrabljenih vozil, ter
 - (c) zagotavljanje, da se vsa zbrana izrabljena vozila prenesejo v pooblaščen obrat za obdelavo v enem [...] mesecu od prejema izrabljenega vozila. [...]

[...] [...]

5. Na zbirnih mestih [...] lastniku vozila izdajo dokument v elektronski obliki, ki potrjuje prejem izrabljenega vozila, in ga prek postopka elektronskega obveščanja, vzpostavljenega v skladu s členom 25(2), predložijo ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi na podlagi člena 14.

Člen 24

Dostava izrabljenih vozil [...]

1. Lastnik vozila, ki postane izrabljeno vozilo, in vsak gospodarski subjekt, ki deluje v imenu lastnika vozila, to vozilo brez nepotrebnega odlašanja dostavi v pooblaščeneni obrat za obdelavo ali na zbirno mesto. [...]
2. Dostava izrabljenega vozila, vključno z rabljenimi ali nadomestnimi deli, ki nastanejo pri popravlilu ali vzdrževanju vozila, [...] je za zadnjega lastnika vozila brezplačna, razen če izrabljeno vozilo nima bistvenih delov ali sestavnih delov [...] ali vsebuje odpadke, ki so bili dodani izrabljenemu vozilu.

Za namene tega člena so bistveni deli:

- (a) motorji na električni pogon, vključno z njihovimi ohišji in vsemi pripadajočimi krmilnimi enotami, napeljavo ter drugimi deli, sestavnimi deli in materiali;
- (b) baterije za električna vozila, kot so opredeljene v členu 3, točka (14), Uredbe (EU) 2023/1542;
- (c) motorji;
- (d) katalizatorji;
- (e) menjalniki;
- (f) karoserija.

V primeru, da v električnem vozilu ni baterije, je dostava izrabljenega vozila brezplačna, če zadnji lastnik vozila predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.

3. Zahteve iz odstavka 2 se ne uporabljajo za vozila, za katera je zavarovalnica razglasila, da je na njih nastala tehnična popolna škoda.

Člen 25

Potrdilo o uničenju

1. Pooblaščen obrati za obdelavo po tem, ko jim je dostavljeno izrabljeno vozilo, zadnjemu lastniku vozila izdajo potrdilo o uničenju [...] Potrdilo o uničenju se [...] izda v skladu s predlogo iz Priloge IX. Ta obveznost ne velja za vozila kategorije L, ki jih ni treba registrirati v zadevni državi članici.
2. Potrdilo o uničenju se izda v elektronski obliki in se prek postopka elektronskega obveščanja predloži ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi na podlagi člena 14. Pooblaščen obrat za obdelavo predloži kopijo elektronskega obvestila zadnjemu lastniku vozila in vsem gospodarskim subjektom, ki delujejo v imenu lastnika vozila.
3. Če je izrabljeno vozilo, za katero je bilo izdano potrdilo o uničenju v eni državi članici, registrirano v drugi državi članici, ustrezni organi [...], ki jih imenuje država članica, v kateri je bilo izdano potrdilo o uničenju, obvestijo ustrezne organe [...], ki jih imenuje država članica, v kateri je vozilo registrirano, da je bilo za zadevno vozilo izdano potrdilo o uničenju.
4. Ustrezni organi za registracijo vozil razveljavijo [...] registracijo izrabljenega vozila šele po prejemu potrdila o uničenju navedenega vozila.
5. Potrdila o uničenju, izdana v eni državi članici, se priznajo v vseh drugih državah članicah.

Člen 26

[.../ [...] [...] [...]

ODDELEK 4

OBDELAVA IZRABLJENIH VOZIL

Člen 27

Obveznosti pooblaščenih obratov za obdelavo

1. Pooblašчени obrati za obdelavo zagotovijo, da se vsa izrabljena vozila ter njihovi deli, sestavni deli in materiali ter odpadni deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, sprejmejo in obdelajo v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, in to uredbo.
2. [...]
3. Pooblašчени obrati za obdelavo:
 - (a) skladiščijo, tudi začasno, vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela A Priloge VII;
 - (b) očistijo vsa izrabljena vozila v skladu s členom 29 in minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VII;
 - (c) iz izrabljenega vozila odstranijo dele in sestavne dele iz dela C Priloge VII[...] v skladu s členoma 30 in 31;

- (d) obdelajo vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu s členi 28, 29, 30, 31, 32, 35 in 36 te uredbe in njeno Prilogo VII, hierarhijo ravnanja z odpadki in splošnimi zahtevami iz člena 4 Direktive 2008/98/ES [...];
- (e) zagotovijo, da se z vso obdelavo izrabljenih vozil iz odstavka 2 dosežejo cilji iz člena 34, in uporabljajo najboljše razpoložljive tehnologije, kadar je to ustrezno, kot so opredeljene v členu 3(10) Direktive 2010/75/EU.

Pooblašчени obrati za obdelavo poleg izpolnjevanja zahtev iz člena 35

Direktive 2008/98/ES tri leta elektronsko hranijo evidenco vseh izvedenih postopkov obdelave izrabljenih vozil iz točk (a) do (e) in lahko te informacije na zahtevo predložijo ustreznim nacionalnim organom.

4.[...] [...]Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge VII s prilagoditvijo minimalnih zahtev za obdelavo izrabljenih vozil znanstvenemu in tehničnemu napredku na področju tehnologij obdelave, vključno z:

- (a) dodajanjem, črtanjem ali spreminjanjem delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VII;
- (b) revidiranjem ciljnih vrednosti za izstopne frakcije iz točke 2 dela G Priloge VII;
- (c) razširitvijo seznama tipov aluminijevih zlitin iz točke 2b dela G Priloge VII;
- (d) dodajanjem zahtev glede kakovosti za izboljšanje ločevanja plastike, primerne za recikliranje, in ciljnih vrednosti za poznejše tehnologije recikliranja, ki zadevajo točko 2 dela G Priloge VII.[...]

5. Države članice spodbujajo pooblaščen obrate za obdelavo, naj uvedejo certificirane sisteme okoljskega ravnanja v skladu z Uredbo (ES) št. 1221/2009.

Člen 28

Splošne zahteve glede drobljenja

1. Pooblaščen obrati za obdelavo in drugi izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo postopke drobljenja, od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po [...]]36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zahtevajo, da so izrabljena vozila, ki so jim bila dostavljena za drobljenje, ali večji konstrukcijski deli in sestavni deli šasij ali karoserije izrabljenih vozil kategorij N2, N3, M2, M3 in O, ki so jim bila dostavljena za drobljenje ali razrez, [...]:
 - (a) [...] očiščena v skladu s členom 29, njihovi deli in sestavni deli pa odstranjeni v skladu s členom 30, ter
 - (b) da jim je priložena kopija potrdila o uničenju, ki je bilo izdano za zadevno izrabljeno vozilo.
2. Pooblaščen obrati za obdelavo in izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo dejavnosti drobljenja in [...] prejemajo izrabljena vozila, ki ne izpolnjujejo zahtev iz odstavka 1:
 - (a) o neskladnosti poročajo pristojnemu organu, pri čemer vključijo imen in kontaktne podatke fizične ali pravne osebe, ki je pooblaščenemu obratu za obdelavo ali drugemu izvajalcu ravnanja z odpadki izrabljeno vozilo dostavila za drobljenje;
 - (b) ne izvedejo postopkov drobljenja za navedena izrabljena vozila, razen če pristojni organ take postopke odobri oziroma dokler niso izvedeni potrebni koraki za obdelavo izrabljenih vozil v skladu s členoma 29 in 30 ter izdajo potrdila o uničenju v skladu s členom 25.
3. Pooblaščen obrati za obdelavo in izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo drobljenje izrabljenih vozil, [...] drobijo izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale skupaj z [...] drugimi odpadki le, če so izpolnjena merila in mejne vrednosti iz dela G, točki (1) in (2), Priloge VII.

Člen 29

Očiščenje izrabljenih vozil

1. Pooblaščen obrat za obdelavo [...] v 30 dneh po dostavi izrabljenega vozila in pred nadaljnjo obdelavo očisti navedena vozila v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VII.
2. Tekočine iz dela B Priloge VII se zbirajo in skladiščijo ločeno v skladu z zahtevami iz dela A Priloge VII. Odpadna olja se zbirajo in skladiščijo ločeno od drugih tekočin ter se obdelajo v skladu s členom 21 Direktive 2008/98/ES.
3. Deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo snovi iz člena 5(2), se odstranijo iz izrabljenih vozil, z njimi pa se ravna v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES.
4. Baterije se ločeno odstranijo iz izrabljenih vozil in skladiščijo na določenem območju za nadaljnjo obdelavo v skladu s členom 70(3) Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
5. Z deli, sestavnimi deli in materiali, ki so bili očiščeni, se ravna in se jih označuje v skladu s členoma 18 in 19 Direktive 2008/98/ES.
6. Pooblaščen obrat za obdelavo dokumentira očiščenje izrabljenih vozil z beleženjem informacij iz dela B, točka 3, Priloge VII in te informacije za vsako koledarsko leto sporoči pristojnemu organu države članice, v kateri so bila izrabljena vozila zbrana, v šestih mesecih po koncu koledarskega leta in v obliki, ki jo določi pristojni organ države članice.

Člen 30

Obvezna odstranitev delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem

1. Pooblaščen obrati za obdelavo od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotovijo, da se deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII odstranijo iz izrabljenega vozila pred drobljenjem ali stiskanjem in po zaključku postopkov očiščenja iz člena 29, in sicer na nedestruktiven način, če jih je mogoče ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti v skladu s členom 31.

Pooblaščen obrati za obdelavo zagotovijo, da se odstranjeni deli in sestavni deli iz prvega pododstavka, ki jih ni mogoče ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti, pošljejo v recikliranje v skladu z zahtevami za obdelavo iz dela F Priloge VII.

2. [...] Pred drobljenjem ni obvezno odstraniti delov ali sestavnih delov, ki jih ni mogoče ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti, če pooblaščen obrat za obdelavo dokaže, da tehnologije za naknadno drobljenje [...] ločujejo materiale od delov in sestavnih delov [...], kot je določeno v drugem stolpcu dela C[...] Priloge VII, tako učinkovito kot postopki ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja ter da so izpolnjena merila in mejne vrednosti iz dela G, točki (1) in (2), Priloge VII.

Pooblaščen obrat za obdelavo za namene prvega pododstavka zagotovi informacije iz dela G, točka 3, Priloge VII.

3. Pooblaščen obrati za obdelavo poleg izpolnjevanja obveznosti iz člena 35 Direktive 2008/98/ES vodijo evidence o izrabljenih vozilih, ki se obdelajo brez predhodne odstranitve delov, sestavnih delov in materialov v skladu z odstavkom 2, vključno z imenom in naslovom obratov za obdelavo ter identifikacijsko številko vozila (VIN) zadevnih izrabljenih vozil.

Pooblaščen obrati za obdelavo zagotovijo informacije iz evidenc iz prvega pododstavka pristojnemu organu v skladu s členom 49(6).

Člen 31

Zahteve glede odstranjenih delov in sestavnih delov

1. Pooblašчени obrati za obdelavo ocenijo [...] vse dele in sestavne dele, odstranjene iz izrabljenega vozila v skladu s členom 30(1), [...] da se ugotovi, ali so primerni za:

- (a) ponovno uporabo, v skladu z delom D, točka 1(a), Priloge VII;
- (b) ponovno izdelavo ali obnovo, v skladu z delom D, točka 1(b), Priloge VII;
- (c) recikliranje ali
- (d) druge postopke obdelave, ob upoštevanju posebnih zahtev za obdelavo iz dela F Priloge VII.

[...]

Ocena se izvede zlasti ob upoštevanju tehnične izvedljivosti izvedbe postopkov iz prvega pododstavka in varnostnih zahtev za vozila.

[...]

2. [...] Pooblašчени obrati za obdelavo:

- [...] (a) označijo [...] odstranjene dele in sestavne dele, primerne za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo v skladu z delom D, točka 2, Priloge VII;

[...] [...]

(b) zagotovijo ustrezno zaščito delov in sestavnih delov pred poškodbami med prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem;

(c) predložijo kopijo računa ali pogodbe, povezane s prenosom delov ali sestavnih delov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo.

3. Deli in sestavni deli iz dela E Priloge VII se ne uporabijo ponovno, razen če je z izvedeno tehnično oceno potrjeno, da je uporaba teh delov in sestavnih delov skladna z veljavnimi zahtevami za vozila iz Uredbe (EU) 2018/858. Ti nadomestni deli se lahko prenesejo na drug gospodarski subjekt za ponovno uporabo le v primeru, da jih bo vgradil kvalificirani izvajalec popravil in vzdrževanja.

4. Deli in sestavni deli, ocenjeni kot primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, se ne štejejo za odpadke. Pooblaščen obrati za obdelavo ustreznim nacionalnim organom na zahtevo predložijo dokumentacijo, ki potrjuje izvedeno oceno, tudi kadar se deli in sestavni deli prevažajo za namene ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove.

5. Določbe iz odstavka 4 se ne uporabljajo za baterije, odstranjene iz izrabljenih vozil, za katere se uporablja Uredba (EU) 2023/1542.

Člen 32

Trgovina z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli

1. Od [Urad za publikacije: *vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] vsak [...] gospodarski subjekt, [...] ki prodaja rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene nadomestne dele in sestavne dele [...]:

[...] zagotovi, da imajo deli in sestavni deli [...] oznake v skladu s členom 31(2), točka (a).

[...].

2. Če gospodarski subjekti prodajajo rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene dele in sestavne dele potrošnikom, zagotovijo, da lahko ti deli in sestavni deli pri običajni uporabi ohranijo svoje zahtevane funkcije in zmogljivost ter izpolnjujejo druge zahteve, ki veljajo za prodano blago v skladu z Direktivo (EU) 2019/771.
3. Te zahteve se uporabljajo ne glede na uporabljenno tehniko trgovanja, vključno s spletnimi platformami, kot so opredeljene v členu 3, točka (i), Uredbe (EU) 2022/2065.

Člen 33

Ponovna uporaba, ponovna izdelava in obnova delov in sestavnih delov

1. Države članice od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejemajo potrebne spodbude za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so bili odstranjeni med uporabo vozila ali v fazi konca njegove življenjske dobe.

Spodbude iz prvega pododstavka[...] lahko vključujejo:

- (a) zahtevo, da izvajalci vzdrževanja in popravil strankam ponudijo popravilo vozila z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi nadomestnimi deli in sestavnimi deli skupaj s ponudbo za popravilo vozila z novimi deli in sestavnimi deli, če je taka zahteva oblikovana tako, da mikro in malim podjetjem ne povzroča pretiranih stroškov ali upravnih bremen;
- (b) uporabo ekonomskih spodbud[...].

Komisija olajša izmenjavo informacij in dobrih praks med državami članicami v zvezi s takimi spodbudami.

2. Komisija spremlja učinkovitost spodbud, ki jih uvajajo države članice.

Člen 34

Cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave

1. Države članice [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan koledarskega leta po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] [...] sprejmejo potrebne ukrepe, da bi proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, dosegli naslednje cilje, ki jih morajo [...] uresničiti izvajalci ravnanja z odpadki:
 - (a) ponovna uporaba in predelava, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 95 % povprečne teže na vozilo brez baterij na leto;
 - (b) ponovna uporaba in recikliranje, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 85 % povprečne teže na vozilo brez baterij na leto.
2. Države članice od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan koledarskega leta po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejmejo potrebne ukrepe za proizvajalce ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom [...] 17, da bi zagotovile, da izvajalci ravnanja z odpadki dosežejo letni cilj za recikliranje plastike v višini vsaj 30 % skupne povprečne teže plastike izrabljenih vozil[...].

[...]Teža reciklirane plastike in skupna teža plastike iz prvega pododstavka ne vključuje elastomerov, duroplastov, razen poliuretanskih pen, ki se uporabljajo za oblazinjenje, in plastike, ki vsebuje katero koli snov [...]iz člena 7 Uredbe (EU) 2019/1021 ali je z njo onesnažena, kadar so presežene mejne vrednosti iz Priloge IV k navedeni uredbi.[...]

Člen 35

Prepoved odlaganja neinertnih odpadkov

Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] se težke in lahke frakcije iz drobilnika iz [...] izrabljenih vozil, **ki ostanejo po obdelavi** in ki vsebujejo neinertne odpadke [...], ne sprejmejo na odlagališču, kadar presežejo mejne vrednosti iz dela G, točki 2(c) in 2(d), Priloge VII.

Člen 36

Pošiljke izrabljenih vozil

1. Obdelava izrabljenih vozil se lahko izvaja zunaj zadevne države članice ali zunaj Unije, če je pošiljka izrabljenih vozil ali odpadkov, proizvedenih v procesu njihove obdelave, v skladu z Uredbo [...] (EU) 2024/1157.

- 1a. Za namene razlikovanja med rabljenimi vozili in izrabljenimi vozili lahko pristojni organi držav članic pregledajo pošiljke rabljenih vozil, za katere sumijo, da so izrabljena vozila, da bi ugotovili, ali izpolnjujejo zahteve iz člena 37 in Priloge I, in te pošiljke ustrezno spremljajo.

Kadar pristojni organi v državi članici ugotovijo, da predvidena pošiljka rabljenih vozil vključuje eno ali več izrabljenih vozil, se lahko stroški ustreznih analiz, inšpekcijskih pregledov in skladiščenja vozil, za katera se sumi, da so izrabljena, zaračunajo osebam, ki organizirajo pošiljko.

2. Pošiljke izrabljenih vozil iz Unije v tretjo državo v skladu z odstavkom 1 štejejo za izpolnitev obveznosti in ciljev iz člena 34 le, če izvoznik izrabljenih vozil predloži dokumentarna dokazila, ki jih je odobril pristojni organ namembne države in ki dokazujejo, da je obdelava potekala v pogojih, ki so na splošno v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja iz druge zakonodaje Unije.

POGLAVJE V

RAZLIKOVANJE MED RABLJENIMI IN IZRABLJENIMI VOZILI[...]

ODDELEK 1[...]

[...]Člen 37

Razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili

1. Za namene prenosa lastništva rabljenega vozila mora biti lastnik vozila zmožen vsaki fizični ali pravni osebi, ki jo zanima pridobitev lastništva zadevnega vozila, [...] predložiti dokumentacijo o tem, [...] da vozilo ni izrabljeno vozilo. [...] Ta dokumentacija vsebuje oceno v skladu s Prilogo I ali veljavno potrdilo o tehničnem pregledu.

Prvi pododstavek se ne uporablja, kadar se lastništvo tehnično brezhibnih vozil prenese med fizičnimi osebami, ki niso gospodarski subjekti, s prodajo, ki ni prodaja po pogodbi, sklenjeni na daljavo, ali prodaja prek spletne platforme.

Kadar se lastništvo vozila prenese s strani gospodarskega subjekta, ta gospodarski subjekt hrani dokumentacijo iz prvega pododstavka vsaj dve leti od datuma prenosa lastništva.

2. Za namen prenosa lastništva vozila, na katerem je bila razglašena ekonomska popolna škoda, lastnik vozila poleg zahtev iz odstavka 1 predloži naslednjo dokumentacijo:
- (a) kopijo zgodovine škode, ki temelji na oceni zavarovalnice;
 - (b) oceno stroškov popravil, potrebnih za popravilo vozila v tehnično stanje, ki zadostuje za uspešno opravljen tehnični pregled v skladu z Direktivo 2014/45/EU.
3. Brez poseganja v drugi pododstavek odstavka 1 se zahteve iz odstavkov 1 in 2 uporabljajo ne glede na uporabljen tehniko trgovanja, vključno z namenskimi dražbami za gospodarske subjekte, pogodbe, sklenjene na daljavo, ali spletne platforme.
4. Pri ocenjevanju škode na poškodovanem vozilu zavarovalnica ali kateri koli drug strokovnjak za motorna vozila, ki ocenjuje v njenem imenu, oceni tudi, ali je vozilo izrabljeno vozilo v skladu s Prilogo I.
- Zavarovalnice [...] zagotovijo, da pristojni organi vsaj enkrat letno prejmejo seznam:
- (a) identifikacijskih števil vseh vozil, na katerih je bila razglašena ekonomska popolna škoda, vključno s specifikacijo vozil, ki se štejejo za izrabljena vozila v skladu s Prilogo I;
 - (b) identifikacijskih števil vseh vozil, na katerih je bila razglašena tehnična popolna škoda.
5. Pristojni organi lahko od lastnika vozila zahtevajo, da v primeru suma, da bi lahko bilo rabljeno vozilo izrabljeno vozilo, predloži dokumentacijo o tem, da zadevno vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija vsebuje oceno v skladu s Prilogo I ali novo veljavno potrdilo o tehničnem pregledu.
- 5a. Države članice lahko pri sprejemanju ukrepov, ki določajo upravne in postopkovne zahteve v zvezi z oceno v skladu s Prilogo I, podrobneje določijo tudi merila za oceno stroškov popravil.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 te uredbe za spremembo meril iz dela A, dela B in dela C, oddelek 1, točka 1, Priloge I, da bi ugotovila, ali je rabljeno vozilo izrabljeno vozilo, pod pogojem, da tehnološki napredek na področju sledljivosti, popravljivosti in varnosti upravičuje omejitev primerov, ko se vozilo šteje za izrabljeno vozilo.

ODDELEK 2

[...]

[...]POGLAVJE VA

IZVOZ RABLJENIH VOZIL V TRETJE DRŽAVE

Člen 37a

Pristojni organ

1. Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, odgovornih za izpolnjevanje obveznosti iz tega poglavja.
2. Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 12 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] uradno obvestijo Komisijo o imenih in naslovih pristojnih organov, imenovanih v skladu z odstavkom 1. Države članice Komisijo nemudoma obvestijo o kakršnih koli spremembah imen ali naslovov navedenih pristojnih organov.

Člen 38

Nadzor izvoza rabljenih vozil in zahteve v zvezi z njim

1. Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] so rabljena vozila za izvoz predmet nadzora in zahtev iz tega [...]poglavja.

2. To[...] poglavje ne posega v druge določbe te uredbe in v druge pravne akte Unije, ki urejajo sprostitev blaga v izvoz, zlasti v Uredbo (EU) št. 952/2013 ter njene člene 46, 47, 267 in 269.
3. Rabljena vozila se lahko izvozijo samo, če:
 - (a) niso izrabljena vozila[...]; ter
 - (b) [...]so tehnično brezhibna na datum vložitve izvozne deklaracije, razen če so bila prepoznana kot vozila posebnega kulturnega pomena v skladu z delom C Priloge I k tej uredbi [...] [...].
4. Za vsako rabljeno vozilo za izvoz se carinskim organom predložijo ali dajo na voljo naslednje informacije:
 - (a) identifikacijska številka (VIN) rabljenega vozila in navedba države članice, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano;
 - (b) izjava, ki potrjuje, da rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz odstavka 3, ali pa se predloži potrdilo iz zadnjega pododstavka točke 1 dela C Priloge I.

5. Za preverjanje skladnosti s tem [...] poglavjem o odobritvi sprostitev rabljenega vozila v izvoz:
- (a) dokler medomrežno povezovanje iz člena 45(4) ni vzpostavljeno, si [...] lahko carinski organi izmenjujejo informacije in sodelujejo s pristojnimi organi v skladu s členom 44 ter po potrebi upoštevajo tako izmenjavo informacij in sodelovanje, da se omogoči sprostitev rabljenega vozila v izvoz;
 - (b) ko je medomrežno povezovanje iz člena 45(4) vzpostavljeno, se uporabljajo členi 39, 40(2) in (3) ter 42(3), uradna obvestila in druge izmenjave v skladu s členi 41 do 43 pa se izvajajo prek navedenih elektronskih sistemov.
6. Rabljeno vozilo za izvoz ne sme biti:
- [...] [...]
- (b) predmet vpisa v evidence deklaranta iz člena 182 Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (c) predmet samoocene iz člena 185 Uredbe (EU) št. 952/2013.
7. [...]

Člen 39

Avtomatizirano preverjanje informacij o statusu vozila

1. Carinski organi pred sprostitvijo [...] rabljenega vozila za izvoz elektronsko in samodejno prek elektronskih sistemov iz člena 45(4) preverijo, ali je vozilo na podlagi identifikacijske številke vozila in informacij o državi članici zadnje registracije [...] tehnično brezhibno [...]. **Te obveznosti ne veljajo za vozila, ki so bila prepoznana kot vozila posebnega kulturnega pomena v skladu z delom C Priloge I k tej uredbi.**

2. Kadar informacije, predložene ali dane na voljo carinskim organom, ne ustrezajo informacijam v nacionalnih registrih vozil in nacionalnih elektronskih sistemih o tehnični brezhibnosti v skladu z odstavkom 1, carinski organi zadevnega vozila ne sprostijo v izvoz in o tem prek svojih [...] sistemov obvestijo zadevno [...] fizično ali pravno osebo.

Člen 40

Obvladovanje tveganja in carinske kontrole

1. Carinski organi za namene izvrševanja določb iz člena 38 izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu [...] z določbami o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah iz Uredbe (EU) št. 952/2013. Brez poseganja v člen 39 take kontrole temeljijo predvsem na analizi tveganja, kot je določeno v [...] Uredbi (EU) št. 952/2013.
2. [...] Poleg obvladovanja tveganja iz odstavka 1 po vzpostavitvi medomrežnega povezovanja iz člena 45 [...] vsebujejo elektronski sistemi iz člena 45(1) informacije, carinski organi pa samodejno in elektronsko prek medomrežne povezave iz člena 45(4)[...] preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje posebne pogoje, povezane z varstvom okolja ali varnostjo v cestnem prometu, v skladu z odstavkom 3 tega člena.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pogojev glede skladnosti iz odstavka 2, vključno s posebnimi pogoji, ki jih tretja država uvoza uporablja za uvoz rabljenih vozil ter so povezani z varstvom okolja in varnostjo v cestnem prometu, kadar zadevna tretja država o takih pogojih uradno obvesti Komisijo. Navedeni pogoji so preverljivi glede na informacije, ki so na voljo v elektronskih sistemih iz člena 45(1).

Člen 41

Začasna prepoved

1. Kadar obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da rabljeno vozilo za izvoz morda ne izpolnjuje zahtev iz tega [...] poglavja, carinski organi začasno prepovejo sprostitvev navedenega rabljenega vozila v izvoz, [...] nemudoma uradno obvestijo pristojne organe, imenovane na podlagi člena 37a, o začasni prepovedi in posredujejo vse ustrezne informacije, ki jih pristojni organi potrebujejo za ugotovitev, ali rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz te uredbe in se lahko sprostí v izvoz.
2. Za namene ugotavljanja, ali je rabljeno vozilo, za katerega se uporabi začasna prepoved iz odstavka 1, skladno s to uredbo, lahko pristojni organi od vseh oseb, vključenih v izvoz navedenega rabljenega vozila, zahtevajo dodatne informacije, vključno z informacijami o prodaji ali prenosu lastništva vozila, kot je kopija računa ali pogodbe, in dokumentarna dokazila, da je navedeno rabljeno vozilo namenjeno nadaljnji uporabi.

Člen 42

Sprostitev v izvoz

1. Kadar je sprostitvev rabljenega vozila v izvoz začasno prepovedana v skladu s členom 41, se navedeno rabljeno vozilo sprostí v izvoz, če so izpolnjene vse druge zahteve in formalnosti v zvezi s tako sprostitevjo ter je izpolnjen kateri koli od naslednjih pogojev:
 - (a) pristojni organi, imenovani na podlagi člena 37a, v štirih delovnih dneh od začetka začasne prepovedi ne zahtevajo, naj carinski organi ohranijo začasno prepoved, ali
 - (b) pristojni organi, imenovani na podlagi člena 37a, obvestijo carinske organe, da dovoljujejo sprostitvev v izvoz v skladu s tem [...] poglavjem.
2. Sprostitev v izvoz se ne šteje za dokazilo o skladnosti s pravom Unije in zlasti s to uredbo ali Uredbo (EU) št. 952/2013.

3. [...] Carinski organi o izstopu tega vozila iz Unije prek medomrežne povezave iz člena 45(4) samodejno uradno obvestijo [...] organ države članice za registracijo vozil o zadnji registraciji [...]. Organ za registracijo vozil v svoj nacionalni register vozil zabeleži, da je bilo vozilo izvoženo v tretjo državo.

Člen 43

Zavrnitev sprostitev v izvoz

1. Če pristojni organ ugotovi, da rabljeno vozilo, za katero je bilo poslano uradno obvestilo o začasni prepovedi v skladu s členom 41, ni v skladu s tem [...] poglavjem, od carinskih organov nemudoma zahteva, da ga ne sprostijo v izvoz, in jih o tem tudi uradno obvesti.
2. Carinski organi po prejemu uradnega obvestila pristojnega organa iz odstavka 1 ne sprostijo rabljenega vozila v izvoz.
3. Kadar pristojni organ ugotovi, da je vozilo, katerega izvoz je bil začasno prepovedan, izrabljeno vozilo, se uporablja Uredba (EU) 2024/1157.

Člen 44

Sodelovanje med organi in izmenjava informacij

1. Pristojni organi držav članic si medsebojno pomagajo pri izvajanju tega [...] poglavja z izmenjavo informacij na dvostranski ravni, zlasti za namene preverjanja statusa vozila, vključno s preverjanjem statusa njegove registracije v državi članici, v kateri je bilo predhodno registrirano.
2. Pristojni organi držav članic po potrebi sodelujejo tudi z upravnimi organi iz tretjih držav. Tako sodelovanje lahko vključuje izmenjavo ustreznih informacij, izvajanje skupnih inšpekcijskih pregledov in druge oblike medsebojne pomoči, ki se štejejo za potrebne za zagotovitev skladnosti z veljavnimi zakoni in drugimi predpisi, ki urejajo izvoz rabljenih vozil.
3. Carinski organi in pristojni organi držav članic sodelujejo v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013 ter si izmenjujejo informacije, potrebne za izpolnjevanje svojih nalog iz te uredbe, tudi z elektronskimi sredstvi. Carinski organi lahko v skladu s členom 12(1) in

členom 16(1) Uredbe (EU) št. 952/2013 pristojnim organom države članice, v kateri ima izvajalec ali trgovec registrirani sedež, sporočijo zaupne informacije, ki so jih pridobili ali so jim bile predložene med opravljanjem njihovih nalog.

4. Kadar pristojni organi prejmejo informacije v skladu z odstavki 1 do 3 tega člena, jih lahko sporočijo pristojnim organom drugih držav članic.
5. Informacije v zvezi s tveganji se izmenjujejo med:
 - (a) carinskimi organi v skladu s členom 46(5) Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (b) carinskimi organi in Komisijo v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (c) carinskimi organi in pristojnimi organi, vključno s pristojnimi organi drugih držav članic, v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013.

Člen 45

Elektronski sistemi

1. Elektronski sistem MOVE-HUB, ki ga je razvila Komisija, se uporablja za izmenjavo identifikacijske številke vozila ter informacij o registraciji in tehnični brezhibnosti vozil med nacionalnimi registri vozil in elektronskimi sistemi držav članic s podatki o tehnični brezhibnosti ter za medsebojno povezovanje z okoljem enotnega okenca EU za carino, kadar je to potrebno za kontrole in zahteve iz tega [...]poglavja.

2. Elektronski sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 zagotavlja vsaj naslednje funkcionalnosti:
- (a) izmenjavo podatkov v realnem času z nacionalnimi registri vozil in nacionalnimi elektronskimi sistemi s podatki o tehnični brezhibnosti držav članic, ki so medomrežno povezani vanj;
 - (b) omogoča avtomatiziran elektronski pregled podatkov iz potrdila o tehničnem pregledu iz Priloge II k Direktivi 2014/45/EU v zvezi z datumom prve registracije vozila in državo članico, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano, kot je navedeno v Direktivi 1999/37/ES, da se ugotovi, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje zahteve iz člena 38, člena 39(1) in člena 40;
 - (c) medomrežno povezovanje z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 za namene izmenjave podatkov in podpiranja postopka izmenjave informacij iz člena 39(1) in člena 40(2) ter podpiranja uradnih obvestil iz členov 41 do 43;
 - (d) da bi se zagotovilo sodelovanje s tretjimi državami v skladu s členom 44(2), omogočanje elektronske izmenjave informacij s pristojnimi organi tretjih držav, ki so Komisijo v skladu s členom 40(2) uradno obvestili o posebnih pogojih, ki jih uporabljajo za uvoz rabljenih vozil.
3. Države članice medomrežno povežejo svoje nacionalne registre vozil in nacionalne elektronske sisteme s podatki o tehnični brezhibnosti z elektronskim sistemom MOVE-HUB iz odstavka 1. Navedena medomrežna povezava začne delovati v dveh letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.
4. Komisija medomrežno poveže sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 s carinskim sistemom enotnega okenca za izmenjavo potrdil, vzpostavljenim s členom 4 Uredbe (EU) 2022/2399, da se lahko izvedejo avtomatizirane kontrole iz člena 39 in člena 40(2) ter uradna obvestila iz členov 41, 42 in 43. Navedena medomrežna povezava začne delovati v štirih letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.

5. Komisija do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 24 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi potrebne ureditve za izvajanje funkcionalnosti sistema MOVE-HUB iz odstavka 2, vključno s tehničnimi vidiki, potrebnimi za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih sistemov s sistemom MOVE-HUB, pogoji povezave s sistemom MOVE-HUB, podatki, ki jih morajo posredovati nacionalni sistemi, in obliko za prenos navedenih podatkov prek medomrežno povezanih nacionalnih sistemov.

Izvedbeni akt[...] se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE VI

IZVRŠEVANJE IN SKLADNOST

Člen 45a

Obveznosti nekaterih spletnih platform

13. Za namene skladnosti s členom 30, odstavek 1, točki (d) in (e), Uredbe (EU) 2022/2065 ponudniki spletnih platform, ki spadajo na področje uporabe oddelka 4 poglavja III Uredbe (EU) 2022/2065 in ki potrošnikom omogočajo, da s proizvajalci sklepajo pogodbe na daljavo, od proizvajalcev, ki ponujajo vozila potrošnikom v Uniji, preden jim dovolijo uporabo svojih storitev, pridobijo naslednje informacije:
- (a) informacije v skladu s členom 19 o registraciji proizvajalcev v državi članici, v kateri se nahaja potrošnik, in registracijsko številko oziroma registracijske številke proizvajalca v tem registru;
 - (b) samocertificiranje proizvajalca, ki se zaveže, da bo ponujal samo proizvode ali storitve, ki so skladni z veljavnimi pravili prava Unije, vključno s samocertificiranjem proizvajalca, ki potrjuje, da ponuja le vozila, v zvezi s katerimi so v državi članici, v kateri se nahaja potrošnik, izpolnjene zahteve glede razširjene odgovornosti proizvajalca iz člena 16 te uredbe.

Člen 46

Inšpekcijski pregledi

0. Države članice za namene izvrševanja te uredbe vzpostavijo strategije inšpekcijskih pregledov za odkrivanje nezakonitih dejavnosti na področju zbiranja, obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter njihovih delov in sestavnih delov. V teh strategijah so določeni ukrepi iz odstavkov 1, 2 in 3 tega člena.
1. Države članice za namene izvrševanja te uredbe izvajajo inšpekcijske preglede:
 - (a) pooblaščenih obratov za obdelavo;
 - (b) [...]/zbirnih mest;
 - (c) drugih obratov in gospodarskih subjektov, ki [...] bi lahko bili vključeni v zbiranje, obdelavo in izvoz izrabljenih vozil ali prodajo rabljenih nadomestnih delov in sestavnih delov.
2. [...]Skupno število dejavnosti, za katere se sumi, da so nezakonite, in zakonito delujočih subjektov, za katere se vsako koledarsko leto izvede inšpekcijski pregled, se izračuna kot vsaj 10 % izvajalcev iz odstavka 1, točki (a) in ([...]b[...].
3. Države članice izvajajo inšpekcijske preglede tudi v zvezi z izvozom rabljenih vozil, da preverijo skladnost s členoma 36 in 38.

Člen 47

Sodelovanje pri izvrševanju na nacionalni ravni in med državami članicami

1. Države članice v zvezi z vsemi ustreznimi pristojnimi organi, vključenimi v izvrševanje te uredbe, vzpostavijo učinkovite mehanizme, ki navedenim organom omogočajo sodelovanje in usklajevanje na nacionalni ravni v zvezi z razvojem in izvajanjem politik izvrševanja in dejavnosti, povezanih s spremljanjem registracije vozil, odjavo registracije, začasno prepovedjo in razveljavitvijo registracije ter preprečevanjem nezakonite obdelave izrabljenih vozil.

2. Države članice dvostransko in večstransko sodelujejo med seboj, da bi olajšale preprečevanje in odkrivanje nezakonitega ravnanja z izrabljenimi vozili. Prek sistema za elektronsko izmenjavo iz člena 45 si izmenjujejo ustrezne informacije o registraciji, odjavi registracije, začasni prepovedi in razveljavitvi registracije vozil. Izmenjujejo si tudi ustrezne informacije o pooblaščenih obratih za obdelavo ter izvajalcih popravil in vzdrževanja, ki nimajo dovoljenja kot pooblašчени obrati za obdelavo, ter o drugih obratih in gospodarskih subjektih, ki lahko opravljajo postopke v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil. V okviru vzpostavljenih struktur si izmenjujejo izkušnje in znanje o izvršilnih ukrepih.

Izmenjava podatkov iz registrov vozil vključuje dostop do podatkov o učinkovitosti, vrsti in rezultatih opravljenih inšpekcijskih pregledov ter izmenjavo navedenih podatkov s pristojnimi organi drugih držav članic, da se olajša izvrševanje te uredbe.

3. Države članice uradno obvestijo Komisijo, kateri člani njihovega stalnega osebja so odgovorni za sodelovanje iz odstavka 2 tega člena in člena 44.

Člen 48

Kazni

Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve člena 15(1), člena 16, člena [...]18(1), člena 22(1) in (2), členov 23 in 24, člena 25(1) in (2), členov [...]27 do 32 ter členov 34, 35, 37 in 38 te uredbe, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice nemudoma uradno obvestijo Komisijo o navedenih pravilih in ukrepih ter vsakršni naknadni spremembi, ki vpliva nanje.

Člen 49

Poročanje Komisiji

1. Države članice [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] v zbirni obliki za vsako koledarsko leto in v obliki, ki jo določi Komisija v skladu z odstavkom 5, objavijo naslednje podatke, ki temeljijo na informacijah in podatkih, prejetih od proizvajalcev, organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki:
 - (a) število vozil, registriranih v državi članici;
 - (b) število vozil, katerih dostopnost je bila prvič omogočena na trgu na ozemlju države članice;
 - (c) število in težo izrabljenih vozil, zbranih in očiščenih v državi članici;
 - (d) število in težo izrabljenih vozil, recikliranih na ozemlju države članice;
 - (e) število in težo izrabljenih vozil, izvoženih ali poslanih v nadaljnjo obdelavo v drugo državo članico ali tretjo državo;
 - (f) število izdanih potrdil o uničenju;
 - (g) skupno [...] težo in po potrebi količino delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih iz izrabljenih vozil za namene:
 - (i) ponovne uporabe;
 - (ii) ponovne izdelave ali obnove;
 - (iii) recikliranja;
 - (iv) predelave, vključno z energijsko predelavo;
 - (v) odstranjevanja;
 - (h) količino in težo izrabljenih vozil, obdelanih na način, ki ni naveden v točki (d);
 - (i) količino in težo izrabljenih vozil, uporabljenih za zasipanje;

- (j) stopnje ciljev iz člena 34, ki jih dosegajo vsi izvajalci ravnanja z odpadki, ki delujejo v državi članici;
- (k) uporabo izvzetja iz člena 30(2) in način njegovega spremljanja s strani države članice poročevalke;
- (l) podatke o organizacijah za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z imeni pravnih oseb, ki jih zastopajo;
- (m) podatke o izvajanju člena 21.

Države članice dajo podatke iz odstavka 1 na voljo javnosti v 18 mesecih po koncu obdobja poročanja, na katero se zbrani podatki nanašajo. Podatki so strojno berljivi in jih je mogoče razvrstiti ter po njih iskati, pri čemer se upoštevajo odprti standardi, da jih lahko uporabljajo tretje osebe. Države članice uradno obvestijo Komisijo, ko so podatki iz prvega pododstavka na voljo.

Prvo obdobje poročanja je prvo koledarsko leto po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.

2. Podatkom, ki jih države članice dajo na voljo v skladu z odstavkom 1, se priloži poročilo o preverjanju kakovosti. Navedene informacije se predložijo v obliki, ki jo določi Komisija v skladu z odstavkom 5.
3. Države članice vsakih pet let pripravijo poročilo, v katerem povzamejo:
 - (n) spodbude, uvedene za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov v skladu s členom 33;
 - (a) uporabo kazni in drugih sankcij, predvidenih v nacionalni zakonodaji, za kršitve te uredbe, ki so bile sprejete v skladu s členom 48, vključno s seznamom vrst sporočenih kršitev in vrst sprejetih ukrepov;
 - (b) rezultate inšpekcijskih pregledov, izvedenih v skladu s členom 46;
 - (c) način uporabe opredelitev pojmov „izrabljeno vozilo“ in „rabljeno vozilo“, vključno s praktičnimi težavami v zvezi s tem.

Države članice predložijo poročilo Komisiji v šestih mesecih po koncu petletnega obdobja, na katero se nanaša. Prvo poročilo se Komisiji predloži do [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po šestih letih od začetka veljavnosti te uredbe*].

Komisija pregleda poročila, ki jih predložijo države članice, in po potrebi pripravi poročila o prejetih informacijah, da bi olajšala izmenjavo informacij o dobrih praksah, ki se uporabljajo v državah članicah.

4. Komisija za namene spremljanja izvajanja te uredbe zbira in pregleduje informacije, ki so na voljo v skladu s tem členom.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi:
 - (a) metodologijo ter pravila za izračun, preverjanje in sporočanje podatkov v skladu z odstavkom 1, vključno z:
 - (i) metodologijo za določanje količine in teže delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih za namene iz odstavka 1, točke (g), (h) in (i);
 - (ii) metodologijo za določanje teže recikliranih odpadkov, vključno z določitvijo točk izračuna in merilnih točk ter po potrebi možnosti uporabe stopenj povprečnih izgub;
 - (iii) metodologijo za izračun in preverjanje doseganja ciljev glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave iz člena 34, tudi v primeru drobljenja izrabljenih vozil skupaj z drugimi odpadki iz člena 28 in dela G, točka 1, Priloge VII;
 - (b) format poročanja Komisiji iz odstavka 1 in format poročila o preverjanju kakovosti.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 30 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

6. Proizvajalci, organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, izvajalci ravnanja z odpadki in drugi ustrezni gospodarski subjekti pristojnim organom zagotovijo točne in zanesljive podatke, ki državam članicam omogočajo izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja iz tega člena.

POGLAVJE VII

PRENOS POOBLASTIL IN POSTOPEK V ODBORU

Člen 50

Izvajanje prenosa pooblastil

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 5(2b), 5(4), 6(2b), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), [...], 22(4), 27(4[...]), [37(6)] [...], [...] 40(3) in 55(2a) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [*Urad za publikacije: vstavite datum = datum začetka veljavnosti te uredbe*]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz členov 5(2b), 5(4), 6(2b), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), [...], 22(4), 27(4/...)], [37(6)] [...] 40(3) in 55(2a) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi (2b), 5(4), 6(2b), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), [...], 22(4), 27(4/...)], [37(6)] [...] 40(3) in 55(2a), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom navedenega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 51

Postopek v odboru

1. Komisiji pomagajo:
 - a) odbor, ustanovljen s členom 39 Direktive 2008/98/ES[...].
 - b) Tehnični odbor za motorna vozila, kadar izvedbeni akt zadeva proizvajalca;
 - c) Odbor za tehnično brezhibnost, kadar se izvedbeni akt nanaša na povezavo nacionalnih registrov vozil in nacionalnih registrov o tehnični brezhibnosti.

[...]Ti odbori [...] so odbori v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicih na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

POGLAVJE VIII

SPREMEMBE

Člen 52

Spremembe Uredbe (EU) 2023/1542

Priloga I k Uredbi (EU) 2023/1542 se spremeni v skladu s Prilogo XII k tej uredbi. Vnosi 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) in 16 iz Priloge II k Direktivi 2000/53/ES se ne uporabljajo.

Člen 53

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1020 in Uredbe (EU) 2024/1252

1. V Prilogi II k Uredbi (EU) 2019/1020 se črtata točki 10 in 11.

2. Uredba (EU) 2024/1252 se spremeni:

- (1) člen 2(43) se črta;
- (2) člen 2(44) se spremeni:

„lahko prevozno sredstvo“ pomeni vsako lahko vozilo na kolesih, ki ga lahko poganja samo elektromotor ali kombinacija motorja in človeške moči, vključno z električnimi skiroji, električnimi kolesi in homologiranimi vozili [...] kategorij L_{1e} in L_{2e}, razen homologiranih vozil kategorij L_{3e} do L_{7e}, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 168/2013;“;

- (3) člen 28(1) se spremeni:

„1. Dve leti od datuma začetka veljavnosti izvedbenega akta iz odstavka 2 vsaka fizična ali pravna oseba, ki daje na trg naprave za slikanje z magnetno resonanco, generatorje vetrne energije, industrijske robote, [...] lahka prevozna sredstva, generatorje hlajenja, toplotne črpalke, elektromotorje, tudi kadar so elektomotorji vgrajeni v druge izdelke, avtomatske pralne stroje, sušilne stroje, mikrovalovne

pečice, sesalnike ali pomivalne stroje, zagotovi, da imajo navedeni izdelki vidno, jasno čitljivo in neizbrisno oznako, na kateri je navedeno:“;

- (4) člen 28(10) se spremeni:

„10. Ta člen se od 24. maja 2029 uporablja za naprave za slikanje z magnetno resonanco[...] in lahka prevozna sredstva[, vključno s homologiranimi vozili kategorij L_{1e} in L_{2e}, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 168/2013.“;

- (5) člen 28(11) se spremeni:

„Ta člen se ne uporablja za kategorije vozil, določene v [Urad za publikacije: vstavite uredbo o izrabljenih vozilih]:

[...][...][...]”;

- (6) člen 29(6) se spremeni:

„Za naprave za slikanje z magnetno resonanco[...] in lahka prevozna sredstva, [...]vključno [...]s homologiranimi vozili kategorij L_{1e} in L_{2e}, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 168/2013, se zahteve iz odstavkov 1 in 5 začnejo uporabljati pet let po datumu začetka veljavnosti delegiranega akta iz odstavka 2.“;

- (7) člen 29(7) se spremeni:

„Ta člen se ne uporablja za kategorije vozil, določene v [Urad za publikacije: vstavite uredbo o izrabljenih vozilih]:

[...][...][...]”;

- (8) člena 40 in 41 ter člen 49(2) se črtajo.

Člen 54

Spremembe Uredbe (EU) 2018/858 in Uredbe (EU) št. 168/2013

Priloga II k Uredbi (EU) 2018/858 in Priloga II k Uredbi (EU) št. 168/2013 se [...]spremenita v skladu s Prilogo X k tej uredbi.

POGLAVJE IX

KONČNE DOLOČBE

Člen 55

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 203* [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v letu po 95 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] pregleda uporabo te uredbe in njen vpliv na okolje, zdravje ljudi in delovanje enotnega trga ter o tem pripravi poročilo, ki ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.
2. Komisija ob upoštevanju tehničnega napredka in praktičnih izkušenj, pridobljenih v državah članicah, ter vseh revizij Uredbe (ES) št. 1907/2006 v svoje poročilo vključi oceno naslednjih vidikov te uredbe:
 - (a) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe, zlasti določb poglavij II in III[...], na vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O, kot so opredeljena v členu 4(1) Uredbe (EU) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} in L_{7e}, kot so opredeljena v členu 4(2), točke (c) do (g), [...]Uredbe (EU) št. 168/2013, in vozila za posebne namene kategorij M₂, M₃, N₂, in N₃[...], kot so opredeljena v členu [...]3, točka (31), Uredbe (EU) 2018/858;
 - (a1) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe, zlasti določb poglavja Va, na vozila kategorij L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} in L_{7e}, kot so opredeljena v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) št. 168/2013;
 - (b) ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujajo zaskrbljenost, v vozilih in potrebe po uvedbi dodatnih določb o snoveh, ki vzbujajo zaskrbljenost, in ki lahko vplivajo na visokokakovostno recikliranje vozil ob koncu njihove življenjske dobe;
 - (c) ukrepov v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili iz poglavja IV, vključno z ravnmi ciljev iz člena 34 in potrebo po njihovi reviziji;

- (c1) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe glede na ciljne ravni za recikliranje, kot so določene v členu 34, na kategorije vozil, za katere se člen 34 na podlagi te uredbe ne uporablja;
- (d) kršitev ter učinkovitosti, sorazmernosti in odvračilnosti kazni iz člena 48;
- (e) potrebe po spremembi člena 5 te uredbe;
- (f) tega, v kolikšni meri je bilo rešeno vprašanje izginulih vozil, in potrebe po vključitvi nadaljnjih ukrepov za obravnavanje vprašanja sledljivosti vozil;
- (g) zahtev glede vsebnosti reciklirane plastike, vključno s **cilji in** obveznostmi za obrate za recikliranje v Uniji in zunaj nje, kot je določeno v členu 6(1c) in (2), [...]ter potrebe po [...] reviziji na tej podlagi. Pri tej oceni se upošteva tudi razvoj na področju jekla in aluminija, kot je določeno v členu 6(3) in na podlagi druge ustrezne zakonodaji EU, kot sta Uredba (EU) 2025/40 ali Uredba (EU) 2024/1781, da se zagotovita skladnost in usklajenost;
- (h) ukrepa v zvezi z mehanizmom razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici, iz člena 22 in potrebe po njegovi reviziji.

2a. Komisija do 31. decembra 2033* [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v letu po 95 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] pregleda stanje tehnološkega razvoja in okoljsko uspešnost plastike na biološki osnovi v vozilih, pri čemer upošteva trajnostna merila iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001.

2b. Komisija po potrebi in na podlagi tega pregleda predloži zakonodajni predlog, da bi:

(i) določila zahteve glede trajnostnosti za surovine na biološki osnovi v plastiki, ki se uporablja v vozilih;

(ii) določila cilje za povečanje uporabe surovin na biološki osnovi v plastiki, ki se uporablja v vozilih;

(iii) ocenila, v kolikšni meri se to lahko združi s cilji iz odstavka 1 člena 6 ali doda tem ciljem;

(iv) po potrebi spremenila opredelitev plastike na biološki osnovi iz člena 3(1)(43).

To ne posega v člen 7a Uredbe (EU) 2019/631.

Člen 56

Razveljavitev in prehodne določbe

1. Direktiva 2000/53/ES se razveljavi z učinkom od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 24 [...]mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Vendar se še naprej uporabljajo naslednje določbe Direktive 2000/53/ES:

(a) ne glede na člen 52 te uredbe člen 4(2) do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 71 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe];

(b) člen 5(4), drugi pododstavek, člen 6(3), drugi pododstavek, člen 7(1) ter člen 8(3) in (4) do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe];

(b1) člen 6(3), prvi pododstavek, in Priloga I do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po [...]]35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe];

- (c) člen 7(2), točka (b), do 31. decembra 20** [Urad za publikacije: vstavite leto = zadnji dan v letu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe];
- (d) člen 9, odstavek (1a), pododstavka 1 in 3, ter odstavek (1b) in (1d), do [Urad za publikacije: vstavite datum = *zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*];
- (e) člen 9(1a), pododstavek 2, do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 59 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

2. Direktiva 2005/64/ES se razveljavi z učinkom od [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 71 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Vendar se člen 6(3) razveljavi z učinkom od [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].

3. Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijskimi tabelami iz Priloge XI.
4. Z odstopanjem od člena 8(2) se do [72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe], kadar se ta določba sklicuje na člen 4, tako sklicevanje razume kot sklicevanje na člen 5 Direktive 2005/64.

Z odstopanjem od člena 8(2) se do [72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe], kadar se ta določba sklicuje na člen 5, tako sklicevanje razume kot sklicevanje na člen 6(2) Direktive 2005/64.

Člen 56a

Uporaba za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko

1. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljajo členi 15–30, 33–35 in 36(2).
2. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko člen 14 uporablja le v povezavi s členi 31–32 in 36(1).
3. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljata člena 46(1)(a) in 46(2).
4. Kar zadeva preprečevanje nezakonite obdelave izrabljenih vozil, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporabljata člena 47(1) in 47(2).
5. Kar zadeva izmenjavo ustreznih informacij o pooblaščenih obratih za obdelavo, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporablja člen 47(2).
6. Kar zadeva člene 15(1), 16, 19(1), 22(1) in (2), 23, 24, 25(1) in (2), 26–30, 34 in 35, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporablja člen 48.
7. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljata člena 49(1)(c), (d), (f), (g)(iii), (g)(iv), (g)(v), (h), (i), (j), (k), (l) in (m) ter 49(3)(n).

Člen 57

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 24 [...]mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Vendar se člen 54 uporablja od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 [...]mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGE

k predlogu

UREDBA 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

PRILOGA I

MERILA ZA DOLOČITEV, ALI JE [...] VOZILLO IZRABLJENO VOZILLO

V tej prilogi so določena merila za določitev, ali je vozilo izrabljeno vozilo, in se uporablja na naslednji način:

1. V delu A so določena merila za oceno nepopravljivosti vozila. Če je izpolnjeno eno ali več teh meril, se vozilo šteje za izrabljeno vozilo.

Za določitev, ali je vozilo izrabljeno vozilo ali ne, neodvisni izvedenec avtomobilske stroke oceni, ali vozilo izpolnjuje merila iz dela A Priloge I. Države članice lahko za izvedbo teh ocen določijo izčrpen seznam neodvisnih izvedencev avtomobilske stroke.

2. Če se ne uporablja nobeno od meril iz dela A, se vozilo oceni tudi na podlagi meril iz dela B. Če se uporablja eno ali več meril iz dela B, je potrebna nadaljnja analiza, da se ugotovi, ali je mogoče vozilo v dveh letih po oceni ustrezno popraviti, da se pridobi potrdilo o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano pred popravilom.

Če se v oceni ugotovi, da vozila v tem obdobju ni mogoče popraviti, se šteje za izrabljeno vozilo. Če se v oceni ugotovi, da je vozilo mogoče popraviti v tem obdobju, se ne šteje za izrabljeno vozilo. Če lastnik vozila v dveh letih po navedeni tehnični oceni pristojnemu organu ne predloži potrdila o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU, se vozilo šteje za izrabljeno vozilo.

Za določitev, ali je vozilo izrabljeno vozilo ali ne, ga neodvisni izvedenec avtomobilske stroke oceni v skladu s prvim pododstavkom odstavka 2. Države članice lahko za izvedbo teh ocen določijo izčrpen seznam neodvisnih izvedencev avtomobilske stroke.

3. Vozilo, ki izpolnjuje merila iz dela A ali dela B, ni izrabljeno vozilo, če izpolnjuje merila iz dela C.

DEL A

MERILA ZA OCENJEVANJE [...] IZRABLJENIH VOZIL

1. Vozilo je [...] [...] izrabljeno vozilo, če izpolnjuje eno ali več naslednjih meril:
- (a) je razrezano na kose [...] [...];
 - (b) ima eno ali več vstopnih točk, [...] zavarjenih ali zatesnjenih z izolacijsko peno;
 - (c) je [...] zgorelo do točke, kjer je motorni prostor ali potniški prostor popolnoma uničen;
 - (d) je bilo potopljeno v vodi do ravni nad armaturno ploščo;
 - (e) eden ali več naslednjih sestavnih delov vozila ni tehnično popravljiv ali zamenljiv[...]:
 - (i) talni spojni sestavni deli (kot so pnevmatike in kolesa), vzmetenje, krmilni sistem, zavore in njihovi sestavni deli za upravljanje;
 - (ii) pritrdilni elementi in spoji za sedeže;
 - (iii) zračne blazine, zategovalniki varnostnega pasu, varnostni pasovi in njihovi periferni sestavni deli za delovanje;
 - (iv) trup in šasija vozila;

(f) njegovi strukturni in varnostni sestavni deli imajo tehnične napake, ki jih ni mogoče popraviti in zaradi katerih jih ni mogoče zamenjati, kot so staranje kovin, številne razpoke v temeljnih premazih ali prekomerna korozija, ki povzroči perforacijo;

(g) za njegovo popravilo je treba zamenjati [...] ohišje ali sklop šasije, zaradi česar bi se izgubila prvotna identiteta vozila;

(h) je bilo predano v obdelavo pooblaščenemu zbirnemu mestu ali pooblaščenemu obratu za obdelavo ali je bilo zanj izdano potrdilo o uničenju;

(i) je zavarovalnica razglasila, da je na vozilu nastala tehnična popolna škoda na podlagi tehnične ocene, ki jo je opravil izvedenec avtomobilske stroke;

(j) ni sredstev, ki bi omogočala njegovo identifikacijo, zlasti identifikacijske številke vozila.

2. [...]

3. [...]

DEL B

[...] SEZNAM OKVIRNIH MERIL ZA IZRABLJENA VOZILA

Ocenijo se[...] naslednja merila:

(b) [...] [...] lastnik vozila ni znan ali pa je vozilo zapuščeno;

(c) zanj ni bil opravljen zahtevan nacionalni tehnični pregled več kot dve leti od datuma, ko je bil ta nazadnje zahtevan, ali pa ni bilo zavarovano za vsaj zadnji dve leti;

(d) ni ustrezno zaščiteno pred poškodbami med skladiščenjem, prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem; [...]

- (e) [...] je zavarovalnica razglasila, da je na vozilu nastala ekonomska popolna škoda;
- (f) stroški popravila, potrebni za popravilo tega vozila v tehnično stanje, ki bi zadostovalo za pridobitev potrdila o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU, in njegova trenutna vrednost presegajo ocenjeno tržno vrednost po popravilu;
- (g) je bilo potopljeno v vodi do ravni pod armaturno ploščo, pri čemer se je poškodoval motor ali električni sistem;
- (h) ena ali več njegovih vrat ni pritrjenih nanj;
- (i) gorivo ali hlapi goriva uhajajo, zaradi česar predstavlja nevarnost požara in eksplozije;
- (j) plin uhaja iz sistema utekočinjenega plina, zaradi česar predstavlja nevarnost požara in eksplozije;
- (k) njegove delovne tekočine (gorivo, zavorna tekočina, sredstvo proti zmrzovanju, akumulatorska kislina, elektrolitska raztopina, hladilna tekočina) uhajajo, zaradi česar predstavljajo tveganje onesnaženja vode;
- (l) so njegove zavore in sestavni deli krmilnega mehanizma prekomerno izrabljeni; [...]
- (m) za njegovo popravilo je treba zamenjati motor ali menjalnik ali
- (n) je bilo razstavljeno.

DEL C

MERILA ZA IZVZETJE PRI IZRABLJENIH VOZILIH

ODDELEK 1

VOZILA POSEBNEGA KULTURNEGA POMENA

1. Pristojni organi v državi članici, v kateri je vozilo registrirano, ali eden od njenih imenovanih organov za izdajo dovoljenj, lahko odloči, da ima vozilo poseben kulturni pomen, če izpolnjuje vsa naslednja merila:

- (a) lastnik vozila ali pristojni organi v državi članici, v kateri je vozilo registrirano, imajo dokumentacijo o njegovi edinstveni zgodovinski ali kulturni vrednosti ali statusu ali pa gre za edinstveno spremenjeno ali po naročilu izdelano vozilo, ki je bilo posamično odobreno v skladu z Uredbo (EU) 2018/858 ali nacionalno zakonodajo;
- (b) lastnik vozila je znan in je mogoče ugotoviti njegovo identiteto;
- (c) dele vozila je mogoče identificirati s serijsko številko ali drugo identifikacijo, ki jo zagotovi proizvajalec ali dodeli pristojni organ;
- (d) vozilo je mogoče identificirati z identifikacijsko številko vozila (VIN) ali serijsko številko ali drugo identifikacijo, ki jo zagotovi proizvajalec ali dodeli pristojni organ;

pristojni organi v državi članici, v kateri je vozilo registrirano, na zahtevo lastnika vozila za namen izvoza in pred vsakršnim izvozom izdajo potrdilo, s katerim se prizna poseben kulturni pomen vozila, če so zgoraj navedena merila izpolnjena.

2. Lastnik vozila zagotovi, da:

- (a) je vozilo ustrezno zaščiteno pred poškodbami med skladiščenjem, prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem;
- (b) se vozilo hrani in se z njim ravna na ustrezen okolju prijazen način v skladu z zakonodajo Unije ali nacionalno zakonodajo;
- (c) potrdilo iz odstavka 1 se na zahtevo predloži ali da na voljo carinskim organom.

3. Skladnost vozila z merili iz odstavka 1 in odstavka 2 se preverja vsaj vsakih pet let ali ob spremembi lastništva.

ODDELEK 2

DRUGA IZVZETJA

1. Pristojni organi v državi članici, v kateri je vozilo registrirano, ali eden od njenih imenovanih organov za izdajo dovoljenj lahko na zahtevo lastnika vozila določi, da za vozilo, ki se v skladu z delom A ali delom B šteje za izrabljeno vozilo, velja izvzetje, če bo zadevno vozilo obnovljeno.

Lastnik vozila pristojnim organom predloži načrt za obnovitev, vključno s specifikacijo potrebnih tehničnih in finančnih zmogljivosti, za popravilo vozila v tehnično stanje, ki bo zadostovalo za pridobitev potrdila o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU. Načrt za obnovitev odobri neodvisni izvedenec avtomobilske stroke.

Pristojni organi lahko odobrijo izvzetje, če je vozilo v petih letih mogoče obnoviti v tehnično stanje, ki zadostuje za uspešno opravljen tehnični pregled v skladu z Direktivo 2014/45/EU. Če pristojni organi menijo, da v načrtu za obnovitev ni zadostnih informacij, ki bi dokazovale, da je vozilo mogoče obnoviti v zahtevano stanje, lahko od lastnika vozila zahtevajo, da načrt za obnovitev revidira.

2. Lastnik vozila zagotovi, da:
 - (a) je vozilo ustrezno zaščiteno pred poškodbami med skladiščenjem, prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem;
 - (b) se vozilo hrani in se z njim ravna na ustrezen okolju prijazen način v skladu z zakonodajo Unije ali nacionalno zakonodajo.
3. Če lastnik vozila v petih letih po predložitvi načrta za obnovitev pristojnemu organu ne predloži potrdila o tehnični brezhibnosti v skladu z Direktivo 2014/45/EU, pristojni organ razglasi vozilo za izrabljeno vozilo in zahteva, da ga lastnik nemudoma dostavi v pooblaščen obrat za obdelavo ali na zbirno mesto. Pristojni organi lahko obdobje za obnovitev podaljšajo za zaporedna obdobja petih let. Vsako podaljšanje temelji na posodobljenem načrtu za obnovitev, ki ga odobri neodvisni izvedenec avtomobilske stroke.
4. Stroške, povezane z obnovitvijo in ocenami, ki jih opravijo neodvisni izvedenci avtomobilske stroke, krije lastnik vozila.

PRILOGA II

IZRAČUN STOPENJ PONOVNE UPORABNOSTI, MOŽNOSTI RECIKLIRANJA IN PREDELAVE

V tej prilogi „referenčno vozilo“ pomeni različico tipa vozila, za katero homologacijski organ po posvetovanju s proizvajalcem in v skladu z merili iz dela A Priloge II ugotovi, da je najbolj problematična v smislu ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave.

DEL A

1. Navedejo se materiali v vozilu ter njihovi deleži in lokacije, skupaj z vsemi ustreznimi informacijami, potrebnimi za pravilen izračun stopenj možnosti recikliranja in predelave.
2. Mase se izrazijo v kilogramih na eno decimalno mesto. Vrednosti se izračunajo v odstotkih na eno decimalno mesto in zaokrožijo na naslednji način:
 - (a) če je število za decimalno vejico med 0 in 4, se skupna vrednost zaokroži navzdol;
 - (b) če je število za decimalno vejico med 5 in 9, se skupna vrednost zaokroži navzgor.
3. Pri izbiri referenčnega vozila se upoštevajo naslednji kriteriji:
 - (a) tip nadgradnje;
 - (b) razpoložljivi paketi opreme;
 - (c) razpoložljiva dodatna oprema, ki se doda na odgovornost proizvajalca.

4. Če homologacijski organ in proizvajalec skupaj ne določita najbolj problematične različice tipa vozila v smislu ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave, se izbere eno referenčno vozilo, in sicer za:
 - (a) vsak „tip nadgradnje“, kot je opredeljen v delu C, točka 2, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, v primeru vozil kategorije M₁;
 - (b) vsak „tip nadgradnje“, npr. furgon, šasija s kabino, tovorni pick-up itd., v primeru vozil kategorije N₁.
5. Proizvajalec za namen preverjanja materialov in mase sestavnih delov po presoji homologacijskega organa zagotovi vozilo in sestavne dele.

DEL B

1. Da bi se lahko sestavni deli ali deli šteli za ponovno uporabne, morajo biti enostavno in nedestruktivno odstranljivi.
2. Šteje se, da je skupna masa delov, sestavnih delov in materialov, ki jih je mogoče ponovno uporabiti, 100-odstotno primerna za ponovno uporabo, recikliranje ali predelavo.
3. Šteje se, da so deli in sestavni deli iz dela B Priloge VII, točki 1 in 2, v celoti neprimerni za ponovno uporabo in 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo. Šteje se, da so deli in sestavni deli iz dela E Priloge VII v celoti neprimerni za ponovno uporabo in 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo. Metodologija zagotavlja, da se v primeru spremembe Priloge VII zaradi razširitve seznama delov in sestavnih delov iz dela E navedene priloge ti na novo dodani deli in sestavni deli štejejo kot v celoti neprimerni za ponovno uporabo ter 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo.
4. Izračun stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave je skladen s strategijo krožnosti in odraža tehnološki napredek na področju tehnologij obdelave ob koncu življenjske dobe.

PRILOGA III

POGOJI IN NAJVIŠJE VREDNOSTI KONCENTRACIJ ZA PRISOTNOST SVINCA, ŽIVEGA SREBRA, KADMIJA IN ŠESTVALENTNEGA KROMA V MATERIALIH, DELIH IN SESTAVNIH DELIH

Največja dopustna vrednost koncentracije je do 0,1 mas. % svinca, šestvalentnega kroma in živega srebra v homogenem materialu ter do 0,01 mas. % kadmija v homogenem materialu.

Nadomestni deli, dani na trg po 1. juliju 2003, ki se uporabljajo za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2003, razen uteži za uravnovešanje koles, grafitnih ščetk za elektromotorje in zavornih oblog, so izvzeti iz člena 5(2) te uredbe.

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
<i>Svinec kot zlitinski element</i>		
1(a) Jeklo za strojno uporabo in sestavni deli iz vročega pocinkanega jekla z največ 0,35 mas. % svinca		
1(b) Kontinuirano pocinkana jeklena pločevina z največ 0,35 mas. % svinca	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	
2(a) Aluminij za strojno uporabo z največ 2 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2005	

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
2(b) Aluminij z največ 1,5 mas. % svınca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	
2(c)(i) Aluminijeve zlitine za strojno uporabo z največ 0,4 mas. % svınca	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2028, in nadomestni deli za taka vozila	
2(c)(ii) Aluminijeve zlitine z največ 0,4 mas. % svınca, ki niso vključene v vnos 2(c)(i) (2)	<u>Vozila,</u> <u>homologirana pred</u> <u>1. januarjem 2027, in</u> <u>nadomestni deli za</u> <u>taka vozila</u> [...]	
<u>2(c)(iii) Svinec v aluminijevih zlitinah za ulivanje, ki vsebujejo največ 0,3 mas.% svınca, če svinec izhaja iz recikliranja odpadnega aluminija, ki vsebuje svinec</u>	<u>Vozila,</u> <u>homologirana po</u> <u>31. decembru 2026,</u> <u>in nadomestni deli za</u> <u>taka vozila</u>	
3. Bakrove zlitine z največ 4 mas. % svınca	(/.../1)	
4(a) Ležajne skodele in puše	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
4(b) Ležajne skodele in puše v motorjih, prenosnih sistemih in kompresorjih v klimatskih napravah	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2011	
<i>Svinec in svinčeve spojine v sestavnih delih</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
6. Dušilniki vibracij	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X
7(a) Sredstva za vulkaniziranje in stabilizatorji za elastomere v zavornih ceveh, ceveh za gorivo, ventilacijskih ceveh, elastomernih/kovinskih delih šasije in nosilnih okvirih motorjev	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2005	
7(b) Sredstva za vulkaniziranje in stabilizatorji za elastomere v zavornih ceveh, ceveh za gorivo, ventilacijskih ceveh, elastomerskih/kovinskih delih šasije in nosilnih okvirih motorjev z največ 0,5 mas. % svineca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2006	

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
7(c) Veziva za elastomere v pogonskih sistemih z največ 0,5 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2009	
<i><u>Svinec v spajkah ali premazih za električne in elektronske naprave, opredeljene v naslednjih podtočkah</u></i>		
8(a) Svinec v spajkah za pritrditev električnih in elektronskih sestavnih delov na elektronska tiskana vezja ter svinca v prevlekah priključkov sestavnih delov razen elektrolitskih aluminijastih kondenzatorjev, na nožicah sestavnih delov in na elektronskih tiskanih vezjih	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)
8(b) Svinec v spajkah na električnih napravah razen na elektronskih tiskanih vezjih ali steklu	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2011, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)
8(c) Svinec na prevlekah priključkov elektrolitskih aluminijastih kondenzatorjev	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2013, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
8(d) Svinec za spajkanje na steklo pri senzorjih masnega pretoka zraka	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2015, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)
8(e) Svinec v spajkah z visokimi temperaturami taljenja (npr. v svinčevih zlitinah, ki vsebujejo najmanj 85 mas. % svinca)	(1)	X(/.../ 3)
8(f)(i) Svinec v sistemih prilagojenih nožičnih konektorjev	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2017, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)
8(f)(ii) Svinec, uporabljen v sistemih prilagojenih nožičnih konektorjev, razen priklonnega dela konektorjev za kabelski snop	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2024, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)
8(g)(i) Svinec v spajkah za dokončanje stabilnih električnih povezav med polprevodniškim čipom in nosilcem v integriranih paketih mikroelektronskih stikalnih vezij („flip chip“)	Vozila, homologirana pred 1. oktobrom 2022, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
8(g)(ii) Svinec v spajkah za dokončanje stabilnih električnih povezav med polprevodniškim čipom in nosilcem v integriranih paketih mikroelektronskih stikalnih vezij („flip chip“), kadar to električno povezavo sestavlja karkoli od naslednjega: (1) polprevodniška tehnologija 90 nm ali več, (2) polprevodniški čip velikosti 300 mm² ali več v polprevodniški tehnologiji katere koli velikosti, (3) paket nakopičenih čipov velikosti 300 mm² ali več ali silicijevih povezovalnih plasti v velikosti 300 mm² ali več.	[...]Vozila, homologirana [...] <u>pred</u> 1. [...] <u>januarjem 2030</u>, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)
8(h) Svinec v spajkah za pritrditev hladilnih reber na hladilno telo pri sestavih močnostnih polprevodnikov z velikostjo čipa najmanj 1 cm² projekcijske površine in nominalno gostoto toka najmanj 1 A/mm² površine silicijevega čipa	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)
8(i) Svinec v spajkah na električnih delih na steklu, razen v tistih za spajkanje na laminirano steklo	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X([.../ 3)

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
8(j) Svinec v spajkah za spajkanje laminiranega stekla	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2020, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)
8(k) Spajkanje grelnih naprav s tokom toplote 0,5A ali več za povezano mesto spajkanja na posamezne plošče laminiranega stekla, ki niso debelejše od 2,1 mm. To izvzetje ne zajema spajkanja na kontakte, vgrajene v intermediat.	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2024, in nadomestni deli za taka vozila	X(/.../ 3)
9. Ležišča ventilov	Kot nadomestni deli za tipe motorja, razvite pred 1. julijem 2003	
10(a) Električni in elektronski sestavni deli, ki vsebujejo svinec v steklu ali keramiki, v stekleni ali keramični osnovi, v steklokeramičnem materialu ali v steklokeramični osnovi To izvzetje ne vključuje uporabe svinca v: (i) steklu za žarnice in glazurah vžigalnih svečk, (ii) dielektričnih keramičnih materialih sestavnih delov iz člena 10(b), (c) in (d)		X(/.../4) (za vse sestavne dele, razen piezo elementov v motorjih)

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
10(b) Svinec v dielektričnih keramičnih kondenzatorjih, narejenih na osnovi PZT, ki so del integriranih vezij ali diskretnih polprevodnikov		
10(c) Svinec v dielektričnih keramičnih kondenzatorjih z nazivno napetostjo, manjšo od 125 V pri izmeničnem toku ali 250 V pri enosmernem toku	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	
10(d) Svinec v dielektričnih keramičnih kondenzatorjih, ki v senzorjih ultrazvočnih sonarjev odpravljajo napake, ki so posledica spremembe temperature	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2017, in nadomestni deli za taka vozila	
11. Pirotehnična sprožila	Vozila, homologirana pred 1. julijem 2006, in nadomestni deli za taka vozila	
12. Termoelektrični materiali, ki vsebujejo svinec, v avtomobilskih električnih napravah za zmanjševanje emisij CO ₂ z zbiranjem toplote izpušnih plinov	Vozila, homologirana pred 1. januarjem 2019, in nadomestni deli za taka vozila	X
<i>Šestvalentni krom</i>		

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
13(a) Protikorozijski premazi	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2007	
13(b) Protikorozijski premazi za sestave vijakov z maticami za šasije	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	
14. Šestvalentni krom kot protikorozijsko sredstvo hladilnega sistema iz ogljikovega jekla v absorpcijskih hladilnikih v koncentraciji do 0,75 mas. % v hladilni tekočini: (a) zasnovani za delovanje (izključno ali delno) z električnim grelnikom s povprečnim odjemom električne energije $< 75 \text{ W}$ pri konstantnih obratovalnih pogojih; (b) zasnovani za delovanje (izključno ali delno) z električnim grelnikom s povprečnim odjemom električne energije $\geq 75 \text{ W}$ pri konstantnih obratovalnih pogojih; (c) zasnovani za delovanje izključno z neelektričnim grelnikom.	Za (a): vozila, homologirana pred 1. januarjem 2020, in nadomestne dele za taka vozila Za (b): vozila, homologirana pred 1. januarjem 2026, in nadomestne dele za taka vozila	X
<i>Živo srebro</i>		

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izvzetja	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(4), točka (d)
15(a) Sijalke za glavne žaromete	Vozila, homologirana pred 1. julijem 2012, in nadomestni deli za taka vozila	X
15(b) Fluorescentne cevi v prikazovalnikih instrumentnih plošč	Vozila, homologirana pred 1. julijem 2012, in nadomestni deli za taka vozila	X
[...]		
[...]	[...]	

Opombe k preglednici:

1. To izvzetje se pregleda leta 2030 v skladu s členom 54(2).

2. Uporablja se za aluminijeve zlitine, pri katerih se svinec ne dodaja namenoma, ampak je prisoten zaradi uporabe recikliranega aluminija.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Razstavljanje, če se v povezavi z vnosom 10(a) preseže povprečna mejna vrednost 60 gramov na vozilo. Elektronske naprave, ki jih ni namestil proizvajalec na proizvodni liniji, se za namene te opombe ne upoštevajo.

[...]/4. Razstavljanje, če se v povezavi z vnosi 8(a) do 8(k) preseže povprečna mejna vrednost 60 gramov na vozilo. Elektronske naprave, ki jih ni namestil proizvajalec na proizvodni liniji, se za namene te opombe ne upoštevajo.

PRILOGA IV

STRATEGIJA KROŽNOSTI

DEL A

ELEMENTI STRATEGIJE KROŽNOSTI

1. Netehnični opis načrtovanih ukrepov za zagotovitev, da vozila, ki spadajo v kategorijo vozila, ves čas proizvodnje izpolnjujejo pravne zahteve iz členov 4 do 7.
2. Netehnični opis postopkov, ki jih izvaja proizvajalec za:
 - a. zbiranje ustreznih podatkov v celotni dobavni verigi;
 - b. preverjanje informacij, ki jih predložijo dobavitelji;
 - c. ustrezen odziv, kadar podatki, ki jih predložijo dobavitelji, kažejo na tveganje neskladnosti z zahtevami iz člena 4, 5 ali 6.
3. Informacije o predpostavkah o obstojećih tehnologijah obdelave izrabljenih vozil, razstavljanju in ponovni uporabi delov in sestavnih delov, ustreznem tehnološkem napredku na področju tehnologij obdelave izrabljenih vozil in naložbah v zmogljivosti takih tehnologij ob predložitvi vloge za homologacijo, ki jih je proizvajalec uporabil za izračun ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave tipa vozila v skladu s členom 4.
4. Informacije o deležu vsebnosti recikliranih materialov v vozilih iz členov 6 in 10.
5. Seznam ukrepov, ki se jih proizvajalec zaveže izvesti za zagotovitev, da se obdelava izrabljenih vozil iz zadevne [...] kategorije izvede v skladu s to uredbo, s posebnim poudarkom na:
 - (a) ukrepih za lažje odstranjevanje delov, navedenih v delu C Priloge VII;
 - (b) ukrepih, ki prispevajo k razvoju tehnologij recikliranja materialov, ki se uporabljajo v vozilih, za katere take tehnologije ob predložitvi vloge za homologacijo niso splošno dostopne v komercialnem obsegu;
 - (c) spremljanju, kako se deli, sestavni deli in materiali v vozilih, ki spadajo v določeno [...] kategorijo vozila, ponovno uporabijo, reciklirajo in predelajo v praksi;

- (d) ukrepov za reševanje izzivov, ki jih predstavlja uporaba materialov in tehnik, ki ovirajo enostavno razstavljanje ali zelo otežujejo recikliranje, kot so lepila ali materiali, ojačani z vlakni;
 - (e) ukrepov za spodbujanje ponovne uporabe delov in sestavnih delov.
6. Opis narave in oblike ukrepov iz točke 5, na primer naložb v raziskave in razvoj, naložb v razvoj tehnologij recikliranja ali infrastrukture za recikliranje ter načina sodelovanja z izvajalci ravnanja z odpadki, vključenimi v ponovno uporabo, recikliranje in predelavo vozil ter odstranitev njihovih delov.
7. Opis načina ocenjevanja učinkovitosti ukrepov iz točke 6.

Preden se začnejo uporabljati členi 4 do 7, se v strategiji krožnosti pojasni, kako proizvajalec izpolnjuje zahteve glede krožnosti iz Direktive 2005/64/ES, ki se preverijo med postopkom homologacije, zlasti člena 5 navedene direktive, in zahteve iz Direktive 2000/53/ES, zlasti člena 4(2) navedene direktive.

DEL B

SPREMLJANJE IN POSODABLJANJE STRATEGIJE KROŽNOSTI

1. Proizvajalci vsaj vsakih pet let zagotovijo posodobitev strategije krožnosti.
2. Posodobljena strategija krožnosti vključuje naslednje:
 - (a) opis, kako so bili izvedeni ukrepi iz točke 6 dela A, in če eden ali več ukrepov iz strategije ni bilo izvedenih, obrazložitev razlogov za to;
 - (b) oceno učinkovitosti ukrepov iz točke 6 dela A;
 - (c) opis, kako so bili ali bodo upoštevani ukrepi iz točke 6 dela A pri zasnovi novih tipov vozil.
3. V primeru bistvenih sprememb v zasnovi in proizvodnji tipa vozila je posodobljena strategija krožnosti osredotočena zlasti na naslednje:
 - (a) spremembe pri uporabi delov in sestavnih delov v novih vozilih, ki jih je enostavno razstaviti za ponovno uporabo ali visokokakovostno recikliranje;

- (b) spremembe pri uporabi materialov v novih vozilih, ki jih je enostavno reciklirati;
- (c) sprejetje zasnovnih značilnosti za reševanje izzivov, ki jih predstavlja uporaba materialov in tehnik, ki ovirajo enostavno odstranjevanje ali zaradi katerih je recikliranje zelo zahtevno, kot so lepila, sestavljena plastika ali materiali, ojačani z vlakni;
- (d) spremembe pri uporabi recikliranih materialov v novih vozilih, ponovno izdelanih ali obnovljenih delov in sestavnih delov v vozilih ter združljivosti delov in sestavnih delov iz drugih tipov vozil ter
- (e) spremembe pri uporabi snovi iz člena 5 v novih vozilih.

PRILOGA V

ZAHTEVJE GLEDE INFORMACIJ O ODSTRANITVI IN ZAMENJAVI

1. Baterije za električna vozila in baterije za lahka vozila, vgrajene v vozilo:
 - (a) številka;
 - (b) lokacija;
 - (c) teža;
 - (d) vrsta baterijskega kemijskega procesa;
 - (e) navodila za varno praznjenje baterije;
 - (f) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov ter vrstami tehnik spajanja, pritrdjevanja in tesnjenja;
 - (g) orodja ali tehnologije, potrebne za dostop do baterij za električna vozila ter njihovo odstranitev in zamenjavo.
2. motorji na električni pogon, vgrajeni v vozilo:
 - (a) številka;
 - (b) lokacija;
 - (c) teža;
 - (d) vrste trajnih magnetov, prisotnih v motorjih na električni pogon, če pripadajo naslednjim vrstam:
 - (i) magneti iz zlitine neodima, železa in bora;
 - (ii) magneti iz zlitine samarija in kobalta;
 - (iii) magneti iz zlitine aluminija, niklja in kobalta;
 - (iv) magneti iz ferita;
 - (e) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov ter vrstami tehnik spajanja, pritrdjevanja in tesnjenja;
 - (f) orodja ali tehnologije, potrebni za dostop do motorjev na električni pogon ter njihovo odstranitev in zamenjavo.

3. Sestavni deli, deli in materiali iz dela B Priloge VII:
 - (a) prisotnost snovi iz člena 5(2) v vozilu, ki jih je treba označiti, kot je navedeno v Prilogi III;
 - (b) številka;
 - (c) lokacija;
 - (d) teža;
 - (e) tehnična navodila za odstranitev, vključno z zaporedjem vseh korakov;
 - (f) razpoložljivost najboljših tehnik za obdelavo.
4. Sestavni deli, deli in materiali iz dela C Priloge VII:
 - (a) številka;
 - (b) lokacija;
 - (c) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov.
5. Digitalno šifrirani sestavni deli in deli v vozilu:
 - (a) številka;
 - (b) lokacija;
 - (c) tehnična navodila za dostop, odstranitev in zamenjavo, vključno s šifriranjem in programsko opremo, potrebno za aktivacijo nadomestnih delov in sestavnih delov za delovanje v drugem vozilu;
 - (d) opis funkcionalnosti, zamenljivosti in združljivosti s specifičnimi deli in sestavnimi deli drugih znamk in modelov;
 - (e) kontaktna točka proizvajalca za tehnično pomoč.

PRILOGA VI

ZAHTEVE GLEDE OZNAČEVANJA

1. Plastični deli, sestavni deli in materiali za vozila, ki tehtajo več kot 100 gramov:
 - (a) ISO 1043-1 Polimerni materiali – Simboli in kratice. Prvi del: Osnovni polimeri in njihove značilnosti;
 - (b) ISO 1043-2 Polimerni materiali – Simboli in kratice. Drugi del: Polnila in materiali za ojačenje;
 - (c) ISO 11469 Polimerni materiali – Splošna identifikacija in označevanje polimernih proizvodov.
2. Elastomerni deli, sestavni deli in materiali za vozila, ki tehtajo več kot 200 gramov, razen pnevmatik: ISO 1629 Gume in lateksi – nomenklatura.
3. Simbola „<“ in „>“, ki se uporabljata v standardih ISO, se lahko nadomestita z oklepaji.

Informacije na oznaki [.../delov in sestavnih delov vozila], ki vsebujejo materiale za trajne magnete, se navedejo v skladu s členom 28 Uredbe (EU) 2024/1252.

[...]

PRILOGA VII

ZAHTEVE GLEDE OBDELAVE

DEL A

MINIMALNE ZAHTEVE ZA PROSTORE ZA SKLADIŠČENJE IN OBRATE ZA OBDELAVO

1. Prostori za skladiščenje, vključno s prostori za skladiščenje na zbirnih mestih, za skladiščenje izrabljenih vozil pred obdelavo ter njihovih sestavnih delov, delov in materialov:
 - (a) imajo neprepustne površine z napravami za zbiranje razlitih tekočin, napravami za dekantiranje ter sredstvi za čiščenje in razmaščevanje;
 - (b) so opremljeni za čiščenje vode, vključno z meteornimi vodami, skladno z zahtevami na področju zdravja in okolja;
 - (c) v njih se lahko ustrezno skladišči izrabljena vozila, očiščena izrabljena vozila pa se lahko zlagajo samo do ustrezne višine, razen če se uporabljajo regali za shranjevanje vozil;
 - (d) v njih se takoj odstranijo tekočine iz izrabljenih vozil, ki puščajo, te tekočine pa se zbirajo z absorpcijskim materialom.
2. Skladiščenje se organizira tako, da se prepreči škoda na:
 - (a) sestavnih delih in delih, ki vsebujejo tekočine iz dela B, točki 1 in 2, te priloge VII;
 - (b) sestavnih delih, delih in materialih iz dela C te priloge VII.
3. Obrati, v katerih se obdelujejo izrabljena vozila in njihovi sestavni deli, deli in materiali, imajo:
 - (a) neprepustne površine na ustreznih mestih in naprave za zbiranje razlitih tekočin, naprave za dekantiranje ter sredstva za čiščenje in razmaščevanje,
 - (b) ustrezno skladišče za dele, sestavne dele in materiale, ki so odstranjeni iz izrabljenih vozil, vključno z zatesnjenim skladiščem za dele, sestavne dele in materiale, onesnažene z oljem;

- (c) ustrezne posode za shranjevanje baterij (z nevtralizacijo elektrolita na kraju samem ali kje drugje), filtrov in kondenzatorjev, ki vsebujejo PCB/PCT;
- (d) ustrezne ločene posode za ločeno shranjevanje tekočin iz izrabljenih vozil: [...] goriv, olj (motorno olje, olje iz menjalnika, pogonsko olje, transmisijsko olje, hidravlično olje), oljnih filtrov, hladilnih tekočin, sredstev proti zmrzovanju, zavornih tekočin, [...] hladilnih sredstev, tekočin za dizelske izpuhe in kakršnih koli drugih [...] tekočin ali plinov iz izrabljenega vozila;
- (e) opremo za čiščenje vode, vključno z meteornimi vodami, skladno s predpisi o varovanju zdravja in varstvu okolja;
- (f) ustrezno skladišče za rabljene pnevmatike, ob upoštevanju potrebe po preprečevanju nevarnosti požara in prekomernega kopičenja.

4. Pooblaščen obrati za obdelavo, ki imajo dovoljenje za obdelavo električnih vozil, izpolnjujejo zahteve iz Priloge XII k Uredbi (EU) 2023/1542 [...]. Pooblaščen obrati za obdelavo, ki sprejemajo električna vozila z domnevno poškodbo baterije za električna vozila, ocenijo te baterije v 24 urah po dostavi. Taka vozila in baterije se skladiščijo ločeno v izoliranem območju iz odstavka 1. Izolirano območje je opremljeno z ustreznimi napravami za preprečevanje in odkrivanje požarov, ki jih povzročijo baterije za električna vozila, ter za omejitev njihovega širjenja na druge površine, električna vozila in baterije.

DEL B

MINIMALNE ZAHTEVE ZA OČIŠČENJE

1. Iz izrabljenega vozila se odstranijo naslednje tekočine, razen če so potrebne za ponovno uporabo zadevnih delov:
- (a) gorivo;
 - (b) motorno olje;
 - (c) transmisijsko olje;
 - (d) olje iz menjalnika;
 - (da) pogonsko olje;

- (e) hidravlično olje;
- (f) hladilne tekočine;
- (g) sredstvo proti zmrzovanju;
- (h) zavorne tekočine;
- (i) [...] hladilna sredstva; [...]
- (ia) tekočine za dizelske izpuhe ter
- (j) katere koli druge [...] tekočine ali plini iz izrabljenega vozila.

Po odstranitvi tekočin se uporabijo izpustni čepi, da se prepreči nadaljnje uhajanje ostankov. Na posodah za zbiranje se navede vrsta tekočine, ki jo vsebujejo, poleg tega pa se skladiščijo ločeno druga od druge na varnem mestu, ki je v skladu z delom A te priloge, da se prepreči nenamerno razlitje, uhajanje ali nepooblaščen dostop do njih.

1a. Nevtralizirajo se naslednji sestavni deli, deli in materiali:

- (a) sistem za klic v sili
- (b) pirotehnični deli zračnih blazin;
- (c) pirotehnični deli varnostnih pasov;
- (d) vsi drugi pirotehnični deli.

2. Iz izrabljenih vozil se odstranijo naslednji sestavni deli, deli in materiali:

- (a) zračne blazine, rezervoarji za utekočinjeni naftni plin (UNP), rezervoarji za stisnjeni zemeljski plin (SZP), rezervoarji za vodik in vsi drugi potencialno eksplozivni deli in sestavni deli, ki se tudi nevtralizirajo;
- (a1) oljni filtri;
- (b) [...] hladilna sredstva se obdelajo v skladu z Uredbo (EU) št. 2024/573;
- (c) sestavni deli, za katere je ugotovljeno, da vsebujejo živo srebro[...], se med obdelavo ločijo v prepoznaven tok, ki se varno imobilizira in odstrani v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES;
- (d) materiali, ki vsebujejo snovi iz člena 5(2), ki jih je treba označiti, kot je določeno v Prilogi III, se med obdelavo ločijo v prepoznaven tok, ki se varno imobilizira in odstrani v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES.

Vsi deli, sestavni deli in materiali, zbrani med očiščenjem, se hranijo v označenih posodah. Na posodah za zbiranje se navedejo sestavni deli, deli in materiali, ki jih vsebujejo, poleg tega pa se skladiščijo na varnem mestu v skladu z delom A, da se prepreči nenamerno razlitje, uhajanje ali nepooblaščen dostop do njih.

3. Zabeležijo se naslednji podatki o očiščenju izrabljenih vozil:
- (a) [...] skupno število obdelanih izrabljenih vozil;
 - (b) [...] povprečna teža izrabljenih vozil pred očiščenjem in po njem ter pred odstranitvijo in po njej;
 - (c) skupna količina [...] vsake vrste očiščenih [...] tekočin, delov, sestavnih delov ali materialov[...];
 - (d) ime in kontaktni podatki prevoznika odpadkov, kjer je ustrezno;
 - (e) ime, kontaktni podatki in dosežen odstotek ponovne uporabe, predelave, recikliranja, energijske predelave, sežiganja ali odstranjevanja [...] tekočin, delov, sestavnih delov ali materialov, zbranih med postopkom očiščenja, v zadnjem [...] obratu za obdelavo.

DEL C

OBVEZNA ODSTRANITEV DELOV IN SESTAVNIH DELOV IZ IZRABLJENIH VOZIL

	<u>Izvezeto v skladu s členom</u> <u>30, točka 2, če se</u> <u>uporabljajo pogoji iz</u> <u>Priloge VII, del G</u>
1.a Baterije za električna vozila, <u>kot so opredeljene v členu 3, točka (14), Uredbe (EU) 2023/1542, vključno s krmilnimi sistemi baterij, vgrajenimi polnilniki [...] in ohišjem, če so v vozilu;</u> 1.b Baterije za lahka vozila, <u>kot so opredeljene v členu 3, točka (11), Uredbe (EU) 2023/1542, vključno s krmilnimi sistemi baterij, vgrajenimi polnilniki za električna vozila in ohišjem, če so v vozilu;</u>	
[...]/2. Baterije SLI, kot so opredeljene v členu 3, točka (12), Uredbe (EU) 2023/1542 [...];	
2a. Prenosne baterije, kot so opredeljene v členu 3, točka (9), Uredbe (EU) 2023/1542;	
[...]/3. Motorji na električni pogon, vključno z njihovim ohišjem, generatorji, alternatorji in motorji ventilatorjev za hlajenje, če so v vozilu; [...] [...]	
4. <u>Ohišja</u> motorjev z [...] <u>zgorevanjem</u> [...];	X
5. Katalizatorji;	
6. Menjalniki, <u>vključno s krmilnimi enotami;</u>	X <u>V primeru izvzetja se</u> <u>za</u> <u>krmilno enoto uporablja št.</u> <u>20</u>
7. <u>Najmanj 70 % vsega stekla</u> vetrobranskih stekel, zadnjih in bočnih oken iz stekla, <u>vključno z vgrajenimi strešnimi okni;</u>	
8. [...] <u>Platišča;</u>	
9. <u>Gumijaste pnevmatike;</u>	

10.[...];	
11.Neposredno dostopni deli informacijsko-razvedrilnega sistema, vključno z zvočnimi in navigacijskimi krmilniki, tudi z radarskimi ali lidarskimi krmilniki in senzorji, če so v vozilu, ter multimedijskimi krmilniki, vključno s prikazovalniki s površino, večjo od 100 kvadratnih centimetrov;	
12.Žarometi <u>in zadnje luči</u> , vključno z njihovimi sprožili;	
13. <u>Glavni kabelski snopi, vključno z notranjimi in zunanji kabli za napajanje, če so v vozilu;</u>	X
14. <u>Sistem za obvladovanje trkov, vključno s pokrovi, nosilci in deformacijskimi elementi odbijačev;</u>	X
[...] <u>Plastične posode za gorivo;</u>	
16.Toplotni izmenjevalniki;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Plastični deli, ojačani z ogljikovimi vlakni;</u>	
[...]/20. Električni in elektronski sestavni deli: (a) <u>inverterji in pretvorniki DC/DC z električno napetostjo [...]/ vsaj 24 V ali težo, večjo od 1 kg, [...] električnih vozil;</u> (b) <u>tiskano vezje, ki vsebuje plošče s [...]/ posebej visoko vsebnostjo plemenitih kovin;</u> (c) <u>fotovoltaični paneli, katerih površina [...] je večja od 0,2 [...] m²;</u> (d) <u>krmilni moduli in škatle za ventile za avtomatski menjalnik [...];</u> (e) <u>senzorji lambda ter radarski in lidarski senzorji, če so v vozilu;</u>	X
21. <u>Sistem za klic v sili;</u>	
22. <u>Skladi gorivnih celic.</u>	

DEL D

PONOVNA UPORABA, PONOVNA IZDELAVA IN OBNOVA DELOV IN SESTAVNIH DELOV

1. Tehnična ocena odstranjenih delov in sestavnih delov:
 - (a) Za ponovno uporabo:
 - (i) del ali sestavni del deluje;
 - (ii) primeren je za takojšnjo uporabo za osnovni namen, za katerega je bil zasnovan.
 - (b) Za ponovno izdelavo ali obnovo:
 - (i) del ali sestavni del je popoln;
 - (ii) ocena poškodbe, zmanjšane funkcionalnosti ali zmogljivosti in popravil, potrebnih za ponovno vzpostavitev stanja, v katerem je del ali sestavni del primeren za uporabo;
 - (iii) ni močne korozije.
2. Minimalni podatki, ki jih je treba navesti pri označevanju delov in sestavnih delov:
 - (a) ime sestavnega dela ali dela;
 - (b) sklic na identifikacijsko številko vozila (VIN) pri vozilu, iz katerega je bil sestavni del ali del odstranjen, ter
 - (c) ime, poštni naslov, enotna kontaktna točka in elektronski naslov, spletni naslov, če je ustrezno, za identifikacijo [...] pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil sestavni del ali del.

DEL E

SESTAVNI DELI IN DELI, KI SE NE SMEJO PONOVO UPORABITI

1. Vse zračne blazine, vključno z drugimi vrstami blazin, pirotehnični sprožilni mehanizmi, elektronske krmilne enote in zaznavala;
2. [...]
3. [...]
4. avtomatični ali neavtomatični sistemi varnostnih pasov, vključno s samimi pasovi, zaponkami, zategovalniki, pirotehničnimi sprožilnimi mehanizmi;
5. sedeži, če imajo vgrajena pritrdišča varnostnih pasov in/ali zračne blazine;
6. ključavnica volana, ki deluje na volanski drog;
7. naprave za imobilizacijo, vključno s transponderji in elektronskimi krmilnimi enotami.

DEL F

POSEBNE ZAHTEVE GLEDE OBDELAVE ODSTRANJENIH DELOV, SESTAVNIH DELOV IN MATERIALOV

1. Baterije SLI se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
2. Baterije za električna vozila se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
- 2a. Baterije za lahka vozila se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.
- 2b. Prenosne baterije se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.

3. Materiali za trajne magnete, ki vsebujejo neodim, disprozij ali prazeodim [...] (zlitine neodima, železa in bora (NdFeB), kot je opredeljeno v členu 28 Uredbe (EU) 2024/1252 [...]), baker iz motorjev na električni pogon, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, se odstranijo, kadar je postopek odstranitve izvedljiv v pooblaščenih obratih za obdelavo brez pretiranih stroškov. Če ni tehničnega napredka pri recikliranju materialov za trajne magnete NdFeB, se motorji na električni pogon ali deli, ki vsebujejo material za trajne magnete, skladiščijo in označijo v skladu s členom 27(1), točka (b), Uredbe (EU) 2024/1252 [...]. Za namene prihodnjega recikliranja se zahteve v zvezi z začasnim skladiščenjem iz Direktive 1999/31/ES ne uporabljajo.
4. Odstranjene elektronske sestavne in dele, ki niso namenjeni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ter neželezne frakcije, vključno z zdrobljenimi ploščami tiskanega vezja, obdelajo izvajalci obdelave, kot je določeno v členu 8(3) Direktive 2012/19/EU.
5. Odstranjeno steklo iz izrabljenega vozila se vsaj reciklira v kontejnersko steklo, steklena vlakna ali steklo enakovredne kakovosti.
6. Odstranjena hladilna sredstva se reciklirajo, predelajo ali uničijo v skladu s členom 8 Uredbe (EU) 2024/573.
7. S plastičnimi frakcijami in frakcijami ostankov se ravna v skladu s členom 7 in Prilogi IV Uredbe (EU) 2019/1021.
8. Gumijaste pnevmatike se obdelajo v skladu s hierarhijo ravnanja z odpadki in splošnimi zahtevami iz člena 4 Direktive 2008/98/ES, da bi prednostno razvrstili možnosti preprečevanja nastajanja odpadkov [vključno s protektiranjem], s katerimi se doseže najboljši splošni izid za okolje.
9. Aluminijasti materiali iz toplotnih izmenjevalnikov, kot je določeno v Prilogi VII, del C, točka 12, se shranjujejo in reciklirajo ločeno od aluminijastih ulitih in gnetenih frakcij, opredeljenih v Prilogi VII, del G, točka 2(b).

[...]MERILA ZA KOMBINIRANO DROBLJENJE IN UPORABA TEHNOLOGIJ ZA
NAKNADNO DROBLJENJE

1. Merila, v skladu s katerimi se dovoli drobljenje izrabljenih vozil, njihovih delov, sestavnih delov in materialov skupaj z drugimi odpadki:
 - (a) odpadna električna in elektronska oprema se pred drobljenjem skupaj z izrabljenimi vozili selektivno obdela v skladu s Prilogo VII Direktive 2012/19/EU;
 - (b) vse baterije se pred drobljenjem skupaj z izrabljenimi vozili odstranijo iz vseh vrst odpadkov, kot je določeno v Uredbi (EU) 2023/1542;
 - (c) plastična embalaža se pred drobljenjem skupaj z izrabljenimi vozili odstrani iz odpadne embalaže, kovinska odpadna embalaža, kot je opredeljena v Uredbi (EU) 2025/40[...], pa se še ne razvrsti v posamezne družine zlitin;
 - (d) skupna obdelava različnih odpadnih frakcij ne povzroči poslabšanja kakovosti tokov odpadkov, ki nastanejo pri obdelavi, v primerjavi z ločeno obdelavo odpadnih frakcij;
 - (e) določiti je mogoče posamezni prispevek mešanih tokov odpadkov k izstopnim frakcijam za ustrezne zahteve glede poročanja o učinkovitosti obdelave izrabljenih vozil oziroma druge zahteve za druge tokove odpadkov, opredeljene v Uredbi (EU) 2023/1542, Uredbi (EU) 2025/40[...], Direktivi 2012/19/EU in Direktivi 2008/58/ES.
2. Zahteve glede kakovosti za izstopne frakcije:
 - a. skupna vsebnost bakra v glavni jekleni frakciji ne presega 0,25 mas. %; od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] skupna vsebnost bakra v glavni jekleni frakciji ne sme presegati 0,15 mas.%;
 - b. aluminij se razvrsti vsaj v frakcijo ulitih zlitin, kot je opredeljeno v standardu EN 1706:2020, in frakcijo gnetenih zlitin, kot je opredeljeno v standardu EN 573-3:2019;

- c. težka frakcija iz drobilnika, pridobljena po zračnem ločevanju in ločevanju železa, se obdeluje naprej, da bi ločili železne in neželezne kovine, plastiko in druge organske materiale za recikliranje ali predelavo. Ostanek teh postopkov vsebuje manj kot 1 mas. % kovin in, v skladu z Odločbo Sveta 2003/33/ES, manj kot 5 mas. % skupnih organskih snovi; omejitev manj kot 5 mas.% skupnih organskih snovi se ne uporablja, če je pravilno izbrana in obnovljena težka frakcija iz drobilnika biološko stabilna v skladu z veljavno zakonodajo;
 - d. lahka frakcija iz drobilnika se obdeluje naprej, da bi ločili železne in neželezne kovine, plastiko in druge organske materiale za recikliranje ali predelavo. Ostanek teh postopkov vsebuje manj kot 1 mas. % kovin in, v skladu z Odločbo Sveta 2003/33/ES, manj kot 5 mas. % skupnih organskih snovi; omejitev manj kot 5 mas.% skupnih organskih snovi se ne uporablja, če je pravilno izbrana in obnovljena lahka frakcija iz drobilnika biološko stabilna v skladu z veljavno zakonodajo.
3. Dokumentacija, ki jo je treba zagotoviti za izvzetja iz obveznosti odstranitve delov, sestavnih delov in materialov:
- (a) [...] kopija pisne pogodbe med pooblaščenim obratom za obdelavo ter obratom, ki izvaja dejavnosti drobljenja in uporablja tehnologije za naknadno drobljenje ali prenese njihovo uporabo na podizvajalce, vključno s specifikacijami o kakovosti sekundarnih materialov, ki so pripravljeni za recikliranje, in tehničnimi specifikacijami, ki se upoštevajo pri obdelavi frakcij iz izrabljenih vozil.
 - (b) [...] dokumentacija, ki jo pripravi neodvisen organ in v kateri sta izkazani kakovost in količina frakcij, ki so nastale pri obdelavi in so [...] pripravljene za recikliranje, za reprezentativno konfiguracijo obdelave [...];

- (c) [...] katera koli druga vrsta dokumentacije, ki dokazuje, da kakovost in količina materialov iz izrabljenih vozil [...] nista nižji v primerjavi s kakovostjo in količino sestavnih delov in delov, ki so bili ločeno odstranjeni pred drobljenjem v skladu z zahtevami iz dela C.

PRILOGA VIII

INFORMACIJE ZA VPIS V REGISTER PROIZVAJALCEV

1. Proizvajalec ali njegov [...] pooblaščeni zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca predloži naslednje informacije:
 - (a) ime in blagovne znamke, če so na voljo, pod katerimi proizvajalec deluje v državi članici, in naslov proizvajalca, vključno s pošto številko in krajem, ulico in številko, državo, telefonsko številko, če obstaja, spletnim naslovom in elektronskim naslovom, pri čemer je navedena enotna kontaktna točka;
 - (b) nacionalno identifikacijsko oznako proizvajalca, vključno z njegovo številko vpisa v poslovni register ali enakovredno uradno matično številko ter evropsko ali nacionalno davčno številko;
 - (c) kategorije vozil, katerih dostopnost na trgu namerava proizvajalec prvič omogočiti na ozemlju države članice;
 - (d) informacije o tem, kako proizvajalec izpolnjuje svoje obveznosti iz člena 16, vključno s pisnimi informacijami o:
 - (i) ukrepih, ki jih je proizvajalec sprejel za izpolnjevanje obveznosti v zvezi z odgovornostjo proizvajalca iz členov 16 in 20;
 - (ii) ukrepih, sprejetih za izpolnjevanje obveznosti zbiranja iz člena 23 v zvezi s količino vozil, katerih dostopnost na trgu omogoči proizvajalec v državi članici, ter
 - (iii) sistemu za zagotavljanje zanesljivosti podatkov, sporočenih pristojnim organom;
 - (e) izjavo proizvajalca ali, kjer je primerno, [...] pooblaščenega zastopnika proizvajalca za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, v kateri je navedeno, da so predložene informacije resnične.

2. Informacije, ki jih je treba zagotoviti poleg informacij iz točke 1, kadar je organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev imenovana za izvajanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca:
 - (a) ime in kontaktni podatki, vključno s pošto številko in krajem, ulico in številko, državo, telefonsko številko, spletnim naslovom in elektronskim naslovom ter nacionalno identifikacijsko kodo organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev;
 - (b) številko vpisa v poslovni register ali enakovredno uradno matično številko in evropsko ali nacionalno davčno številko organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev ter
 - (c) pooblastilo zastopanega proizvajalca.
3. Organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev mora v primeru pridobitve dovoljenja v skladu s členom [...] 17(1) zagotoviti naslednje informacije poleg informacij iz točke 1:
 - (a) imena in kontaktne podatke, vključno s poštnimi številkami in kraji, ulicami in številkami, državami, telefonskimi številkami, spletnimi naslovi in elektronskimi naslovi zastopanih proizvajalcev;
 - (b) pooblastilo vsakega zastopanega proizvajalca, kjer je ustrezno;
 - (c) kadar organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zastopa več proizvajalcev, za vsakega od proizvajalcev, ki jih zastopa, ločeno navede, kako izpolnjuje obveznosti iz člena 16.
4. Kadar obveznosti iz člena 16 v imenu proizvajalca izpolnjuje imenovani zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca, ki zastopa več kot enega proizvajalca, navedeni zastopnik poleg informacij iz točke 1 ločeno navede tudi ime in kontaktne podatke vsakega zastopanega proizvajalca.

PRILOGA IX

[...] POTRDILO O UNIČENJU

Se izda v skladu s členom 25 Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta [...] o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili.

1.	Obrat ali podjetje, ki izdaja to potrdilo	
1.1	Ime	
1.2	Naslov	
1.3	Telefonska številka	
1.4	Elektronska pošta [če je na voljo]	
1.5	Registracijska ali identifikacijska številka*	
2.	Pristojni organ, ki je izdal dovoljenje za obrat ali podjetje iz točke 1	
2.1	Država članica	
2.2	Ime	
2.3	Naslov	
3.	Potrdilo o uničenju	
3.1	Datum izdaje	
3.2	Številka	
4.	Informacije o vozilu, za katero je bilo to potrdilo o uničenju izdano	
4.1	Oznaka države	
4.2	(A) Registrska številka**	
4.3	(J) Kategorija**	
4.4	(D.1) Znamka**	
4.5	(D.3) Trgovsko ime**	
4.6	(E) Identifikacijska številka vozila**	
4.7	Številka potrdila o registraciji	
5.	Informacije o lastniku vozila	
5.1	(C.2.1) Priimek ali naziv podjetja**	
5.2	(C.2.2) Drugo ime (imena)**	
5.3	(C.2.3) Naslov**	

5.4	Telefonska številka	
5.5	Elektronska pošta [če je na voljo]	
6.	Opombe	
* To zahtevo je mogoče opustiti, kadar nacionalni registracijski ali identifikacijski sistem ne predvideva take številke. <u>** Usklajene kode Skupnosti iz Direktive 1999/37/ES.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

PRILOGA X

SPREMEMBE UREDBE (EU) 2018/858 IN UREDBE (EU) 168/2013

1. Priloga II k Uredbi (EU) 2018/858 se spremeni:

(19)

- (1) V delu I se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

(20) 22

[illegible]

“.

Dodatek 1 se spremeni:

- (a) v preglednici 1 se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

„G13	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	ni relevantno Vendar se uporablja del E Priloge VII o prepovedi ponovne uporabe določenih sestavnih delov.“;
------	----------	---	---

- (b) v preglednici 2 se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

„G13	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	ni relevantno Vendar se uporablja del E Priloge VII o prepovedi ponovne uporabe določenih sestavnih delov.
------	----------	---	---

“.

v Dodatku 2 se točka 4 spremeni:

- (a) v preglednici „Del I: Vozila kategorije M1“ se vnos 59 nadomesti:„

59	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe] (krožnost)	Zahteve iz navedene uredbe se ne uporabljajo.
----	--	---

“

(b) v preglednici „Del II: Vozila kategorije N1“ se vnos 59 nadomesti:

”

59	Uredba [Urad za publikacije: vnesite številko te uredbe] (krožnost)	Zahteve iz navedene uredbe se ne uporabljajo.“;
----	---	---

Del III se spremeni:

(a) v Dodatku 1 se vnos 59 nadomesti: „

59	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	Ni relevantno	Ni relevantno“;		
----	----------	---	---------------	-----------------	--	--

(b) v Dodatku 2 se vnos 59 nadomesti:

„59	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	Ni relevantno			Ni relevantno“;					
-----	----------	---	---------------	--	--	-----------------	--	--	--	--	--

(c) v Dodatku 3 se vnos 59 nadomesti:

„59	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	Ni relevantno“;
-----	----------	---	-----------------

(d) v Dodatku 4 se vnos 59 nadomesti:

„59	Krožnost	Uredba [Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe]	Ni relevantno			Ni relevantno“.					
-----	----------	---	---------------	--	--	-----------------	--	--	--	--	--

2. Priloga II k Uredbi (EU) 168/2013 se spremeni:

V Prilogi II k Uredbi (EU) št. 168/2013 se v preglednici v oddelku C1 vnos 15a nadomesti:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B	L7e- B2
15a	18	Zahteve glede krožnosti	Uredba (EU) 2024/1252 Evropskega parlamenta in Sveta (*1)	x	x	x								
15b	18	Zahteve glede krožnosti	[Urad za publikacije: vstavite številko te uredbe o izrabljenih vozilih (EU) 2025/XXXX]				x	x	x	x	x	x	x	x

PRILOGA XI

KORELACIJSKA TABELA

2. Direktiva 2000/53/ES

<i>Direktiva 2000/53/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 1	Člen 1
Člen 2(1)	Člen 3(1), točka (1)
Člen 2(2)	Člen 3(1), točka (2)
Člen 2(3)	Člen 3(1), točka (22)
Člen 2(4)	Člen 3(2), točka (a)
Člen 2(5)	Člen 3(1), točka (16)
Člen 2(6)	Člen 3(1), točka (5)
Člen 2(7)	Člen 3(2), točka (a)
Člen 2(8)	Člen 3(2), točka (a)
Člen 2(9)	Člen 3(2), točka (a)
Člen 2(10)	Člen 3(1), točka (35)
Člen 2(11)	—
Člen 2(11), točka (a)	—
Člen 2(11), točka (b)	—
Člen 2(11), točka (c)	—
Člen 2(11), točka (d)	—
Člen 2(12)	—

<i>Direktiva 2000/53/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 2(13)	–
Člen 3(1)	Člen 2(1), točka (a)
Člen 3(2)	–
Člen 3(3)	–
Člen 3(4)	Člen 2(2), točka (a), in odstavek (5)
Člen 3(5)	Člen 2(1), točka (c), ter odstavek (5) in (6)
Člen 4(1), točka (a)	Člen 5(1)
Člen 4(1), točka (b)	Člen 7(1)
Člen 4(1), točka (c)	Člen 6
Člen 4(2), točka (a)	Člen 5(2) in (3)
Člen 4(2), točka (b)(i)	Člen 5(4)(a)
Člen 4(2), točka (b)(ii)	Člen 5(4)(b)
Člen 4(2), točka (b)(iii)	Člen 5(4)(c)
Člen 4(2), točka (b)(iv)	Člen 5(4)(d)
Člen 4(2), točka (c)	--
Člen 5(1), prva alineja	Člen 23(1) in (2), točka (c)
Člen 5(1), druga alineja	Člen 23(2), točka (b)
Člen 5(2)	Člen 23(4), prvi in drugi pododstavek, točka (c)
Člen 5(3), prvi pododstavek	Člen 25

<i>Direktiva 2000/53/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 5(3), drugi pododstavek	--
Člen 5(3), tretji pododstavek	--
Člen 5(4), prvi pododstavek	Člen 24(2)
Člen 5(4), drugi pododstavek	Člen 16 in člen 20(1)(a)
Člen 5(4), tretji pododstavek	Člen 24(2)
Člen 5(4), četrti pododstavek	--
Člen 5(5), prvi pododstavek	Člen 25(1) in Priloga IX
Člen 5(5), drugi pododstavek	Člen 25(5)
Člen 6(1)	Člen 27(1) in (3)
Člen 6(2), prvi pododstavek	Člen 15(1)
Člen 6(2), drugi pododstavek	--
Člen 6(3), prvi pododstavek	Člen 30(1) in Priloga VII, del C
Člen 6(3), drugi pododstavek	Člen 29(1)
Člen 6(4)	Člen 15(2)
Člen 6(5)	Člen 27(5)
Člen 6(6)	Člen 27(4)
Člen 7(1)	Člen 33(1)
Člen 7(2), točka (a)	--
Člen 7(2), točka (b)	Člen 34(1), točki (a) in (b)
Člen 7(2), drugi pododstavek	--

<i>Direktiva 2000/53/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 7(2), tretji pododstavek	Člen 49(5)
Člen 7(3)	--
Člen 7(4)	--
Člen 7(5)	--
Člen 8(1)	Člen 12(1)
Člen 8(2)	Člen 12(3)
Člen 8(3)	Člen 11(1)
Člen 8(4)	Člen 11(1) in (2)
Člen 9(1a), prvi pododstavek	Člen 49(1), točka (j)
Člen 9(1a), drugi pododstavek	Člen 49(1), drugi pododstavek
Člen 9(1a), tretji pododstavek	Člen 49(1), tretji pododstavek
Člen 9(1b)	Člen 49(2)
Člen 9(1c)	--
Člen 9(1d)	Člen 49(5)
Člen 9(2)	Člen 9
Člen 9a(1)	Člen 50(1)
Člen 9a(2)	Člen 50(2)
Člen 9a(3)	Člen 50(3)
Člen 9a(4)	Člen 50(4)
Člen 9a(5)	Člen 50(5)

<i>Direktiva 2000/53/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 9a(6)	Člen 50(6)
Člen 10(1)	--
Člen 10(2)	--
Člen 10(3)	--
Člen 10a	Člen 55
Člen 11(1)	Člen 51(1)
Člen 11(2)	Člen 51(2)
Člen 12(1)	Člen 57(1)
Člen 12(2)	Člen 57(2)
Člen 12(3)	--
Člen 13	--
Priloga I	Priloga VII
Priloga II	Priloga III

3. Direktiva 2005/64/ES

<i>Direktiva 2005/64/ES</i>	<i>Ta uredba</i>
Člen 1, prvi pododstavek	Člen 1
Člen 1, drugi pododstavek	--
Člen 2	Člen 2(1), točka (a)
Člen 3, točka (a)	Člen 2(2), točka (a)
Člen 3, točka (b)	Člen 2(2), točka (b)
Člen 3, točka (c)	Člen 2(2), točka (c)
Člen 4(1)	Člen 3(1), točka (1)
Člen 4(2)	Člen 3(2), točka (b)
Člen 4(3)	Člen 3(1), točka (3)
Člen 4(4)	Člen 3(1), točka (2)
Člen 4(5)	Priloga II
Člen 4(6)	Člen 3(2), točka (b), v povezavi s členom 3(1), točka (1)
Člen 4(7)	Člen 3(2), točka (b)
Člen 4(8)	Člen 3(2), točka (b)
Člen 4(9)	Člen 3(1), točka (5)
Člen 4(10)	Člen 3(2), točka (a)
Člen 4(11)	--
Člen 4(12)	Člen 3(2), točka (a)

Člen 4(13)	Člen 3(1), točka (4)
Člen 4(14)	Člen 3(1), točka (6)
Člen 4(15)	Člen 3(1), točka (7)
Člen 4(16)	--
Člen 4(17)	--
Člen 4(18)	Člen 9
Člen 4(19)	--
Člen 4(20)	--
Člen 5(1)	--
Člen 5(2)	Člen 8(1), drugi stavek
Člen 5(3)	Člen 8(4)
Člen 5(4)	Člen 24
Člen 6(1)	Člen 4(2)
Člen 6(2), drugi pododstavek	Člen 5(8)
Člen 6(3)	Člen 11
Člen 6(4)	--
Člen 6(5)	--
Člen 6(6)	--
Člen 6(7)	--
Člen 6(8)	--
Člen 7, točka (a)	Priloga VII, del E

Člen 7, točka (b)	Priloga VII, del E
Člen 8	--
Člen 9	--
Člen 10(1)	--
Člen 10(2)	--
Člen 10(3)	--
Člen 10(3)	--
Člen 10(4)	--
Člen 11(1)	--
Člen 11(2)	--
Člen 12	--
Člen 13	--
Priloga I	Člen 4(1)
Priloga II	--
Priloga III	--
Priloga VII	--
Priloga V	Priloga VII, del E
Priloga VI	--

PRILOGA XII

SPREMEMBE UREDBE (EU) 2023/1542

Preglednica v Prilogi I k Uredbi (EU) 2023/1542 se spremeni:

Stolpec 1 Oznaka snovi ali skupine snovi	Stolpec 2 Pogoji za omejitev
Živo srebro št. CAS 7439-97-6 št. ES 231-106-7 in njegove spojine	Baterije, ki so vgrajene ali ne v aparate, lahka vozila ali druga vozila, ne vsebujejo več kot 0,0005 mas.% živega srebra (izraženo kot kovinsko živo srebro).
2. Kadmij št. CAS 7440-43-9 št. ES 231-152-8 in njegove spojine	1. Prenosne baterije, ki so vgrajene ali ne v aparate, lahka ali druga vozila, ne vsebujejo več kot 0,002 mas.% kadmija (izraženo kot kovinski kadmij). <u>2. Baterije za električna vozila in baterije SLI, vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,01 mas.% kadmija (izraženo kot kovinski kadmij) v homogenem materialu.</u> <u>3. Točka 2 se ne uporablja za baterije za električna vozila, ki se uporabljajo kot rezervni deli za električna vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila dana na trg pred 31. decembrom 2008.</u>
3. Svinec št. CAS 7439-92-1 št. ES 231-100-4 in njegove spojine	1. Od 18. avgusta 2024 prenosne baterije, vgrajene v aparate ali ne, ne vsebujejo več kot 0,01 mas.% svineca (izraženo kot svinčeva kovina).

Stolpec 1 Oznaka snovi ali skupine snovi	Stolpec 2 Pogoji za omejitve
	2. Omejitev iz točke 1 se do 18. avgusta 2028 ne uporablja za prenosne cink-zračne gumbaste baterije. 3. <u>Prenosne baterije, vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas.% svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu.</u> 4. <u>Točka 3 se ne uporablja za prenosne baterije, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2024, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila.</u> 5. <u>Baterije za električna vozila, vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas.% svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu.</u> 6. <u>Točka 5 se ne uporablja za:</u> <u>baterije za električna vozila, ki so vgrajene v vozila kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2019, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila.</u> <u>baterije za električna vozila, ki so vgrajene v vozila za posebne namene kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila</u>

Stolpec 1 Oznaka snovi ali skupine snovi	Stolpec 2 Pogoji za omejitve
	<u>homologirana pred 1. januarjem 2024, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila.</u> <u>7. Baterije SLI, vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas.% svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu.</u> <u>8. Točka 7 se ne uporablja za:</u> <u>(i) baterije SLI, ki se uporabljajo v 12-voltnih baterijah v vozilih, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858.1</u> <u>(ii) baterije SLI, ki se uporabljajo v 24-voltnih baterijah v vozilih za posebne namene kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858.2</u> <u>(iii) Baterije SLI, ki se uporabljajo za druge namene kot tiste iz točk 8(i) in (ii) v vozilih, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2024.</u>
<u>4. Šestvalentni krom št. CAS 18540-29-6 št. ES 606-053-1 in njegove spojine</u>	<u>Baterije, vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M1 in N1, kot sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas.% šestvalentnega kroma (izraženo kot kovinski šestvalentni krom) v homogenem materialu.</u>

¹ To izvzetje se ponovno pregleda leta 2030.

² To izvzetje se ponovno pregleda leta 2030.

PRILOGA XIII

ZAHTEV ZA IZDAJATELJE CERTIFIKATOV IN REVIZORJE TER MERILA, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI OBRATI, KI PROIZVAJAJO RECIKLIRANI MATERIAL

DEL A

Podrobne zahteve za tretje osebe, ki izvajajo presoje

1. Tretja oseba, ki izvaja presoje v skladu s členom 6(2), je neodvisna od dobavitelja, proizvajalca ali osebe, ki sodeluje pri proizvodnji recikliranega materiala, in od obrata, ki se nadzoruje. V ta namen bi ta oseba morala biti sposobna, da z dokumenti dokaže, da:
 - a. ni del ali pod nadzorom teh subjektov;
 - b. ima vzpostavljene in izvaja postopke, ki zagotavljajo njeno nepristranskost, vključno s:
 - (i) stalnim ocenjevanjem tveganj za njeno nepristranskost; (ii) ugotavljanjem, odpravljanjem in zmanjševanjem tveganj za nepristranskost, ki izhajajo iz finančnih, komercialnih in drugih vrst pritiskov; (i) oceno tveganja za njeno nepristranskost, ki izhaja iz odnosov z njenim osebjem;
 - c. je strukturirana in se upravlja na način, ki zagotavlja njeno neodvisnost in nepristranskost, vključno z naslednjim: (i) je jasno prepoznavna znotraj pravnega subjekta, če pravni subjekt opravlja tudi dejavnosti, ki niso povezane z inšpekcijskimi pregledi; (ii) ima vzpostavljena pravila poročanja o opravljeni dejavnosti presoje; (iii) njeno osebje ima jasno določene odgovornosti v zvezi z izvajanjem presoj.
2. Šteje se, da je tretja oseba, ki izvaja presoje v skladu s členom 6(2), ustrezno usposobljena na področju presoj in ravnanja z odpadki, če ima sama ali prek podizvajalcev zadostno število usposobljenega osebja, ki se redno usposablja, in če ima njeno osebje, ki sodeluje pri izvajanju presoj, dokazane poklicne izkušnje na vseh naslednjih področjih: (a) izvajanje presoj obratov za obdelavo odpadkov; (b) postopki obdelave odpadkov; (c) sistemi ravnanja z okoljem ter sistemi zdravja in varnosti pri delu; (d) proizvodnja recikliranega materiala.
3. Za dokazovanje skladnosti z merili iz odstavkov 1 in 2 se organ za ugotavljanje skladnosti, ki izvaja presoje ali certificiranje, sklicuje na svoje certificiranje s standardi Unije ali

enakovrednimi mednarodno priznanimi standardi s področja izvajanja presoj, kot sta ISO 19011:2018 ali ISO/IEC 17020:2012.

DEL B

MERILA ZA DOKAZOVANJE, DA JE BIL RECIKLIRANI MATERIAL PROIZVEDEN V OBRATU, KI IZPOLNJUJE ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA ČLOVEKOVEGA ZDRAVJA TER VARSTVA PODNEBJA IN OKOLJA, DOLOČENE V PRAVU UNIJE, ALI TEMU ENAKOVREDNE ZAHTEVE (V SKLADU S ČLENOM 6(1c))

1. S presojo iz člena 6(2) se preveri, ali obrat, ki proizvaja reciklirani material, pri dejanskih postopkih izpolnjuje naslednje pogoje:
 - a. izpolnjuje zahteve za recikliranje odpadkov in svoje dejavnosti opravlja v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo o varstvu okolja;
 - b. je načrtovan, zgrajen in deluje varno in okolju prijazno ter ima zlasti vzpostavljene potrebne postopke, ustrezno tehnologijo ravnanja z odpadki, organizacijo in infrastrukturo za recikliranje zadevnih odpadkov;
 - ba. plastične odpadke pridobiva iz države, ki izpolnjuje enakovredne standarde kot države Evropske unije glede varstva okolja in varnosti delavcev, ter v tej državi deluje v skladu z merili iz odstavka 4 tega dela;
 - c. ima vzpostavljene sisteme, postopke in tehnike ravnanja z odpadki in njihovega spremljanja, katerih namen je preprečevanje, zmanjševanje, čim večje omejevanje in v izvedljivem obsegu dejansko odpravljanje, ter jih upravlja: (i) tveganj za zdravje in varnost zadevnih delavcev in prebivalstva v bližini obrata ter (ii) škodljivih vplivov na okolje, ki jih povzročajo njegove dejavnosti (zlasti z ustreznimi ukrepi, sprejetimi za spremljanje in obravnavanje onesnaževanja);

- d. zagotavlja sledljivost vseh odpadkov, ki jih prejme in obdela v obratu, vključno z zagotavljanjem, da se vsi ostanki odpadkov, nastali pri njegovih dejavnostih, dokumentirajo in premestijo le v obrate za ravnanje z odpadki, ki so pooblaščen za obdelavo ostankov odpadkov;
 - e. sprejel je ukrepe za varčevanje z energijo in omejil emisije toplogrednih plinov, povezane s svojimi dejavnostmi;
 - f. vzpostavil je evidenco svojih dejavnosti ravnanja z odpadki za zadnjih pet let in jo je sposoben predložiti; če deluje manj kot pet let, ima v času od začetka obratovanja vzpostavljeno evidenco svojih dejavnosti ravnanja z odpadki in jo je sposoben predložiti;
 - g. v zadnjih petih letih ni bil obsojen zaradi izvajanja nezakonitih dejavnosti v zvezi z ravnanjem z odpadki;
2. Tretja stran, ki izvaja presojo ali certificiranje, pri preverjanju skladnosti obrata z navedenimi merili in zahtevami iz člena 6(1b) upošteva kot referenco in po potrebi zlasti naslednje:
- a. posebne zahteve za obdelavo nekaterih odpadkov in v zvezi z izračunom količine obdelanih odpadkov, pri čemer so te zahteve obvezne v skladu z zakonodajo Unije, ter v zvezi s knjiženjem količin proizvedenih recikliranih materialov;
 - b. ugotovitve o najboljših razpoložljivih tehnologijah za nekatere dejavnosti, ki spadajo v ureditev Direktive 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah.
3. V poročilih o presoji se jasno navedejo imena in kontaktni podatki posameznikov, ki so izvedli presojo.

4. Revizorji preverijo, ali se plastični odpadki obdelujejo na način, ki je enakovreden standardom EU, in ali prihajajo iz države s celovitim okvirom za ravnanje z odpadki, ki zajema njeno celotno ozemlje in dokazuje njeno sposobnost in pripravljenost, da zagotovi okolju prijazno ravnanje z odpadki, zlasti ob upoštevanju naslednjih meril:
- a. z ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, se zagotavlja okolju prijazno ravnanje z odpadki na njenem ozemlju, na primer uvedba sistema razširjene odgovornosti proizvajalca ali enakovrednega sistema za izvajanje načela „onesnaževalec plača“;
 - b. z ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, se poveča delež popotrošniške plastike, reciklirane iz vozil, in kazalnikov za spremljanje teh ukrepov;
 - c. z ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, se poveča delež popotrošniške reciklirane plastike, vgrajene v vozila, ki so dana na nacionalni trg, in kazalnikov za spremljanje teh ukrepov.

DEL C

MERILA ZA DOKAZOVANJE, DA JE BIL RECIKLIRANI MATERIAL PROIZVEDEN V SKLADU Z ZAHTEVAMI IZ ČLENA 6(1)(1a) in (1b)

S presojo iz člena 6(2) se preveri, ali obrat, ki proizvaja reciklirani material, pri dejanskih postopkih izpolnjuje naslednje pogoje:

1. Obrat mora biti zmožen predložiti dokaze, da proizvaja materiale, reciklirane iz popotrošniških odpadkov. Če obrat proizvaja tudi materiale, pridobljene iz predpotrošniških odpadkov ali surovin, mora biti zmožen dokazati, da jasno loči med različnimi vrstami materialov. Obrat mora zagotoviti, da dobavlja le materiale, reciklirane iz popotrošniških odpadkov, kar je pogoj, da se ti materiali upoštevajo v okviru ciljev iz člena 6.

2. Obrat, ki proizvaja reciklirane materiale iz popotrošniških odpadkov iz izrabljenih ali popravljenih vozil, mora biti zmožen dokazati, da so bili taki odpadki zbrani ločeno in niso bili mešani z materiali drugega izvora pred njihovim prihodom v obrat in med celotnim postopkom recikliranja.
-