

Брюксел, 11 юни 2025 г.
(OR. en)

10092/25

**Междуетноституционално досие:
2023/0284(COD)**

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и управлението на излезли от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО - Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 13 юли 2023 г. Европейската комисия публикува предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО („предложението“).
2. Комисията представи законодателното си предложение и придружаващата го оценка на въздействието, заедно с първоначален обмен на мнения, на заседанието на работна група „Околна среда“ на 3 октомври 2023 г. по време на испанското председателство на Съвета.

3. В предложението се определят изисквания, за да се гарантира, че новите превозни средства се проектират по начин, който улеснява рециклирането, повторната употреба и вторичното производство на части и компоненти. В него също така се предлага да се въведе задължителна цел за използването на рециклирани пластмаси и да се упълномощи Комисията да издава делегирани актове за определяне на цели за рециклираната стомана, критичните суровини и алуминия в бъдеще. Предложението има за цел да засили разширената отговорност на производителя и съдържа по-строги мерки за проследяване и контрол с цел увеличаване на събирането на излезли от употреба превозни средства и справяне с трайния проблем с „липсващите превозни средства“. Освен това в него се предлага да се забрани износът на употребявани превозни средства, които вече не са технически изправни, за да може Съюзът да изпълни ангажиментите си да не допринася за замърсяването в трети държави и да запазва ценните материали вътре в ЕС. Предложението има също за цел по-доброто третиране на излезлите от употреба превозни средства чрез определяне на цел за рециклиране на пластмаси и задължителния демонтаж на части и компоненти преди раздробяването, за да се подобри кръговата икономика.
4. В Европейския парламент досието беше отнесено съвместно до Комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните (ENVI) и до Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите (IMCO), която определи за докладчици съответно г-н Jens GIESEKE (EPP, Германия) и г-н Paulius SAUDARGAS (EPP, Литва).
5. Европейският икономически и социален комитет даде становището си на 13 декември 2023 г.
6. На равнище работна група предложението беше обсъдено на седемнадесет заседания по време на испанското, белгийското, унгарското и полското председателство. Първият компромисен текст беше изготвен и публикуван по време на белгийското председателство¹. По време на унгарското председателство беше изготвено друго компромисно предложение². Настоящото полско председателство изготви още два компромисни текста³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 и 8543/25.

7. Белгийското председателство информира делегациите за актуалното състояние по точка „Други въпроси“ от дневния ред на Съвета по околна среда на 17 юни 2024 г., а ориентационен дебат по предложението се проведе на заседанието на Съвета по околна среда на 17 декември 2024 г. по време на унгарското председателство. На 30 април 2025 г. Корепер даде насоки за по-нататъшната работа по въпроса за отпадъците след потреблението, които отговарят на условията за отчитане от гледна точка на целите за минимално рециклирано съдържание.
8. На 4 юни 2025 г. Корепер обсъди предложението като подготовка за заседанието на Съвета по околна среда и стигна до заключението, че при положение че бъдат извършени някои корекции, които са отразени в приложението към настоящата бележка, то може да бъде предадено на Съвета, за да се постигне общ подход на заседанието му на 17 юни 2025 г.

II. ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ОТ КОМПРОМИСНИЯ ТЕКСТ НА ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО

а) Правно основание

Комисията предложи правното основание за цялото предложение да бъде член 114 от ДФЕС. Предвид обсъжданията на равнище работна група, председателството добави член 192, параграф 1 от ДФЕС като правно основание за глави IV и V от предложението относно управлението на излезли от употреба превозни средства (ИУПС) и относно употребяваните превозни средства и техния износ, докато останалите разпоредби на регламента, в частност глави II и III от него, които се отнасят основно до производството на нови превозни средства, продължават да се основават на член 114 от ДФЕС.

б) Разширяване на обхвата (член 2)

Редица делегации подкрепиха повишаването на равнището на амбиция по отношение на т.нар. тежки превозни средства и дву-, три- и четириколесните превозни средства. Това включва нови задължения, които първоначално бяха предвидени само за леките пътнически автомобили и леките търговски микробуси, като например проектиране, позволяващо демонтажа на определени части, създаването на стратегия за кръговост или етикетирането на частите. Същевременно режимът на разширена отговорност на производителя (РОП) за тежките превозни средства и мотоциклетите следва да обхване не само тяхното събиране и премахването на замърсяването, както предлага Комисията, но и разходите за веригата на третиране като цяло, какъвто вече е случаят с леките пътнически автомобили и леките търговски микробуси. Повечето от тези нови задължения ще се прилагат и за мотоциклети от категории L1e и L2e, които не бяха включени в първоначалното предложение на Комисията.

Освен това някои превозни средства със специално предназначение бяха добавени в обхвата на регламента, за да се увеличат още повече ползите от кръговостта и третирането. Ремаркетата за каравани, превозните средства със специално предназначение, произведени от малък производител, и частите за превозни средства, произведени от малък производител, чийто тип е одобрен в рамките на многоетапно одобряване на типа, различно от базовото превозно средство, са освободени.

Аналогично частите на превозните средства, които подлежат на многоетапно одобрение на типа на по-късен етап в сравнение с базовото превозно средство, също ще бъдат обхванати от регламента (освен ако не са обхванати от горепосоченото изключение за малки серии).

в) Разграничение между употребявано превозно средство и излязло от употреба превозно средство (член 37)

За всяка промяна на собствеността преразгледаният подход предвижда изискване за представяне на документация, удостоверяваща, че превозното средство не е ИУПС. Тази документация може да бъде оценка съгласно приложение I (вж. по-долу) или валидно удостоверение за техническа изправност. Предвидена е дерогация от това изискване за промени в собствеността на технически изправни превозни средства, прехвърлени от физически лица, които не са икономически оператори. Същевременно тази дерогация не се прилага за продажби, сключени онлайн, тъй като те представляват ситуация с по-висок риск. Горепосочените промени са придружени от изменено определение за ИУПС и от съществено изменено приложение I, в което се определят задължителните и индикативните критерии, които трябва да бъдат оценени, за да се определи дали дадено превозно средство е ИУПС. Изключенията са включени в част В от приложение I за превозни средства от специален културен интерес и в случаите, когато собственикът на превозното средство реши да го възстанови до състояние на техническа изправност.

г) Цели за минимално рециклирано съдържание (член 6)

За да се проправи пътят към значителни ползи за кръговостта, като същевременно се запази реалистичен подход, компромисният текст се основава на тристепенен подход към целите за минимално съдържание на рециклирани пластмаси. Целите се повишават поетапно от най-малко 15% до 72 месеца, 20% след 96 месеца и 25% след 120 месеца от влизането в сила на регламента. Като предпазен механизъм Комисията се упълномощава да определя временни дерогации от тези цели, когато недостигът или прекомерните цени на рециклираните пластмаси затрудняват до крайна степен спазването на изискванията. Що се отнася до целите за минимално рециклирано съдържание на други материали, Комисията ще бъде упълномощена да определя минимален дял рециклирана стомана въз основа на проучване за осъществимост, което трябва да извърши. Подобно пълномощие се предвижда и за други материали, а именно алуминий, магнезий и техните сплави, но също и неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор.

д) Определение за отпадъци след потреблението, отчитани за целите за минимално съдържание на рециклирана пластмаса и одити от трети страни (член 3, точка 11 и член 6, приложение XIII)

Определението за отпадъци след потреблението беше адаптирано в съответствие с правилата на СТО, за да се даде възможност за използване на рециклирани материали с произход както от ЕС, така и от трети държави. Тази промяна е придружена от система за одити от трети страни на инсталациите за производство на такива рециклирани материали, независимо дали се намират в ЕС или в трета държава. Органите за оценяване на съответствието трябва да разполагат със сертификация на Съюза или еквивалентна международно призната сертификация за извършване на одити, като например ISO 19011:2018 или ISO/IEC 17020:2012.

Тези одити удостоверяват, че инсталациите отговарят на изискванията за опазване на човешкото здраве, климата и околната среда, установени в правото на Съюза, или са еквивалентни на тези изисквания, и че пластмасовите отпадъци, третирани в такива инсталации, са с произход от държави с всеобхватна стратегия за управление на отпадъците.

Като се има предвид връзката със световните търговски отношения и вериги на доставки, както и необходимостта да се намери правилният баланс между ползите за околната среда и конкурентоспособността на рециклиращата и автомобилната промишленост на ЕС, еквивалентните условия и одити за рециклираните в трети държави материали следва да се прилагат едва 48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент. Очакваното въздействие на тези изисквания следва да бъде оценено по-подробно 24 месеца след влизането в сила на настоящия регламент. Освен това в член 55 е въведена клауза за преразглеждане.

е) Задължения на производителите (стратегия за кръговост, паспорт на превозното средство – членове 9 и 13)

За да се намали тежестта за производителите на превозни средства, в компромисния текст се предвижда, че кръговостта трябва да бъде установена по категории превозни средства (т.е. например всички превозни средства, произвеждани от даден производител в категория N1), а не за всеки модел с одобрение на типа, какъвто беше случаят с първоначалното предложение на Комисията. Това не се прилага за определена информация относно развитието на технологиите за третиране и за информацията относно дела на рециклираното съдържание, която остава специфична за типа.

Що се отнася до цифровия паспорт за кръговост на превозните средства, бяха направени редица допълнения, за да се гарантира интегрирането му с други паспорти, създадени съгласно правото на Съюза, като например Регламента за екопроектиране за устойчиви продукти (РЕУП). Паспортът ще трябва да включва информация за частите, съдържащи олово, живак, кадмий или шествалентен хром, както и декларация за дела на рециклираното съдържание, стратегията за кръговост и препратка към каталога на резервните части, включително местоположението им в съответния тип превозно средство.

ж) Разширена отговорност на производителя (РОП – членове 16–22)

Режимът на РОП беше изменен, за да се предостави на държавите членки по-голяма гъвкавост, за да се приспособят към своето специфично положение или вече съществуващо законодателство. Поради това задълженията на производителите могат да бъдат адаптирани в най-отдалечените региони и държавите членки могат да изискват производителите да изпълняват задълженията си за РОП чрез организация за отговорност на производителя.

Що се отнася до изчисляването на таксата за РОП, беше пояснено, че тя покрива и разходите за транспорт от събирателния пункт до съоръжението за третиране и производителите покриват разходите за превозни средства, за които не може да бъде установен (или е престанал да съществува) производител, пропорционално на техния пазарен дял.

И накрая, трябваше да бъде разработен специален трансграничен режим за изключителната ситуация, при която нито един производител съгласно определението в регламента не може да бъде идентифициран на територията на държавата членка, в която превозното средство се превръща в ИУПС. В този случай разходите се покриват от производителя, пуснал превозното средство на пазара (на Съюза), който има упълномощен представител във всяка държава членка за целите на РОП. Държавите членки могат също така да изискват заплащане на съответна такса при първата регистрация на употребявано превозно средство или превозно средство, за което не може да бъде установен производител, за да се покрият разходите за третиране. Предвидени са дейности за сътрудничество и мониторинг, за да се гарантира спазването на регламента.

з) Събиране (членове 23 и 24)

В текста на председателството се пояснява, че ИУПС могат да се доставят или директно в разрешено съоръжение за третиране (РСТ), или, ако е разрешено от държава членка, в събирателен пункт, включен в системата за събиране на нейна територия, който след това ще има задължението да достави ИУПС на РСТ в срок от един месец, за да се намали рискът от незаконни дейности. Вариантът за разрешаване на събирателни пунктове се счита за необходим за справяне с положението на много малки държави членки или отдалечени региони, в които няма налични РСТ. В съображение 46 вече е пояснено, че мерките, определящи дали доставката на излезли от употреба превозни средства е безплатна, могат да се основават на финансови стимули.

и) Третиране (членове 27–36)

В текста на председателството се правят редица пояснения в членовете относно задълженията на РСТ, относно раздробяването, складирането, отделянето на течности и относно срока за отстраняване на замърсяването, както и относно правомощието на Комисията да адаптира изискванията за третиране, което понастоящем е конкретно ограничено до научния напредък в технологиите за пречистване. Текстът на председателството преформулира положително забраната за смесено раздробяване на ИУПС с други отпадъци, като вече позволява тази операция, ако „технологията за третиране след раздробяване“ отговаря на определени критерии за качество и гранични стойности. Тези нови пределно допустими стойности се прилагат и като условие за депонирането на неинертни отпадъци от раздробяването на излезли от употреба превозни средства. В приложение VII, част В на текста са предвидени повече изключения, които позволяват части и компоненти да бъдат демонтирани, когато граничните стойности за технологията за третиране след раздробяване могат да бъдат постигнати, което прави текстът по-ориентиран към бъдещето, по-благоприятен за иновациите и технологично неутрален, тъй като технологиите за третиране след раздробяване ще претърпят допълнително развитие в близкото бъдеще. Демонтираните от ИУПС части не следва да се считат за отпадъци, когато техническата оценка доказва, че тези части и компоненти са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, както е посочено в член 31.

й) Износ на употребявани превозни средства (членове 37а – 45)

Беше пояснено, че митническият контрол, целящ да се провери дали от Съюза се изнасят само технически изправни превозни средства, е напълно автоматизиран и продължава да се основава на съществуващите принципи за управление на риска, без да се налагат физически проверки на статуса на отделните превозни средства. Беше пояснено също така, че държавите членки могат да продължат да използват съществуващите приложения, включително Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за свързване към MOVE-HUB – новата платформа за обмен на съобщения за свързване на националните електронни регистри на държавите членки и националните митнически системи чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

9. Компромисният текст на председателството за общ подход е поместен в приложението към настоящата бележка⁴.
10. Във връзка с това Съветът се приканва:
 - да разгледа текста в приложението, и
 - да постигне съгласие по общ подход на заседанието си на 17 юни 2025 г.

⁴ Допълненията към предложението на Комисията са отбелязани с подчертаване, а заличаванията – с означението [...]. Последните промени спрямо док. 9440/1/25 REV 1, обсъдени в Корепер на 4 юни 2025 г., са обозначени с **получер шрифт и подчертаване** за добавения текст и с означението [...] за заличаванията.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него, както и член 192, параграф 1 от него във връзка с членове 14 – 45, член 46 и член 48 от настоящия регламент,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

¹ ОВ С ...

² ОВ С ...

като имат предвид, че:

- (1) Съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт³ (по-нататък „Европейски зелен пакт“) е стратегия на Европа за растеж, която има за цел превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж няма да зависи от използването на ресурси. За да може политиките на Съюза относно продуктите да допринасят за намаляване на въглеродните емисии в световен мащаб, е необходимо да се гарантира, че продуктите, предлагани на пазара и продавани в Съюза, се получават, произвеждат и третират, след като излязат от употреба, по начин, съответстващ на устойчивото развитие.
- (2) Автомобилният сектор има значителен принос за използването на енергия и материални ресурси от Съюза и следователно за емисиите на парникови газове. Производството в трети държави на превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, допринася за емисиите на парникови газове в световен мащаб, което на свой ред има отрицателно въздействие върху околната среда в Съюза. Преминаването от използване на изкопаеми горива в превозните средства към мобилност с нулеви емисии, както е предвидено в пакета „Подготвени за цел 55“, е една от предпоставките за постигане на целта за климатична неутралност до 2050 г. Така ще се намалят емисиите на парникови газове от автомобилния сектор, свързани с етапа на употреба на превозните средства. Автомобилната промишленост е един от най-големите потребители на първичен алуминий, стомана и пластмаси, свързани с производството на нови превозни средства, пускани на пазара на Съюза. Това може да има значително въздействие върху околната среда, свързано с необходимата енергия за добива и преработката на тези материали. Отпечатъкът върху околната среда, свързан с производството на нови превозни средства, е възможно да се увеличи с протичащата в момента електрификация на автомобилния парк, както и поради все по-широкото използване на електроника в бъдещите модели, тъй като и двете изискват значително количество критични и стратегически суровини и благородни метали, като например мед и редкоземни елементи. Резултатът от тези промени е, че отпечатъкът върху околната среда на етапа на производство е възможно да бъде по-голям от този на етапа на употреба на превозните средства. В допълнение текущите изисквания в правото на Съюза относно управлението на отпадъците водят до неоптимално оползотворяване на ресурсите от излезлите от употреба превозни средства и съществува висок потенциал за увеличаване на количеството и качеството на частите, компонентите и материалите от излезлите от употреба превозни средства, подлежащи на повторна употреба, вторично производство, обновяване или

³ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Европейски зелен пакт“ (COM (2019) 640 final).

рециклиране. Необходимо е функционирането на единния пазар да се подобри и преходът на автомобилната промишленост към кръгова икономика да се улесни, за да се решат проблемите, свързани с тези въздействия върху околната среда, и да се допринесе за декарбонизацията на сектора. Това е в съответствие със съобщението на Комисията от 11 март 2020 г. „Нов план за действие относно кръговата икономика – за по-чиста и по-конкурентоспособна Европа“⁴, в което се призовава за преразглеждане на текущите правила, за да „се насърчат по-кръгови стопански модели, като въпросите на проектирането се обвържат с третирането след излизане от употреба, обмислят се евентуални правила относно задължителното съдържание на определени рециклирани материали в някои компоненти и се подобри ефикасността при рециклирането“⁵. Съветът⁶ и Парламентът⁷ също са подчертали необходимостта от нови правила на Съюза в тази област, като се заменят досегашните правила за одобряването на типа на превозните средства по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването и по отношение на излезлите от употреба превозни средства.

- (3) С Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁷ се установяват хармонизирани изисквания за третиране на излезлите от употреба превозни средства и цели за повторна употреба и рециклиране и за повторна употреба и оползотворяване на превозните средства. В нея са поставени както задължения относно събирането на излезлите от употреба превозни средства, така и задължения за стопанските субекти, по-конкретно за ограничаване на употребата на тежки метали в превозните средства. С нея се определят и основни правила за разширена отговорност на производителя, съгласно които от производителите на превозни средства се изисква да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства.
- (4) В извършената от Комисията оценка на Директива 2000/53/ЕО⁸ се изтъква, че с нея ефективно са постигнати много от първоначалните ѝ цели, по-конкретно премахването на кадмия, оловото, живака и шествалентния хром от превозните средства, увеличаването на броя на пунктовете за събиране на излезли от употреба превозни средства и постигането на целите за оползотворяване и рециклиране. В оценката обаче е констатирано, че с директивата не са решени удовлетворително важни проблеми, свързани със събирането на излезлите от употреба превозни

⁴ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите от 11 март 2020 г. „Нов план за действие относно кръговата икономика – за по-чиста и по-конкурентоспособна Европа“ (COM(2020)98 final).

⁵ Заключение на Съвета от 17 декември 2020 г. относно постигането на кръгово и екологично възстановяване.

⁶ Резолюция на Европейския парламент от 10 февруари 2021 г. относно новия план за действие за кръгова икономика.

⁷ Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34).

⁸ Оценка на Директива 2000/53/ЕО от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства, SWD(2021) 61 final.

средства, и с нея вече не може да се гарантира високо качество на третиране на тези превозни средства.

- (5) С Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹ се регламентира одобряването на типа на превозните средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, така че да може да се постигнат целите, поставени в Директива 2000/53/ЕО, след излизането от употреба на тези превозни средства. С тази директива не е постигнато съществено подобрене по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на новите превозни средства и тя не е съобразена с характеристиките на новите превозни средства, които са претърпели значителни промени след влизането ѝ в сила.
- (6) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰ се въвежда цялостна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства, ремаркета, системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, с цел да се гарантира правилното функциониране на единния пазар и да се осигури високо равнище на екологични показатели. Има необходимост от отделен регулаторен акт за целите на процедурата за ЕС одобряване на типа, установена в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858. В процедурата за ЕС одобряване на типа е необходимо да се въведат разпоредби и изисквания относно кръговостта на превозните средства. С цел гарантиране на спазването с въпросните изисквания за превозните средства е необходимо да се осигури тяхната проверка в процедурата за ЕС одобряване на типа. Административните разпоредби в Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно надзора на пазара, коригиращите мерки и санкциите, се прилагат за одобренията на типа, издавани съгласно регламента. Административните разпоредби в Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно надзора на пазара, коригиращите мерки и санкциите, се прилагат за одобренията на типа, издавани в съответствие с изискванията на регламента.

⁹ Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване и относно изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета (ОВ L 310, 25.11.2005 г., стр. 10).

¹⁰ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

- (7¹¹) С цел да се подобри функционирането на единния пазар, като същевременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда, от съществено значение е да се хармонизират условията за одобряването на типа на превозните средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване. За да се допринесе за постигането на целите за опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда, защита на човешкото здраве и за разумно и рационално използване на природните ресурси, от съществено значение е да се установят правила относно условията, уреждащи управлението на излезлите от употреба превозни средства, както и относно износа на употребявани превозни средства. [...] Поради това преходът на автомобилния сектор към кръгова икономика може да се улесни най-ефикасно, като се установи единна регулаторна рамка на равнището на Съюза, обхващаща по интегриран и съгласуван начин проектирането, производството, пускането на пазара в Съюза и третирането след излизане от употреба на превозните средства. [...] За да се постигнат тези цели [...], Директива 2000/53/ЕО и Директива 2005/64/ЕО следва да бъдат заменени от регламент, с основание член 114 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз) (ДФЕС).
- (7a) В най-отдалечените региони, посочени в член 349 от ДФЕС, държавите членки следва да разполагат с възможността да адаптират задълженията на производителите, за да гарантират предоставянето на услуга, и да покриват разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства с оглед на характеристиките на тези региони.

¹¹ Съображението подлежи на допълнителни промени.

- (8) Директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО се прилагат само за пътнически превозни средства (M_1) и леки търговски превозни средства (N_1), които съставляват приблизително 85% от всички превозни средства, регистрирани в Съюза. Останалите превозни средства, по-конкретно дву- и триколесните превозни средства, камионите, автобусите и ремаркетата, не са предмет на нито един акт от законодателството на Съюза по отношение на тяхното екопроектиране и управление след излизане от употреба. Поради това, с цел осигуряване на рамка за кръговост за всички превозни средства, регистрирани в Съюза, включително за тяхното екологосъобразно третиране, както и за предотвратяване на разпокъсването на единния пазар, настоящият регламент следва да се прилага не само за превозните средства от категории M_1 и N_1 , а частично и за [...] превозните средства от категория L ([...] L_{1e} – L_{7e}), тежките превозни средства и техните ремаркета (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) и за превозните средства със специално предназначение. Липсва изчерпателна информация за третирането след излизане от употреба на такива превозни средства в Съюза, което създава пречка за тях да се прилага същият режим, който се прилага за превозните средства от категории M_1 и N_1 , след влизането в сила на настоящия регламент. Въпреки това изискванията по отношение на събирането на излезлите от употреба превозни средства, тяхното задължително предаване в разрешени съоръжения за третиране, както и премахването на замърсяването от тях и задължителния демонтаж на части и компоненти за повторна употреба и рециклирането преди раздробяване [...] и условията за депониране на неинертни отпадъци от раздробяването следва да се прилагат за превозните средства от категория L ([...] L_{1e} – L_{7e}) и за тежките превозни средства и техните ремаркета (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) пет години след датата на влизане в сила на настоящия регламент. С цел улесняване на третирането на тези излезли от употреба превозни средства, от техните производители следва да се изисква да предоставят информация за демонтажа и смяната на части, компоненти и материали от такива превозни средства. Разпоредбите, регламентиращи разширената отговорност на производителя, следва да се прилагат и за тези категории превозни средства, като се компенсират разходите за тяхното събиране, [...]/премахването на замърсяването от тях и тяхното третиране след излизането им от употреба.

- (9) Проблемите с износа на употребявани превозни средства засягат не само пътническите превозни средства (M₁) и леките търговски превозни средства (N₁), но и по-големите превозни средства, както показват проучванията¹². Поради това тези разпоредби следва да се прилагат и за тежките превозни средства и техните ремаркета (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Превозните средства със специално предназначение са предвидени да изпълняват специфична функция и изискват специални конфигурации на каросерията, върху които производителят няма пълен контрол. [...] Това усложнява изчисляването на коефициентите на [...] възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване [...]. За превозни средства със [...] специално предназначение от категории M₁ и N₁ [...] разходите по [...] събирането, премахването на замърсяването, задължителния демонтаж на части и компоненти и третирането [...] следва да се покриват от производителите в рамките на схемата за разширена отговорност на производителя. Правилата относно стратегията за кръговост и износа на употребявани превозни средства не се прилагат за превозните средства със специално предназначение от категориите M₂, M₃, N₂, N₃, O. Разпоредбите по отношение на веществата в превозните средства следва да се прилагат и за превозните средства със специално предназначение от категории M₁ и N₁, както е предвидено в Директива 2000/53/ЕО. При превозните средства, чийто тип е одобрен в рамките на многоетапно одобряване на типа, производителят от следващия етап не е в състояние да изчисли коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването за напълно комплектовани превозни средства. Поради това е целесъобразно да се изисква само базовото превозно средство да отговаря на условията в настоящия регламент.

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

- (11) Едно от най-големите практически затруднения при прилагането на Директива 2000/53/ЕО е свързано с определянето дали едно превозно средство е излязло от употреба или не, по-конкретно в случаите на трансграничен превоз на превозни средства. Въпреки публикуваните насоки по въпроса¹³, тази оценка продължава да бъде проблематична. Поради това е необходимо да се въведат правно обвързващи точни критерии, по които може да се определи дали едно превозно средство е излязло от употреба. Тези критерии следва да се използват от всички стопански субекти и собственици, които извършват дейности с излезли от употреба превозни средства. Необходимо е обаче да се предвидят изключения, за да се запази възможността държавите членки да определят ситуации, в които отделни превозни средства не следва да се считат за излезли от употреба, въпреки че отговарят на съответните критерии, поради статута им на превозни средства от специален културен интерес. Тези ситуации могат например да обхващат превозни средства, притежавани от колекционери или музеи, превозни средства, построени по поръчка, или състезателни превозни средства, при условие че компетентните органи признаят наличието на съответния специален културен интерес.
- (12) В оценката на Директива 2000/53/ЕО е констатирано, че разпоредбите на директивата относно проектирането на превозни средства, с които се цели да се улесни тяхното разкомплектоване и разпространението на рециклирани материали, са имали крайно ограничено отражение върху проектирането и производството на нови превозни средства, тъй като не са били достатъчно подробни, конкретни и измерими.

¹³ Насоки № 9 на кореспондентите относно превоза на отпадъци от превозни средства, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Решаването на проблемите, свързани както с проектирането на всички превозни средства, пускани на пазара на Съюза, така и с излизането им от употреба, изисква въвеждане на хармонизирани изисквания за кръговост, които трябва да се проверяват при одобряването на типа. Проектирането и производството на превозни средства по начин, с който се гарантира, че техните части и компоненти подлежат на повторна употреба и че материалите, които съдържат, подлежат на рециклиране, е от съществено значение, за да се предотврати липсата на възможност за правилно оползотворяване на тези части, компоненти и материали, когато превозното средство излезе от употреба. Поради това производителите на превозни средства и техните доставчици следва да интегрират стратегии за проектиране, с които възможностите за повторна употреба и рециклиране се подобряват на ранен етап в разработването на нови превозни средства. Съответно новите типове превозни средства следва да продължат да се произвеждат, така че да подлежат на повторна употреба или рециклиране до минимум 85% от тяхната обща маса и да подлежат на повторна употреба или оползотворяване до минимум 95% от тяхната обща маса, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО. С цел да се гарантира, че изчисляването на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването се извършва по единен начин и може да бъде проследявано, следва да се установи нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства. Тази методика следва да отразява по-добре реалния потенциал за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване след излизане от употреба на едно ново превозно средство и да бъде съобразена с развитието на технологиите. С цел да се гарантират единни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи тази методика. До установяването на такава методика коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването следва да продължат да се изчисляват в съответствие със стандарт ISO 22628:2002, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО.

- (14) Превозните средства следва да се проектират и произвеждат по начин, ограничаващ наличието на рискови вещества. В своето съобщение от 14 октомври 2020 г. „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите – към нетоксична околна среда“ (по-нататък „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите“)¹⁴ Комисията посочва, че употребата на рискови вещества трябва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, и постепенно да се прекрати употребата на най-вредните от тях за несъществени приложения в обществото, по-специално в потребителските продукти. Съответно употребата на рискови вещества, като съставки на материалите, използвани в превозните средства или в техни части или компоненти, следва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, за да се гарантира, че както превозните средства, така и рециклираните материали от тях нямат неблагоприятни последици за човешкото здраве или околната среда през целия си жизнен цикъл.
- (15) С Директива 2000/53/ЕО вече е ограничена употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства и са предвидени изключения, когато такива вещества може да се използват в определени приложения. В настоящия регламент следва да се възприемат тези съществуващи правила. С цел гарантиране на съгласуваност на законодателството относно химикалите обаче ограниченията по отношение на пускането на пазара и употребата на други вещества в превозните средства следва да бъдат уредени съгласно Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵. Аналогично ограниченията относно употребата на вещества, уредени с Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶, следва да се въвеждат съгласно разпоредбите на въпросния регламент. Поради това в настоящия регламент не следва да бъде предвидена възможност за ограничаване на употребата на други вещества освен олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства.

¹⁴ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите от 14 [...] **ОКТОМВРИ** 2020 г. „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите – към нетоксична околна среда“, (COM/2020/667 final).

¹⁵ Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 793/93 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕИО на Съвета и директиви 91/155/ЕИО, 93/67/ЕИО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията (ОВ L 396, 30.12.2006 г., стр. 1).

¹⁶ Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно устойчивите органични замърсители (ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 45).

- (16) В Директива 2000/53/ЕО са предвидени изключения от ограниченията относно употребата на олово и кадмий в акумулаторни батерии, използвани в превозните средства, които са възприети в настоящия регламент. Същевременно употребата на вещества в батериите е изчерпателно уредена в Регламент (ЕС) № 2023/[...]1542 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷. Поради това употребата на такива вещества следва да бъде уредена и евентуалните ограничения върху тях със съответните изключения следва да бъдат прехвърлени, където е целесъобразно, в същия регламент [...] посредством разпоредба за изменение, включена в настоящия регламент. [...]
- (17) С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да продължи да бъде делегирано на Комисията по отношение на въвеждането на изменения в изключенията при ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства съгласно настоящия регламент. Измененията или заличаването на такива изключения следва да бъдат предхождани от оценка на социално-икономическите въздействия на съответната промяна, което липсва в Директива 2000/53/ЕО. В оценката следва да бъдат взети предвид наличието на алтернативни вещества и въздействията върху човешкото здраве и околната среда през целия жизнен цикъл на превозните средства. С цел гарантиране на ефективно вземане на решения, координиране и управление на техническите, научните и административните аспекти на измененията на настоящия регламент по отношение на ограниченията относно употребата на веществата в превозните средства, Европейската агенция по химикали следва да оказва съдействие на Комисията при извършването на такава оценка.

¹⁷ Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета от [...] 12 юли 2023 г. за батериите и негодните за употреба батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО (ОВ L 191, 28.7.2023 г., стр. 1–117[...]).

- (18) С цел увеличаване на кръговостта в автомобилния сектор превозните средства следва все повече да се проектират и произвеждат по такъв начин, че да се използват рециклирани материали вместо първични суровини. С рециклираните материали се създава възможност за по-ефективно използване на ресурсите, производството се декарбонизира и се намаляват отрицателните въздействия върху околната среда, свързани с използването на първични суровини. По-голямата кръговост за превозните средства, произвеждани в трети държави, които се пускат на пазара на Съюза, също ще допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове в световен мащаб, включително в Съюза. Ще се намалят също така зависимостите от суровини и енергия, свързани с доставките на първични суровини, и същевременно ще се засили пазарът на вторични суровини. Въпреки че на глобално равнище няма изисквания по отношение на използването на рециклирано съдържание, много производители вече използват рециклирани материали в произвежданите от тях превозни средства. С установяването на цели за рециклирано съдържание и на единни разпоредби за неговото изчисляване ще се гарантира правна сигурност и ще се допринесе за лоялната конкуренция между производителите. Изискванията ще се прилагат за всички производители, които имат намерение да пускат превозни средства на пазара на Съюза, независимо къде са установени. В регламента следва да се вземе предвид значението на глобалните вериги за създаване на стойност, като се даде възможност за снабдяване с вторични суровини, предлагани извън Съюза.

- (19) Като се имат предвид ниският коефициент на рециклиране на пластмасите, особено от излезлите от употреба превозни средства, и общите отрицателни въздействия на другите форми на третиране на пластмасовите отпадъци, е целесъобразно да се увеличи разпространението на рециклирани пластмаси в превозните средства. За целта следва да се включи задължителна цел в новите превозни средства да се използва пластмаса, рециклирана от отпадъци след потреблението. Съответно всеки тип превозни средства следва да съдържа [...] пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението, с прогресивно нарастващи проценти. Двадесет и петте процента по тази цел за рециклирано съдържание на пластмаса в типовете превозни средства следва да бъдат постигнати с включване на пластмаса, рециклирана от излезли от употреба превозни средства [...]. [...] Подборът на пластмасите, попадащи в обхвата на целите, се основава на подлежащите на рециклиране видове пластмаси, както е посочено в специалното проучване на Съвместния изследователски център (JRC)¹⁸ и оценката на въздействието. В тези документи термокомплектите, различни от полиуретановата пяна в седалките и еластомерите, не се вземат предвид при изчисляването на целите, като се има предвид, че термокомплектите са особено трудни за рециклиране и гумите се предлагат като приоритетен продукт съгласно Регламента за екопроектиране за устойчиви продукти.[...] Ако обаче липсата на наличност или прекомерните цени на конкретни рециклирани пластмаси затрудняват прекомерно спазването на минималните проценти, на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да допълва регламента чрез определяне на временни дерогации от целите за съдържание на рециклирана пластмаса, след консултация с държавите членки. С цел да се гарантират единни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на [...] процентите на оползотворените от отпадъци след потреблението и от излезли от употреба превозни средства пластмаси, налични и използвани в дадения тип превозни средства, в съответствие с друго законодателство на Съюза, обхващащо по-широк набор от потоци от отпадъци и продукти, последователно по хоризонтален начин.

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

- (19a) Насърчаването на употребата на рециклирана пластмаса в превозните средства се основава на презумпцията, че самото рециклирано съдържание е произведено по екологично устойчив начин, така че въглеродният отпечатък да бъде намален и кръговата икономика да бъде стимулирана. За тази цел е необходимо да се въведат някои предпазни мерки, за да се гарантира, че начинът на получаване на рециклирано съдържание не обезсмисля ползите за околната среда от употребата на такова рециклирано съдържание в превозните средства. Ето защо е необходимо да бъдат взети под внимание съответните съображения, свързани с околната среда, по недискриминационен начин по отношение както на вътрешно произведената, така и на вносната рециклирана пластмаса. За тази цел, за да бъдат отчетени при изчисляването на целите за рециклирано съдържание, определени в регламента, рециклираните пластмаси следва да подлежат на равностойни условия по отношение на изискванията за опазване на човешкото здраве, климата и околната среда, включително относно емисиите и управлението на отпадъците, независимо дали процесът на рециклиране се извършва във или извън Европейския съюз.
- (19б) Разделното събиране на пластмасови отпадъци е от съществено значение, тъй като оказва пряко положително въздействие върху нивото на събиране, върху качеството на събраните материали и върху качеството на рециклираните материали. То дава възможност за висококачествено рециклиране и стимулира използването на качествени вторични суровини. Доближаването до целта за „рециклиращо общество“ помага да се избягва образуването на отпадъци и насърчава употребата на отпадъците като ресурс, като същевременно се избягва блокирането на ресурси на ниските нива в йерархията на отпадъците, което има вредни последици за околната среда и не отговаря на екологосъобразното управление на отпадъците. С разделното събиране също така се избягва смесването на опасни с неопасни отпадъци, гарантира се безопасността на отпадъците и на тяхното превозване и се избягва замърсяването, съгласно предвиденото в международните правила като Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане¹⁹ от 22 март 1989 г., Конвенцията на ООН по морско право от 10 декември 1982 г.²⁰, Конвенцията за предотвратяване на замърсяването на морската среда от преднамерено изхвърляне на отпадъци и други материали, съставена в Лондон на 29 декември 1972 г. и протокола от 1996 г. към нея, както и Анекс V към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. (MARPOL), изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се до нея.

¹⁹ OB L 39, 16.2.1993 г., стр. 3.

²⁰ OB L 179, 23.6.1998 г., стр. 3.

(19в) Конвенцията за трансгранично замърсяване на въздуха на далечни разстояния²¹, съставена в Женева на 14 ноември 1979 г., изисква от страните по нея да опазват околната среда от замърсяването на въздуха и да се стремят да ограничават, и доколкото е възможно, постепенно да намаляват и предотвратяват замърсяването на въздуха, включително трансграничното му замърсяване на далечни разстояния. Съгласно Конвенцията за опазване и използване на трансграничните водни течения и международните езера²², съставена в Хелзинки на 17 март 1992 г., от страните по нея се изисква да предприемат всички подходящи мерки за предотвратяването, ограничаването и намаляването на всякакъв вид трансгранично въздействие на замърсяването на водите. Съгласно Декларацията от Рио де Жанейро на Конференцията на ООН за околната среда и развитието от 1992 г., по принцип замърсителят следва да плаща цената на замърсяването. Следователно промишлените дейности като рециклирането на пластмаса следва да бъдат съчетани с предотвратяване на замърсяването и с мерки за неговото намаляване.

(19ва) Условието, приложими за материали, рециклирани в трети държави, включително изискванията за одит, следва да се прилагат едва от ... [48 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] и Комисията следва да оцени по-подробно очакваното въздействие на тези условия в контекста на развитието на пазарната ситуация и на търговските отношения и да докладва за своята оценка на Съвета и на Европейския парламент ... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

(19[...]) За да се постигнат целите за интегриране на рециклирано съдържание по настоящия регламент, Комисията следва не по-късно от 95 месеца след влизането в сила на настоящия регламент да публикува преглед на състоянието на технологичното развитие и на екологичните показатели във връзка с пластмасите на биологична основа в превозните средства и по целесъобразност да представи законодателно предложение с изисквания и цели по отношение на устойчивостта.

²¹ ОВ L 171, 27.6.1981 г., стр. 13.

²² ОВ L 186, 5.8.1995 г., стр. 44.

- (20) Автомобилният сектор е един от най-големите потребители на стомана и влагането на рециклирана стомана в новите превозни средства продължава да бъде слабо. С цел допринасяне за намаляването на въглеродния отпечатък, свързан с производството на нови превозни средства, и подпомагане на прехода на автомобилната промишленост към климатична неутралност, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с определянето на минимален процент стомана, рециклирана от отпадъци след потреблението, налична и използвана в типовете превозни средства. Установяването на тази бъдеща цел следва да бъде предхождано от специално проучване на Комисията, изготвено в консултация със съответните заинтересовани страни и обхващащо всички съответни технически, екологични и икономически фактори, свързани с осъществимостта на тази цел. С цел да се гарантират единни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на процента на оползотворената от отпадъци след потреблението стомана, налична и използвана в съответния тип превозни средства.
- (21) Има потенциал в превозните средства да се увеличи рециклираното съдържание на други често използвани от автомобилната промишленост материали, за които няма добре развити пазари на вторични суровини, отпечатъкът, свързан с производството на първични суровини, е висок или равнищата на рециклиране са ограничени, но същевременно технологиите за сортиране и рециклиране се подобряват. Поради това е целесъобразно Комисията да оцени доколко е желателно, осъществимо и какви въздействия би имало поставянето на цели за рециклирано съдържание на използваните в постоянните магнити неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт и бор, както и за алуминия и неговите сплави или за магнезия и неговите сплави. По отношение на осъществимостта на евентуалното поставяне на цели за специфични видове алуминиеви и магнезиеви сплави, в проучването следва да се разгледа доколко търсенето е съпоставимо с вторичното предлагане по принцип и по-конкретно да се прецени компромисът между постигането на максимални икономии от мащаба с посочване на минимален брой семейства сплави и постигането на максимално запазване на стойността с разпределяне в по-широк диапазон от специфични видове сплави.

- (22) С цел засилване на слабо развитите пазари на вторични суровини правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с установяването на минимални проценти [...] алуминий и неговите сплави, магнезий и неговите сплави, неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, налични и използвани в типовете превозни средства. С цел да се гарантират единни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на процентите на рециклираните от отпадъци след потреблението материали в типовете превозни средства. В методиката е необходимо да се пояснят определенията за скрап след потреблението и скрап преди потреблението. Това е от значение, за да се стимулира подобряването на качеството и запазването на стойността, по-конкретно за фракциите след потреблението. С цел насърчаване на декарбонизацията чрез използването на по-голямо рециклирано съдържание ясните определения са необходими, за да се стимулира рециклирането на скрап след потреблението, като същевременно се сведе до минимум използването на скрап преди потреблението, който обикновено има същия въглероден отпечатък като първичната суровина.
- (23) В съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2024/1252[...] на Европейския парламент и на Съвета²³ и предвид необходимостта в настоящия регламент да се въведат разпоредби относно рециклираното съдържание в превозните средства и относно критичните суровини, използвани в части и компоненти на превозните средства, тези разпоредби следва се прилагат, както се прилагат специфичните за сектора разпоредби в Регламент (ЕС) 2024/1252[...]. Така ще се гарантира рационализирането и интегрирането на различните задължения за предоставяне на информация, етикетиране и демонтаж съгласно процедурите в настоящия регламент с тези за други части, компоненти и материали. Освен това, за да се осигури съгласувано прилагане на разпоредбите на двата инструмента, Регламент (ЕС) 2024/1252 следва да бъде изменен в необходимата степен посредством разпоредба за изменение в настоящия регламент.

²³ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за гарантиране на сигурни и устойчиви доставки на суровини от критично значение и за изменение на регламенти (ЕС) 168/2013, (ЕС) 2018/858, 2018/1724 и (ЕС) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) С цел да се гарантира, че батериите се рециклират в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2023/1542 [...] и електродвигателите, съдържащи значителни количества редкоземни елементи, също може да се заменят и рециклират, е необходимо да се въведат изисквания за проектирането на нови типове превозни средства, с които да се гарантира, че тези батерии и електродвигатели могат да се демонтират лесно от разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка на всеки етап от жизнения цикъл на едно превозно средство. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в настоящия регламент чрез преразглеждане на списъка с части и компоненти, които да се проектират с възможност за смяна и демонтаж от превозните средства. С цел да се гарантират единни условия за прилагането на това изискване за проектирането, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия.
- (25) Съгласно системата за одобряване на типа, въведена с Регламент (ЕС) 2018/858, от производителите се изисква да произвеждат превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли в съответствие с одобрения тип превозно средство. С цел да се гарантира, че производителите спазват изискванията за кръговост, които са приложими за тях на етапа за одобряване на типа и са посочени в настоящия регламент, и че органите по одобряването на типа могат да проверяват тяхното спазване, е необходимо производителите да включват информацията, необходима за процедурата за одобряване на типа, в информационното досие. С цел увеличаване на прозрачността и гарантиране, че необходимата информация за одобряване на типа се предоставя по начин, съгласуван с изискванията в другите законодателни актове, регламентиращи изискванията за одобряване на типа на превозните средства, Комисията следва да въведе в правилата, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията²⁴, изменения, с които да се стандартизират документите и информацията, които се включват в информационното досие, и съответно да определи административните изисквания за одобряване на типа.

²⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).

- (26) С цел да се гарантира, че производителите на пътнически автомобили и леки търговски превозни средства въвеждат мерки, с които се осигурява спазването на изискванията за кръговост съгласно настоящия регламент, и за да бъдат стимулирани да подобряват кръговостта на типовете превозни средства, които пускат на пазара, те следва да изготвят цялостна стратегия за кръговост за всяка категория превозно средство, в която те произвеждат нов тип и да я представят на органа по одобряването на типа. Тази стратегия следва да се основава на доказани технологии, които може да се използват или са в процес на разработване към момента на подаването на заявлението за одобряване на типа на превозното средство, и периодично да се актуализира. Комисията следва редовно да докладва относно кръговостта на автомобилния сектор въз основа на стратегиите за кръговост, представени от производителите. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък в производството на превозни средства и управлението на излезлите от употреба превозни средства, с развитието на пазарите в автомобилния сектор и с регулаторните промени правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложението с изискванията за съдържанието на стратегията за кръговост и нейните актуализации.
- (27) С цел увеличаване на прозрачността по отношение на използването на рециклирани материали от автомобилния сектор и предоставяне на стимули за повишаване на равнищата на рециклирано съдържание, от производителите на превозни средства следва да се изисква да предоставят техническа документация, в която е посочен процентът на рециклираните материали в новите типове превозни средства, за които се подават заявления за одобряване на типа. Това изискване следва да се прилага за избрани материали, при които увеличаването на равнището на рециклирано съдържание в превозните средства би имало значителни ползи за околната среда. Задължителната декларация следва да се представя на органа по одобряването на типа заедно с останалите документи като част от заявлението за одобряване на типа.

- (28) Достъпът до актуална информация и своевременната комуникация между производителите на превозни средства и операторите по управлението на отпадъци по цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор са от съществено значение за максималното увеличаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на частите и компонентите на едно превозно средство и за гарантирането на висококачествено рециклиране на излезлите от употреба превозни средства. Поради това производителите следва да предоставят на операторите по управлението на отпадъци и на операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до необходимата информация за безопасния демонтаж и смяна на определени части, компоненти и материали в едно превозно средство. Информацията следва да съдържа напътствия за операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка за извършването на стъпките и ясни инструкции за използването на необходимите инструменти или технологии за достъп и демонтаж на електродвигателите и на акумулаторните батерии за електрически превозни средства, включително необходимите инструменти или технологии за безопасното им разреждане. Тази информация също така следва да спомага за разпознаването, намирането и демонтажа на частите, компонентите и материалите, подлежащи на премахване на замърсяването и демонтаж от превозното средство преди раздробяването, както и на частите и компонентите, съдържащи критичните суровини в постоянните магнити, посочени в Регламент (ЕС)[...] [2024/1252](#). Това следва да се извършва чрез комуникационните платформи, установени от производителите, и информацията следва да се предоставя безплатно, с изключение на административните разходи. Органите по одобряването на типа следва да проверяват дали необходимата информация е била предоставена от производителите. С цел редовно актуализиране на обхвата на информацията, която производителите трябва да предоставят на операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка, правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение V.
- (29) Макар че цифровото кодиране все повече се използва за контрол на различни части и компоненти в превозните средства, при оценката на Директива 2000/53/ЕО е установено, че с такова кодиране е възможно да се създадат пречки за пълноценното използване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на определени части и компоненти. Поради това е от съществено значение от производителите на превозни средства да се изисква да предоставят необходимата информация, за да могат професионалните оператори по управлението на отпадъци да преодоляват проблемите, създавани с такива цифрово кодирани части и компоненти в едно превозно средство, когато с кодирането се създават пречки за операциите по ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.

- (30) Производителите и техните доставчици следва да използват стандартите за кодирането на компоненти и материали, установени първоначално в Решение 2003/138/ЕО на Комисията²⁵ за целите на етиктирането и разпознаването на използваните в превозните средства пластмасови и еластомерни части, компоненти и материали. Те следва да гарантират, че всички части и компоненти на превозните средства са маркирани в съответствие с останалото приложимо законодателство на Съюза, по-конкретно по отношение на етиктирането на акумулаторни батерии и постоянни магнити, съдържащи се в превозните средства, които пускат на пазара. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение VI, където е посочено как следва да се етиктират частите и компонентите на превозните средства.

²⁵ Решение 2003/138/ЕО на Комисията от 27 февруари 2003 г. за установяване на стандарти за кодирането на компонентите и материалите, използвани в превозни средства в приложение на Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 53, 28.2.2003 г., стр. 58—59).

- (31) С цел улесняване на третирането след излизане от употреба на превозните средства производителите на превозни средства следва да предоставят чрез електронни инструменти точна, пълна и актуална информация за безопасния демонтаж и смяна на частите и компонентите в превозните средства. За целта следва да се разработи и предостави на разположение цифров паспорт за кръговост на превозното средство, който да се използва като носител на съответните данни, по начин, съгласуван с другите електронни информационни инструменти и платформи, които вече съществуват или са в процес на доразработване в автомобилния сектор, свързани с екологичните показатели на превозните средства и съгласувани със съответните разпоредби в Регламент (ЕС) 2023/1542[...], Регламент [...]2024/1781 на Европейския парламент и на Съвета²⁶ и Регламент [...]2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета²⁷. С цел да се гарантират единни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да определи изискванията за техническите параметри и функции на паспорта и правилата за местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до паспорта на превозното средство.

²⁶ Регламент (ЕС) 2024/1781 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екопроектиране за устойчиви продукти, за изменение на Директива (ЕС) 2020/1828 и Регламент (ЕС) 2023/1542, и за отмяна на Директива 2009/125/ЕО[...].

²⁷ Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията[...].

- (32) С цел да се гарантира, че за производителите и другите стопански субекти се прилагат едни и същи правила във всички държави членки, е необходимо да се определят хармонизирани правила за управлението на отпадъци от излезли от употреба превозни средства. Това следва да доведе до високо равнище на опазване на човешкото здраве и околната среда в целия Съюз. Ще се подобри също така хармонизацията на качеството на услугите по управлението на отпадъци, предоставяни от стопанските субекти, и ще се улесни функционирането на пазара на вторични суровини.
- (33) С цел гарантиране на безопасното и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства всяка организация или предприятие, възнамеряващи да извършват дейности по третирането на отпадъци от такива превозни средства, следва да получат разрешение от компетентния орган. Разрешението следва да се предоставя само ако организацията или предприятието разполага с необходимия [...] капацитет за извършването на дейностите по третирането след излизане от употреба на превозните средства в съответствие с приложимото законодателство на ЕС и национално законодателство, включително конкретните изисквания за третирането, установени в настоящия регламент. В допълнение единствено разрешените съоръжения за третиране следва да разполагат с необходимата компетентност за издаването на сертификати за унищожаване в съответствие с настоящия регламент.
- (33a) [...] Когато производители или организации, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, сключват договори с разрешени съоръжения за третиране единствено с цел [...] изпълнение на задълженията си във връзка с отговорността на производителя, тези договори следва да бъдат в съответствие с принципите на правото в областта на конкуренцията и не следва да включват разпоредби, забраняващи на разрешените съоръжения за третиране да продават части и компоненти или материали, получени в резултат на операции по демонтиране или третиране на отпадъци от излезли от употреба превозни средства, на оператори, различни от производителя или РОП. Тези договори могат да се основават на модел, установен от държавата членка. [...]

- (34) С Директива 2000/53/ЕО е въведено основно задължение за производителите на превозни средства да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства. Въз основа на това задължение, в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и съгласно общите минимални изисквания за схемите за разширена отговорност на производителя, определени в Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁸, е целесъобразно на равнището на Съюза да се определят изисквания относно отговорностите на производителите на превозни средства, свързани с управлението на излезлите от употреба превозни средства. Производителите следва да носят разширена отговорност на производителя за пуснатите от тях на пазара превозни средства, след като излязат от употреба. Разширената отговорност на производителя следва да обхваща задълженията, с които се гарантира, че превозните средства, предлагани от производителите на пазара в държава членка, се събират и третираат в съответствие с настоящия регламент и че операторите по управлението на отпадъци, третиращи такива превозни средства, изпълняват целите за рециклиране, установени с настоящия регламент.
- (35) Държавите членки следва да създадат регистър на производителите, за да се улесни следенето на спазването на задълженията от разширената отговорност на производителя. Изискванията за регистрация следва да бъдат хармонизирани в целия Съюз, за да се улесни регистрацията, по-конкретно когато производителите предлагат превозни средства в различни държави членки. Регистърът следва да се използва също така за целите на докладването пред компетентните органи относно изпълнението на задълженията от разширената отговорност на производителя. Характеристиките и процедурните аспекти, свързани с този регистър, следва също така да бъдат съгласувани с регистъра на производителите, създаден с Регламент (ЕС) 2023/1542[...], за да може производителите на превозни средства и производителите на батерии да използват един и същ регистър. За да се улесни регистрацията на производителите във всички държави членки, Комисията следва да създаде уебсайт, който съдържа връзки към всички национални регистри.
- (36) Ако производителят предлага за първи път превозни средства на пазара на територията на държава членка, в която производителят не е установен, той следва да определи [...] упълномощен представител по въпросите на разширената отговорност на производителя. Ако упълномощен представител представлява в държавата членка повече от един производител, този упълномощен представител следва да предостави името и данните за контакт за всеки от представляваните производители поотделно.

²⁸ Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).

- (37) Производителите следва да могат да избират дали ще изпълняват своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, индивидуално или колективно чрез организации за отговорност на производителя, поемащи отговорност от тяхно име, освен ако дадена държава членка не реши да изисква производителят да бъде представляван от организация за отговорност на производителя. Организациите за отговорност на производителя следва да гарантират поверителността на данните, които са им предоставени от производителите. С цел да се гарантира, че интересите на всички стопански субекти биват вземани под внимание в достатъчна степен и да не се допуска операторите по управлението на отпадъци да бъдат поставяни в неравностойно положение при вземането на решения в схемите за разширена отговорност на производителя, следва да се установи редовен диалог между заинтересованите страни съгласно член 8а, параграф 6 от Директива 2008/98/ЕО в съответствие с принципите на правото в областта на конкуренцията. Защитата на търговските тайни трябва да бъде гарантирана. [...].
- (38) Производителите следва да финансират част от разходите за събирането и третирането на излезлите от употреба превозни средства, необходими за изпълнението на изискванията, установени в настоящия регламент, по-конкретно на задълженията за осигуряване на по-високо качество на вторичните суровини, извличани от превозни средства. Точното равнище на разходите за такива дейности, които следва да се компенсират от производителите, следва да бъде определено, като се вземат предвид приходите на разрешените съоръжения за третиране и другите оператори по управлението на отпадъци, получени от продажба на употребявани резервни части или компоненти и на вторични суровини, извлечени от излезли от употреба превозни средства. За целта компетентните органи, в сътрудничество с производителите и операторите по управлението на отпадъци, следва да следят средните разходи за дейностите по събирането, рециклирането и третирането, както и равнището на финансовите вноски на производителите, за да се гарантира справедливо разпределяне на разходите между всички заинтересовани оператори.

- (39) С финансовите вноски на производителите следва също така да се компенсират разходите за образователните кампании, провеждани с цел увеличаване на събирането на излезли от употреба превозни средства, за установяването на система за уведомяване във връзка с издаването и предаването на сертификати за унищожаване и за събирането и докладването на съответните данни на компетентните органи. Всички тези действия са задължителни за гарантирането на правилно управление на излезлите от употреба превозни средства, по-конкретно за проследяването на превозните средства, за които производителите носят отговорност съгласно настоящия регламент. Освен това, тъй като с настоящия регламент се въвеждат промени по отношение на финансовата отговорност на производителите за събирането на излезли от употреба превозни средства, обхванати от Директива 2000/53/ЕО, следва да се предвидят подходящи разпоредби, за да се вземе предвид преходът от Директива 2000/53/ЕО към настоящия регламент.
- (40) Производителите, които са избрали да изпълняват индивидуално своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, следва също така да предоставят гаранция, която ще се използва за компенсиране на разходите за управлението на излезлите от употреба превозни средства. Такива гаранции може да се използват по-конкретно в случаите, когато съответните производители изпаднат в несъстоятелност или окончателно прекратят своята дейност.
- (41) Ако даден производител изпълнява колективно своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, чрез организация за отговорност на производителя, финансовите вноски на този производител следва да бъдат модулирани въз основа на хармонизирани критерии. С тези критерии следва да се създават икономически стимули за производителите да увеличават кръговостта при проектирането и производството на нови превозни средства, като вземат под внимание количеството първични и рециклирани материали в едно превозно средство, степента, в която то съдържа части, компоненти и материали, които са трудни за демонтаж, разкомплектоване, повторна употреба или рециклиране, както и количеството опасни вещества, което то съдържа. С цел предотвратяване на изкривяване на единния пазар [...] на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия за установяването на [...] подробни правила за прилагането на критериите за модулирането на финансовите вноски, плащани на организациите за отговорност на производителя.
- (41a) Някои държави членки може вече да са създали структури за разширена отговорност на производителя и системи за управление на отпадъците, които са служат като основа за съответните национални разрешения и договорни споразумения при прилагането на Директива 2000/53/ЕО. Тези държави членки следва да могат да продължат да използват тези системи, при условие че те са в съответствие със задълженията по настоящия регламент.

В случая на държавни организации за отговорност на производителя, които не [...] изискват упълномощаване от представлявания производител, не следва да се прилагат предвидените в настоящия регламент изисквания във връзка с това упълномощаване.

Когато таксата за разширена отговорност на производителя, начислявана от организация за отговорност на производителя, се счита за публичен приход, както в случая на държавна организация за отговорност на производителя, и с цел спазване на бюджетните правила, съгласно които публичните приходи трябва да се основават на точни данни, държавата членка следва да разполага с възможността да поиска производителят да докладва информацията по член 49, която е от значение за модулирането на таксата, на компетентния орган, отговарящ за регистъра, по-често от веднъж годишно.

- (42) [...] Превозните средства често се превръщат в излезли от употреба превозни средства в държава членка, различна от държавата членка, в която са били [...] пуснати на пазара. [...] Доколкото производител по смисъла на настоящия регламент може да бъде идентифициран в държавата членка, в която превозното средство се превръща в излязло от употреба превозно средство, този производител следва да покрива разходите по събирането и третирането. Същевременно, тъй като невинаги е възможно да се идентифицира производител в държавата членка, в която превозното средство се превръща в излязло от употреба превозно средство, е необходимо също така да се въведат правила относно трансграничната разширена отговорност на производителя, които следва да се прилагат само в тази конкретна ситуация. С тези правила следва да се гарантира, че с отговорността на производителя се компенсират по подходящ начин разходите за събирането и третирането, извършени от операторите по управлението на отпадъци в държавата членка, където превозното средство е излязло от употреба. За целта всеки производител, който пуска за първи път превозно средство на пазара на Съюза, следва да определи представител по въпросите на разширената отговорност на производителя във всяка държава членка и да установи механизми за трансгранично сътрудничество със съответните оператори по управлението на отпадъци. Производителите следва също така да могат да упълномощат организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, да действа като техен упълномощен представител. С въвеждането на такъв механизъм се допринася за създаването на равнопоставеност между разрешените съоръжения за третиране в целия Съюз и се улеснява разработването на общи за Съюза подходи в случай на индивидуална отговорност на производителя. И накрая, за да се покрият разходите за дейностите по управление на отпадъците, дадена държава членка следва също така да разполага с възможността да поиска от собствениците на превозни средства да заплатят административна такса за употребявани превозни средства или превозни средства, за които не може да бъде установен производител, които са регистрирани за първи път в тази държава членка.

- (43) С цел гарантиране на спазването на тези задължения и предотвратяване на изкривяване на единния пазар правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с установяването на допълнителни подробни правила за задълженията на производителите, държавите членки и операторите по управлението на отпадъци и на характеристиките на трансграничните механизми.
- (44) Основна предпоставка за пълноценното третиране на излезлите от употреба превозни средства е събирането на всички излезли от употреба превозни средства. Поради това с настоящия регламент следва да се въведат определени задължения, свързани със събирането, на първо място, за производителите и на второ място, за държавите членки. Производителите следва да създават или да участват в създаването на системите за събиране, а държавите членки следва да вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че системите функционират и допринасят за изпълнението на целите на настоящия регламент. Със системите за събиране следва да се осигурява възможност на собствениците и другите ползватели да предават превозните средства в разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране, без ненужни усилия или разходи. Това на практика означава, че тези системи следва по подходящ начин да обхващат цялата територия на всяка държава членка. С тях следва също така да се дава възможност за събиране на всички марки излезли от употреба превозни средства, както и на отпадъчни части от ремонт на превозни средства.
- (45) Излезлите от употреба превозни средства следва да се третират само в разрешени съоръжения за третиране, поради което тези съоръжения играят основна роля за събирането на излезлите от употреба превозни средства. С цел да се улесни събирането и да се гарантира достатъчна наличност от съоръжения за събиране на излезли от употреба превозни средства, в настоящия регламент е предвидена възможност за създаване на пунктове за събиране. Ролята на тези пунктове ще бъде ограничена до събирането на излезлите от употреба превозни средства, тяхното съхраняване в подходящи условия и превозването им до разрешено съоръжение за третиране. За експлоатацията на такъв пункт е необходимо специално разрешително. От пунктовете за събиране следва да се изисква да предават всички събрани излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране.

- (46) С цел осигуряване на ефективно събиране на всички излезли от употреба превозни средства е необходимо обществеността да бъде осведомена за наличието на системи за събиране. Собствениците на превозни средства следва да бъдат осведомени, че по принцип могат да предадат безплатно едно излязло от употреба превозно средство, със или без акумулаторната батерия за електрическо превозно средство, в пункт за събиране или в разрешено съоръжение за третиране. В случай на липсваща акумулаторна батерия за електрически превозни средства собственикът на превозното средство следва да докаже, че батерията е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542. За да се предотврати незаконното разглобяване на ценни части и компоненти от излезли от употреба превозни средства и да се насърчи събирането на цели излезли от употреба превозни средства, мерките за безплатна доставка на излезли от употреба превозни средства биха могли да се основават на финансови стимули. В образователната кампания, провеждана от производители или организации за отговорност на производителя, следва също така да бъдат застъпени последиците за околната среда и човешкото здраве от неправилното събиране и третиране на излезлите от употреба превозни средства.
- (47) Разрешените съоръжения за третиране следва да издават на последния собственик на превозното средство сертификат за унищожаване при доставката на излязлото от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране [...]. Това е необходимо, за да се гарантира правилен надзор на управлението на излезлите от употреба превозни средства. Минималните изисквания за този сертификат са посочени в Решение 2002/151/ЕО на Комисията²⁹ и съдържанието на това решение следва да бъде включено, след съответно адаптиране, в настоящия регламент. Този сертификат следва да се издава в електронен вид и да се предоставя на последния собственик на излязлото от употреба превозно средство, след което да се предава от разрешените съоръжения за третиране [...] на съответните органи на държавата членка, тъй като с неговото представяне може да се прекрати регистрацията на превозното средство. В електронната система за уведомяване следва да има възможност за предаване както на документа, потвърждаващ събирането на излязлото от употреба превозно средство, така и на сертификата за унищожаване.

²⁹ Решение 2002/151/ЕО на Комисията от 19 февруари 2002 г. относно минималните изисквания, приложими към сертификата за унищожаване, издаден съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 50, 21.2.2002 г., стр. 94—95).

- (48) Въпреки предвиденото в Директива 2000/53/ЕО задължение всички излезли от употреба превозни средства да се предават в разрешено съоръжение за третиране, местонахождението на значителна част от превозните средства е неизвестно и е възможно те да са били неправомерно третирани или изнесени като излезли от употреба превозни средства или тяхното състояние да не е било докладвано правилно на регистрационните органи в държавите членки. Такива превозни средства се наричат „липсващи превозни средства“. Държавите членки следва да засилят своето сътрудничество, за да се намали броят на липсващите превозни средства. С признаването на сертификатите за унищожаване, издадени в друга държава членка, и със задължението за уведомяване на органите на държавите членки, където превозното средство е било регистрирано, че е издаден сертификат за унищожаване, следва да се създаде възможност за по-добро проследяване на местонахождението на излезлите от употреба превозни средства.
- (49) С цел гарантиране на ефективно събиране на излезлите от употреба превозни средства, следва да се въведат задължения, които изрично се отнасят за собствениците на превозни средства. Те следва да доставят превозното си средство, когато то достигне етапа на излизане от употреба, в пунктовете за събиране или разрешените съоръжения за третиране [...]. Когато превозните средства са повредени и застрахователните дружества участват в декларирането им за тотална техническа или икономическа щета, за тях също следва да се прилагат специални разпоредби. В случай на изоставени превозни средства органите следва да определят правила за деклариране на превозното средство като излязло от употреба превозно средство и да процедират в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент. Изоставените превозни средства включват случаи, в които са оставени без надзор или незаконно на територията на публична собственост, или превозни средства, които са паркирани в частна собственост без съгласието на собственика на имота, или превозни средства, които не са били възстановени след уведомяване на собственика на превозното средство от компетентните органи, или превозни средства, които според компетентните органи представляват опасност за останалия пътен трафик.
- (50) С цел гарантиране на единно и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства в Съюза, е от съществено значение да се гарантира, че разрешените съоръжения за третиране приемат и третират всички излезли от употреба превозни средства, части, компоненти и материали, включително отпадъчни части от ремонт на превозни средства, при спазване на условията, определени в техните разрешителни, както и в съответствие с изискванията, определени в настоящия регламент, с най-добрите налични техники и с Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁰.

³⁰ Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17).

- (51) С оглед на основната роля на разрешените съоръжения за третиране за управлението на излезлите от употреба превозни средства по начин, който няма неблагоприятно отражение върху околната среда или човешкото здраве и който допринася за постигането на целите за кръговата икономика на Съюза, е необходимо да се определят задължения, приложими за тези съоръжения и обхващащи всички техни дейности, от приемането и съхранението на излязлото от употреба превозно средство до окончателното му третиране.
- (52) С цел гарантиране на проследимост на техните дейности разрешените съоръжения за третиране следва да документират извършените дейности по третирането, да съхраняват документацията в електронен вид най-малко три години и да могат да я представят при поискване на съответните национални органи.
- (53) Премахването на замърсяването от едно излязло от употреба превозно средство е първата стъпка към предотвратяването на вреди за околната среда, за човешкото здраве и на рискове за безопасността на труда. Поради това е от съществено значение едно излязло от употреба превозно средство да премине през необходимите дейности за премахване на замърсяването [...] в рамките на 30 дни след неговото предаване в разрешеното съоръжение за третиране, преди да бъдат извършени други дейности по третирането на излязлото от употреба превозно средство. На този етап отработените масла следва да се събират и съхраняват отделно от другите течности и флуиди и да се третират по-нататък в съответствие с Директива 2008/98/ЕО. Освен това частите, компонентите и материалите, съдържащи олово, кадмий, живак и шествалентен хром, следва да се демонтират от излязлото от употреба превозно средство, за да се предотвратят неблагоприятни въздействия върху хората или околната среда.
- (54) С цел гарантиране на правилното прилагане на Регламент (ЕС) 2023/1542 [...] всички батерии, използвани в превозните средства, трябва да се демонтират отделно от излязлото от употреба превозно средство и да се съхраняват на специално определено място за последващо третиране.

- (55) С цел максимално увеличаване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на частите и компонентите, и запазване на голяма част от стойността на вторичните материали, извлечени от излезли от употреба превозни средства, определени части и компоненти следва задължително да се демонтират от излязлото от употреба превозно средство, преди то да бъде раздробено. Тези части и компоненти [...] следва да бъдат демонтирани в процес за ръчно или полуавтоматизирано разглобяване по неразрушителен метод. Когато части и компоненти не могат да изпълнят някоя от тези цели, включително в случаите, когато няма пазарно търсене за повторна употреба, вторично производство или обновяване, тези части и компоненти също могат да бъдат отстранени по разрушителен (полуавтоматичен) метод. С цел стимулиране на развитието на технологиите за разкомплектоване, сортиране, раздробяване и обработка след раздробяването, следва да бъдат предвидени изключения от изискването за задължителния демонтаж на части и компоненти [...]. В тези случаи следва да се покаже, че въпросните части и компоненти може да се демонтират също толкова ефективно с използваните технологии, колкото и с процес за ръчно или полуавтоматизирано разглобяване, без да се влошава качеството на получените фракции за третиране. За тази цел в част Ж от приложение VII са включени критерии за раздробяване с други отпадъци и гранични стойности за подобряване на качеството на изходните фракции. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение VII.
- (56) След като в разрешените съоръжения за третиране бъдат демонтирани части и компоненти от излязло от употреба превозно средство, следва да се направи внимателна оценка и да се определи дали тези части и компоненти са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване въз основа на обективни критерии, свързани с техническите характеристики на частите и компонентите и с изискванията за безопасността на превозните средства.
- (57) В Регламент (ЕС) 2023/[...]1542 са установени правила относно устойчивостта, експлоатационните показатели, безопасността, събирането, рециклирането и вторичната употреба на батериите, както и относно свързаната с отстраняването на батериите информация за стопанските субекти. Потенциалът за вторична употреба на батериите следва да бъде взет под внимание в настоящия регламент, като акумулаторната батерия на електрическото превозно средство се изключи от частите или компонентите от съществено значение, за да се даде възможност превозното средство да се предава безплатно за третиране без акумулаторната батерия, ако последният собственик на превозното средство предостави документация като доказателство, че батерията е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542.

- (58) Като се имат предвид потенциалът за вторично производство и обновяване в автомобилния сектор и неговият принос за кръговата икономика, е необходимо да се осигури правна яснота на стопанските субекти, участващи в този сектор. Поради това следва да се поясни, че частите и компонентите, демонтирани от едно излязло от употреба превозно средство, които са годни за незабавна повторна употреба, или по-нататъшно вторично производство или обновяване от професионални оператори, не следва да се считат за отпадъци. Частите и компонентите, които се отстраняват от излезлите от употреба превозни средства и се оценяват от разрешени съоръжения за третиране като годни за повторна употреба, обикновено са предназначени за вторична употреба, а в случай на обновяване или вторично производство — изпращани на професионални оператори. За да се спази йерархията на отпадъците и да се насърчи кръговото използване на резервните части, прехвърлянето на тези части и компоненти между икономическите оператори не следва да бъде ограничавано. Тези части и компоненти следва да бъдат надлежно проверени, почистени, и когато е необходимо, изпитани от одобрено съоръжение за третиране, така че да могат да бъдат незабавно повторно използвани без никаква друга предварителна обработка, или в други случаи да бъдат подходящи за по-нататъшно вторично производство или обновяване. Такива части и компоненти не следва да се считат за отпадъци, след като бъдат прехвърлени от одобрено съоръжение за третиране. Всяко прехвърляне на такива части или компоненти следва да включва техническа оценка на тяхното функциониране, правилно етикетироване и подходящо опаковане срещу повреда по време на транспортиране. Освен това продавачът на частите следва да предостави копие от фактурата или договора, отнасящи се до прехвърлянето. [...] От друга страна частите и компонентите, които не са подходящи за повторна употреба, вторично производство или обновяване, следва да се считат за отпадъци и поради това износът им следва да се урежда от Регламент (ЕС) 2024/1157 относно превозите на отпадъци³¹. Съответните национални органи следва да бъдат в състояние да изискат от разрешеното съоръжение за третиране, демонтирало въпросната част или компонент, документация, с която чрез специална оценка се потвърждава техническата годност за вторично производство, обновяване или повторна употреба на съответните части и компоненти.

³¹ Регламент (ЕС) 2024/1157 на Европейския парламент и на Съвета от 11 април 2024 г. относно превозите на отпадъци и за изменение на регламенти (ЕС) № 1257/2013 и (ЕС) 2020/1056 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1013/2006 (ОВ L, 2024/1157, 30.4.2024 г.).

(59) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че употребявани резервни части и компоненти се предлагат на обществеността от неидентифицирани доставчици и често се набавят чрез незаконни дейности. Поради това следва да се установят нови изисквания по отношение на търговията с употребявани, вторично произведени или обновенни части и компоненти. Тези части и компоненти следва преди всичко да бъдат маркирани с етикет, указващ идентификационния номер на превозното средство, от което е демонтиран компонентът или частта, и данни за оператора, който ги е демонтирал, да бъдат подходящо защитени срещу повреда по време на транспортирането, товаренето и разтоварването на частите и компонентите и да бъдат придружени от копие на фактурата или договора, свързани с прехвърлянето на частите или компонентите за повторна употреба, вторично производство или обновяване [...].

(59а) Когато крайният ползвател е потребител, продажбата от предприятие на потребител на използвани, вторично произведени или обновенни части и компоненти ще бъде обхваната от Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета³². Тази директива изисква продаваните стоки да бъдат в съответствие с договора за продажба и определя отговорността на продавача и средствата за правна защита на потребителите в случай на липса на съответствие, като например безплатен ремонт или замяна на стоките. Тъй като демонтираните части и компоненти, годни за повторна употреба, или обновените части и компоненти представляват стоки втора употреба по смисъла на Директива (ЕС) 2019/771, продавачът и потребителят могат да се споразумеят за по-кратък срок на отговорност или давностен срок, който е не по-малко от една година, ако съответната държава членка е предвидила такава възможност. Съответните икономически оператори се насърчават да предоставят търговски гаранции за повторно използвани, вторично произведени и обновенни части и компоненти на потребителите и на техните клиенти при сделки между стопански субекти.

³² Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2019 г. за някои аспекти на договорите за продажба на стоки, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и на Директива 2009/22/ЕО и за отмяна на Директива 1999/44/ЕО (ОВ L 136, 22.5.2019 г., стр. 28 – 50.)

- (60) В интерес на пътната безопасност и опазването на околната среда определени компоненти и части, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, не следва да подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване. Такива части и компоненти не следва да се използват нито за производството на нови превозни средства, нито в превозни средства, които вече са пуснати на пазара. Необходимо е обаче да се определят условията, при които повторната употреба на такива части и компоненти е приемлива.
- (61) С цел подпомагане на развитието и правилното функциониране на пазара на подлежащи на повторна употреба, обновяване и вторично производство части и компоненти в Съюза, държавите членки следва да бъдат насърчени да предоставят на национално равнище необходимите стимули за увеличаване на повторната употреба, обновяването и вторичното производство на части и компоненти, независимо от това дали са били демонтирани на етап употреба, или на етап излизане от употреба на превозното средство. Комисията следва да улеснява обмена на информация между държавите членки чрез споделяне на техните най-добри практики за предоставяните на национално равнище стимули, за да може да се проследява тяхната ефективност.
- (62) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че определението за рециклиране в директивата е твърде общо и не е съгласувано с Директива 2008/98/ЕО, в която „насипването“ се счита за дейност по рециклиране. Поради това в регламента определението за рециклиране следва да се съгласува с Директива 2008/98/ЕО, като насипването се изключи от неговия обхват.
- (63) Рециклирането на всички пластмаси от излезлите от употреба превозни средства следва непрекъснато да се подобрява и е важно да се осигури достатъчно предлагане на рециклирани материали, за да се задоволи търсенето на рециклирани пластмаси в превозните средства. Поради това е необходимо да се постави конкретна цел за рециклиране на 30 % от пластмасите от излезлите от употреба превозни средства. Тази цел ще бъде в допълнение към целите за повторна употреба и рециклиране (85%), както и за повторна употреба и оползотворяване (95%) на излезлите от употреба превозни средства въз основа на средното тегло на превозно средство, на година. За да се улесни изпълнението на тези изисквания от операторите по управлението на отпадъци, е необходим тригодишен преходен период. Междувременно следва да продължат да се прилагат текущите цели за повторната употреба и рециклирането (85%) и за повторната употреба и оползотворяването (95%) на излезлите от употреба превозни средства, както са установени в Директива 2000/53/ЕО и съгласно даденото в нея определение за рециклиране. Когато частите или компонентите са успешно обновени или използвани във вторично производство, те следва да се зачитат за постигането на целите за повторна употреба от разрешените съоръжения за третиране.

- (64) Важно е оползотворяването на висококачествени вторични материали да се увеличи, като се подобрят технологиите за раздробяване на излезлите от употреба превозни средства. Поради това излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали следва [...] да се преработват в машина за раздробяване в комбинация с [...] други отпадъци само ако са изпълнени определени критерии и гранични стойности.
- (65) С цел допълнително повишаване на качеството на третирането на излезлите от употреба превозни средства, [...] следва да бъде възможно да се депонират единствено отпадъчни фракции от раздробени излезли от употреба превозни средства, които съдържат неинертни отпадъци и [...] не превишават определени гранични стойности.
- (66) Излезлите от употреба превозни средства са класифицирани като опасни отпадъци и не може да бъдат изнасяни в държави, които не са членки на ОИСР. След премахване на замърсяването излезлите от употреба превозни средства може да бъдат третирани извън Съюза, при условие че се превозват при спазване на изискванията в Регламент (ЕС) [...] 2024/1157.
- (67) Ако излязло от употреба превозно средство се превозва от Съюза в трета държава, износителят следва да докаже с документ, одобрен от компетентния орган в държавата по местоназначение, потвърждаващ, че условията на третиране са до голяма степен равностойни както на изискванията в настоящия регламент, така и на изискванията за опазването на човешкото здраве и околната среда, определени в останалото законодателство на Съюза, в съответствие с Регламент (ЕС) [...] 2024/1157.

- (68) С цел гарантиране, че излезлите от употреба превозни средства се третираат екологосъобразно, е важно да се осигури яснота относно състоянието на едно превозно средство през целия му жизнен цикъл, особено в случаите, когато е необходимо да се прави разлика между употребяваните и излезлите от употреба превозни средства. По-конкретно собственик на превозно средство, възнамеряващ да прехвърли собствеността върху използвано превозно средство в рамките на Съюза или към трети държави, следва [...] да представи документ, че превозното средство не е излязло от употреба. Този документ може да бъде оценка съгласно приложение I, която съдържа критерии за определяне дали дадено превозно средство е излязло от употреба, или валидно удостоверение за техническа изправност. Оценката по приложение I със задължителни критерии в част А и индикативни критерии в част Б следва да се извършва на каскаден принцип. Веднага щом е изпълнен един обвързващ критерий от част А, превозното средство става излязло от употреба превозно средство. Ако не е изпълнен нито един критерий от част А, следва да бъдат проверени индикативните критерии от част Б. Ако е изпълнен един от тези индикативни критерии, ще бъде необходима допълнителна техническа оценка, за да се определи дали превозното средство може да бъде ремонтирано, за да се получи удостоверение за техническа изправност. В противен случай въпросното превозно средство трябва да се счита за излязло от употреба превозно средство. В част В от приложение I обаче следва да се определят критерии, позволяващи изключение за превозни средства, които иначе биха били класифицирани като излезли от употреба съгласно част А или част Б, когато тези превозни средства са от особен културен интерес. Оценката по приложение I следва да се извърши от независим автомобилен експерт, но държавите членки разполагат със свободата да решат как точно да бъдат назначавани такива независими автомобилни експерти. Независимите автомобилни експерти следва да бъдат специалисти със специализирани познания в областта на автомобилните технологии, ремонта и поддръжката или оценката на стойността на превозните средства, назначени да предоставят безпристрастна експертиза, без конфликт на интереси със засегнатите страни. За да се избегне прекомерна тежест за собствениците на превозни средства и усилията да се съсредоточат предимно към положението на по-голямата част от потенциалните излезли от употреба превозни средства, следва да се предвиди изключение за продажбите на технически изправни превозни средства от лица, които не са икономически оператори и за които действителната продажба не се извършва чрез договори от разстояние или онлайн платформи. Когато продавачът и купувачът се срещат само онлайн, но действителната продажба се извършва лично, тази продажба не следва да се счита за продажба, извършвана чрез договори от разстояние или онлайн платформи. Като се има предвид специфичната роля на застрахователните дружества по отношение на повредените превозни средства, за тези застрахователни дружества следва да се прилагат специални разпоредби, за да се гарантира, че излезлите от употреба превозни средства, които са обявени за тотални технически или икономически щети, се намират в разрешени съоръжения за третиране. [...] С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в част А, част Б и част В, раздел 1, точка 1 от приложение I за определяне на критериите, съгласно които едно превозно средство е излязло от употреба.

- (69) В плана за действие на ЕС „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“³³ се подчертава необходимостта Комисията да предложи нови мерки за решаване на проблема с външния отпечатък върху околната среда на Съюза, свързан с износа на излезли от употреба и употребявани превозни средства. Като се има предвид, че износът на употребявани превозни средства поражда сериозни предизвикателства за опазването на околната среда и общественото здраве, както е документирано в Програмата на ООН за околната среда³⁴, и Съюзът е най-големият износител на употребявани превозни средства в световен мащаб, е необходимо на равнището на Съюза да се определят конкретни изисквания, регламентиращи износа на употребявани превозни средства [от Съюза]. Изискванията следва да се основават на обективни критерии, съгласно които едно употребявано превозно средство не е излязло от употреба и трябва да бъде технически изправно съгласно Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁵. Така следва да се гарантира, че само употребявани превозни средства, които са годни за движение по пътищата на Съюза, може да бъдат изнасяни в трета държава, за да се намалят рисковете износът на употребявани превозни средства от Съюза да допринася за замърсяване на въздуха или за пътнотранспортни произшествия в трети държави. От всяко лице, изнасящо употребявано превозно средство, следва да се изисква да представи на митническите органи идентификационния номер на превозното средство и декларация, с която се потвърждава, че употребяваното превозно средство не е излязло от употреба и се счита за технически изправно, за да могат органите да проверяват дали тези изисквания са изпълнени при износа. Следва да се предвиди подходящо изключение по отношение на превозни средства от специален културен интерес по начин, който да не пречи на автоматизираните митнически процедури.

³³ COM(2021) 400.

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

³⁵ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51—128).

- (70) Важно е да се установи механизъм, по който спазването на изискванията за износа на употребявани превозни средства може да се проверява ефективно, без да се създават пречки за търговията между Съюза и трети държави. Поради това Комисията следва да установи електронна система, с която органите в държавите членки да могат в реално време да обменят информация за идентификационните номера и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. С оглед на съществуващите характеристики и функционални възможности, свързани със споделянето на информация за регистрираните в Съюза превозни средства между регистрационните органи, Комисията е разработила MOVE-HUB – платформа за обмен на съобщения за осигуряване на свързаност между националните електронни регистри на държавите членки. В момента платформата осигурява свързаност на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU), регистрите за свидетелства за управление (RESPER), регистрите за обучение на професионални водачи (ProDriveNet), системата за съобщаване на нарушения при крайпътни проверки на превозни средства (RSI) и регистрите на тахографските карти на водачите (TACHOnet). Поради това функционалните възможности на MOVE-HUB следва да се разширят, за да се осигури възможност за обмен на информация за идентификационните номера и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. Електронната система, с която работи MOVE-HUB, следва да бъде свързана със средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета, за да могат митниците да проверяват автоматично по електронен път дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на изискванията за износ³⁶. В същия регламент е предвидена цялостна рамка за автоматизирани проверки, които се прилагат за специфична немитническа формалност на Съюза. Поради това в настоящия регламент следва да се посочат основните елементи, които ще се проверяват, докато техническите аспекти на извършването на проверките ще бъдат определени съгласно Регламент (ЕС) 2022/2399. MOVE-HUB ще се използва за обмен на съобщения между държавите членки. Държавите членки могат да продължат да използват свои собствени приложения или приложения на трети страни, включително Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за да се свържат с електронната система MOVE-HUB.

³⁶ Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета от 23 ноември 2022 г. за създаване на среда на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише и за изменение на Регламент (ЕС) № 952/2013 (ОВ L 317, 9.12.2022 г., стр. 1).

- (71) С цел гарантиране на единни условия за прилагането на изискванията за износ, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да разработи необходимите електронни системи и да осигури тяхната оперативна съвместимост с националните системи.
- (72) Държавите членки следва да си сътрудничат, за да гарантират ефективното прилагане на изискванията, регламентиращи износа на употребявани превозни средства, и да осигуряват взаимопомощ. Тази взаимопомощ следва да включва обмен на информация за проверка на състоянието на превозните средства преди техния износ, включително за потвърждаване на регистрацията в държавата членка, в която са били регистрирани. Сътрудничеството следва да включва, наред с другото, предоставяне на достъп до съответните документи и информация, включително констатации от проверки, като същевременно се спазват приложимите разпоредби за защита на данните, уреждащи запитания орган. Освен това с цел осигуряване на пълноценно сътрудничество компетентните органи на държавите членки следва да си сътрудничат и с органи от трети държави.
- (73) Важно е митническите органи да могат да извършват проверки на изнасяните употребявани превозни средства в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета³⁷. Значителна част от употребяваните превозни средства, изнасяни от Съюза, са предназначени за държави, в които са установени или може да бъдат установени изисквания за внос, като например изисквания по отношение на възрастта или емисиите от превозното средство. Важно е митническите органи да могат да проверяват автоматично по електронен път, чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на тези изисквания, когато информацията за тези изисквания бъде официално съобщена на Комисията от въпросните трети държави. С цел опазване на околната среда и осигуряване на пътната безопасност в трети държави, правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с определянето на тези изисквания.

³⁷ Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1).

- (74) С цел предотвратяване на риска от износ на превозни средства без необходимите документи, в които са посочени идентификационният номер и техническата изправност на превозното средство, и от установяване на неспазване на изискванията за износ едва след като превозното средство вече е излязло от Съюза, прилагането на [...] вписването в отчетността на декларатора и процедурите за самооценка, предвидени в Регламент (ЕС) № 952/2013, не следва да се разрешава. С тези процедури митническите органи не могат да извършват проверки в реално време чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, с което се повишава рискът от нарушаване на правилата на Съюза относно износа на употребявани превозни средства.
- (75) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е счела липсата на изисквания относно задължителните проверки за недостатък на директивата. Поради това с настоящия регламент на държавите членки следва да бъдат наложени определени задължения, свързани с разкриването на незаконни дейности в областта на събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства, както и да се определят минимални изисквания относно честотата и обхвата на инспекциите на разрешените съоръжения за третиране и събирателните пунктове, техния обхват и характеристиките на съоръженията, които подлежат на такива проверки. Така ще се защити конкурентоспособността на разрешените съоръжения за третиране по отношение на незаконно работещите оператори и ще се гарантира постоянното спазване на условията в издадените разрешителни и на изискванията относно събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства.
- (76) Проверките следва да обхващат спазването на разпоредбите относно износа на употребявани превозни средства и относно третирането на излезли от употреба превозни средства. Всяка година, общият брой на субектите, подлежащи на проверка, [...] включително разрешените съоръжения за третиране и пунктовете за събиране, както и операторите, набелязани за проверка съгласно стратегия, насочена към установяване на незаконни дейности, следва [...] да бъде изчислен така, че да представлява най-малко 10% от разрешените съоръжения за третиране и пунктовете за събиране, извършващи дейност в дадена държава членка[...]. [...] Други съоръжения и икономически оператори също следва да подлежат на проверка, ако биха могли да третират излезли от употреба превозни средства или да продават резервни части и компоненти. Трябва да се подчертае, че проверките, извършвани съгласно настоящия регламент, следва да допълват проверките относно превозите на излезли от употреба превозни средства, които са изчерпателно уредени в Регламент (ЕС) 2024/1157[...].

- (77) Държавите членки следва да установят механизми за сътрудничество на национално и международно равнище, за да може проверките да се извършват ефективно. С тези механизми следва да се осигури възможност за обмен на данните за регистрацията, необходими за проследяването на превозните средства и за проверката дали са били правилно третирани, когато са достигнали етапа на излизане от употреба.
- (78) Държавите членки следва да вземат всички необходими мерки за правоприлагане, за да се справят с незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства и да предотвратят вреди за околната среда или човешкото здраве поради такива дейности. Поради това всяка организация или предприятие, третиращи излезли от употреба превозни средства без валидно разрешително или в нарушение на условията или изискванията, определени в издаденото разрешително, следва да се санкционират. Държавите членки следва също така да преценят необходимостта от други мерки, като например отнемане на разрешителното или преустановяване на дейността на оператора, за да гарантират ефективното спазване на изискванията в настоящия регламент.
- (79) Държавите членки следва да определят и гарантират прилагането на правила за съответните санкции за нарушения на настоящия регламент. Санкциите следва да бъдат установени по-конкретно за нарушения на разпоредбите относно износа на употребявани превозни средства, относно предаването на излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране и относно търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

- (80) Определянето на задължения за докладване е необходимо, за да се гарантира правилното прилагане, мониторинг и оценка на законодателството на Съюза и за да може на пазарите да се предоставя актуална информация за прозрачността. Предоставянето на верни и валидни данни е задължително, за да може Комисията да оценява дали предвидените в регламента мерки функционират правилно и да предлага, когато е необходимо, последващи изменения, за да се гарантира екологосъобразното третиране на излезли от употреба превозни средства или да се рационализира прилагането на регламента. С цел намаляване на свързаната с докладването тежест, само данни, които са задължителни за целите на прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат докладвани и докладването следва да се улеснява с използването на електронни инструменти. Поради това следва да се посочи какви данни трябва да бъдат докладвани от стопанските субекти на съответните органи и от държавите членки на Комисията. С цел гарантиране на единни условия за прилагането на изискванията за докладване, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. В актовете за изпълнение, с които следва да се замени Решение 2005/293/ЕО на Комисията³⁸, също следва да бъде определена методика за изчисляване и проверка дали целите за повторната употреба, рециклирането и оползотворяването са били постигнати.
- (81) Компетентните органи на държавите членки играят важна роля за проверката на спазването на задълженията, установени с настоящия регламент, свързани със събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства, включително по-доброто проследяване на местонахождението на превозните средства от тези органи и борбата с незаконните дейности с излезли от употреба превозни средства. Поради това държавите членки следва да изискват от операторите по управлението на отпадъци и другите съответни стопански субекти да предоставят на компетентните органи данни, с които органите могат по-добре да следят прилагането на разпоредбите относно събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства.
- (82) Изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията с настоящия регламент, следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета³⁹.

³⁸ Решение 2005/293/ЕО на Комисията от 1 април 2005 г. за установяване на подробни правила за мониторинг на целите, определени по отношение на повторно използване/възстановяване и повторно използване/рециклиране в Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 94, 13.4.2005 г., стр. 30–33).

³⁹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и

- (83) При приемането на делегирани актове съгласно настоящия регламент от особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁴⁰, съгласно което с експертите на държавите членки следва да се провеждат своевременни консултации по всеки проект на делегиран акт, изготвян от службите на Комисията. На експертите от държавите членки следва да се предоставят проектите на делегираните актове, проекта на дневен ред и всички други съответни документи, така че да имат достатъчно време за подготовка. С цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (84) Приложение II към Регламент (ЕС) 2019/1020, в което се съдържа списък на законодателството на Съюза за хармонизация без разпоредби относно санкции, следва да се измени, като от списъка се заличат позоваванията на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО, тъй като настоящият регламент съдържа разпоредби относно санкции.
- (85) Необходимо е да се гарантира, че изпълнението на свързаните с одобряването на типа разпоредби и изисквания в настоящия регламент се проверява по време на процедурата за ЕС одобряване на типа. Поради това Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени по съответния начин.

⁴⁰ условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).
ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр.1.

- (86) Липсващите превозни средства се считат за едно от сериозните затруднения за прилагането на Директива 2000/53/ЕО. Липсата на ефективна система за обмен на информация в реално време между държавите членки относно състоянието на регистрацията на превозните средства е пречка за проследимостта и е отбелязана като причина за големия брой „липсващи превозни средства“ в Съюза. За справянето с този проблем Комисията [...] предложи преразглеждане на Директива 1999/37/ЕО на Съвета⁴¹ относно документите за регистрация на превозни средства⁴²[...]. С това преразглеждане следва да се изиска от държавите членки да записват по електронен път данните за превозните средства, регистрирани на техните територии, за да може да се документират правилно причините за прекратяването на регистрацията на едно превозно средство, особено ако то е било третирано като излязло от употреба в разрешено съоръжение за третиране, пререгистрирано в друга държава членка, изнесено в трета държава извън Съюза или откраднато. Освен това собствениците на превозни средства следва да бъдат задължени да съобщават своевременно на националния регистрационен орган всички промени на собствеността, за да се предотврати незаконно разкомплектоване или износ на превозни средства с временно прекратена регистрация. Тези изменения допълват и се основават на съществуващите изисквания за държавите членки да записват по електронен път данните за всички превозни средства, регистрирани на техните територии.

⁴¹ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

⁴² Предложение за директива относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозни средства, записани в национални регистри на превозните средства, и за отмяна на Директива 1999/37/ЕО на Съвета, COM/2025/179 final.

- (87) С оглед на необходимостта да се гарантира както високо равнище на опазване на околната среда, така и привеждане в съответствие с научния напредък, Комисията следва да представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху функционирането на единния пазар и върху околната среда. В своя доклад Комисията следва да включва оценка на разпоредбите относно проектирането на нови превозни средства, включително целите за възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването, относно управлението на излезли от употреба превозни средства, включително целите за рециклирането, и относно санкциите, както и оценка на необходимостта и осъществимостта на допълнително разширяване на обхвата на настоящия регламент с [...] превозни средства от категория L, тежки превозни средства и техните ремаркета или други части на превозно средство, чийто тип е одобрен в рамките на многоетапно одобряване на типа. В оценката следва да се акцентира не само върху аспектите, свързани с третирането на излезли от употреба превозни средства, но също така върху значимостта и добавената стойност на поставянето на изисквания за проектирането. Комисията следва също така да направи преглед на състоянието на технологичното развитие и екологичните показатели на съдържанието на пластмаса на биологична основа в превозните средства и да представи законодателно предложение за определяне на съответните цели, когато е целесъобразно.
- (88) В доклада на Комисията следва също така да бъде включена оценка на мерките по отношение на предоставянето на информация за рисковите вещества в превозните средства, и дали е необходимо да се подобри проследимостта на тези вещества. Следва също така да се прецени дали е необходимо да се въведат мерки по отношение на веществата, които може да имат отражение върху третирането на превозните средства, когато достигнат етапа на излизане от употреба, за да се осигури по-добро съгласуване с Регламент (ЕС) 2024/1781[...].
- (89) Необходимо е да се осигури достатъчно време на стопанските субекти, за да изпълнят своите задължения съгласно настоящия регламент, и на държавите членки, за да изградят необходимата административна инфраструктура за неговото прилагане. Поради това прилагането на настоящия регламент следва да се отложи.

- (90) Отмяната на Директива 2000/53/ЕО следва да се отложи, за да могат държавите членки да вземат необходимите административни мерки във връзка с установяването на системи за събиране, без да се прекъсва дейността на стопанските субекти и операторите по управлението на отпадъци.
- (91) С настоящия регламент не се променят правилата за ограниченията относно употребата на олово, живак кадмий и шествалентен хром в превозните средства, установени съгласно Директива 2000/53/ЕО, или изключенията от тези ограничения. Определят се обаче по-ясни правила за проверката на спазването както на тези ограничения, така и на други изисквания за кръговост по време на процедурата за одобряване на типа. Прилагането на тези правила следва да се отложи, за да се осигури на производителите достатъчно време за привеждане в съответствие. Поради това разпоредбите в Директива 2000/53/ЕО по отношение на ограниченията относно употребата на олово, живак кадмий и шествалентен хром следва да продължат да действат, докато тези правила станат приложими, за да се осигури непрекъснатост и да се гарантира, че превозните средства, пускани на пазара на Съюза, не съдържат такива вещества освен в предвидените в директивата случаи.
- (92) Настоящият регламент съдържа също така разпоредби относно разширената отговорност на производителя, които са по-ясни от тези в Директива 2000/53/ЕО. Тъй като въвеждането на съответните схеми и необходимите национални разпоредби относно разрешенията за производителите и организациите за отговорност на производителя изисква известно време, прилагането на тези разпоредби следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато тези разпоредби станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на финансирането от производителите на разходите за събиране на излезли от употреба превозни средства.
- (93) В настоящия регламент се съдържат аналогични нови изисквания относно третирането на излезли от употреба превозни средства, по-конкретно относно демонтажа на части и компоненти, за да се насърчи тяхната повторна употреба, вторично производство или обновяване, както и да се повиши качеството на процесите за рециклиране. На операторите по управлението на отпадъци е необходимо време за адаптиране към новите изисквания и поради това тяхното прилагане следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато тези изисквания станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на третирането на излезли от употреба превозни средства.
- (94) Задълженията за докладване съгласно Директива 2000/53/ЕО и свързаните с тях задължения за предаване на данни на Комисията следва да продължат да действат за определен период, за да се осигури непрекъснатост, докато новите правила за изчисляване и формати за докладване бъдат приети от Комисията съгласно настоящия регламент.

- (95) Прилагането на всички разпоредби по отношение на превозните средства от категории [...]L_{1e} – L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ и O следва да се отложи, за да се осигури на операторите достатъчно време за спазването на новите изисквания. Това е особено важно по отношение на разрешителните за разрешените съоръжения за третиране, които могат да извършват дейностите за премахване на замърсяването и за последващо третиране на такива превозни средства.
- (96) От съображения за яснота, рационалност и опростяване, тъй като всички правила за одобряването на типа на моторните превозни средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване се съдържат в настоящия регламент, отмяната на Директива 2005/[...]64/ЕО следва да се отложи. Така ще се осигури достатъчно време както на производителите да гарантират, че типовете превозни средства, които проектират и произвеждат, са в съответствие с изискванията за кръговост, така и на органите по одобряване да въведат новите правила.
- (97) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно да се допринесе за функционирането на единния пазар, да се предотвратят и намалят неблагоприятните въздействия от управлението на излезли от употреба превозни средства и да се гарантира високо равнище на опазване на човешкото здраве и околната среда, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради необходимостта от хармонизация могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в посочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

(98) На 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Европейския съюз. Споразумението за оттегляне⁴³ беше сключено между Европейския Съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Обединеното кралство, от друга страна. То беше одобрено с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета⁴⁴ от 30 януари 2020 г. и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. В Споразумението за оттегляне е предвиден преходен период, който приключи на 31 декември 2020 г. В края на преходния период правото на Съюза престана да се прилага по отношение на Обединеното кралство, а Протоколът за Ирландия/Северна Ирландия, понастоящем известен като „Рамката от Уиндзор“⁴⁵ и който е неразделна част от Споразумението за оттегляне, започна да се прилага. В съответствие с член 5, параграф 4 от Рамката от Уиндзор и точка 9 от приложение 2 към Рамката от Уиндзор Директива 2005/64/ЕО, както и правните актове на Съюза за изпълнение, изменение или замяна на този правен акт се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия. Настоящият регламент заменя Директива 2005/64/ЕО и поради това се прилага спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия. Поради това, като се има предвид обхватът на Рамката от Уиндзор, е целесъобразно да се предвиди, че някои разпоредби на настоящия регламент не следва да се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

⁴³ Споразумение за оттеглянето на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7).

⁴⁴ Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. относно сключването на Споразумението за оттегляне на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

⁴⁵ Съвместна декларация № 1/2023 на Съюза и Обединеното кралство в Съвместния комитет, създаден със Споразумението за оттеглянето на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия от 24 март 2023 г. (ОВ L 102, 17.4.2023 г., стр. 87).

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се определят изисквания за кръговост относно проектирането и производството, свързани с възможността за повторна употреба, рециклирането и оползотворяването и с използването на рециклирано съдържание, чието спазване се проверява при одобряването на типа на превозните средства, и относно изискванията за информацията и етиктирането на части, компоненти и материали в превозните средства. С него също така се определят изисквания относно разширената отговорност на производителя, събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, както и относно износа на употребявани превозни средства от Съюза в трети държави.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага:

а) за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M₁ и N₁, както са определени в член 4, параграф 1, буква а), подточка i) и буква б), подточка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

a1) От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата = първия ден от месеца, следващ [...]] 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] – за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M₁ и N₁ на превозни средства със специално предназначение, както са определени в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858, с изключение на член 34 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;

- б) От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата = първия ден от месеца, следващ 60 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] – за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и O, както са определени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858;
- в) От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата = първия ден от месеца, следващ 60 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] – за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} и L_{7e}, както са определени в член 4, параграф 2, букви в)–ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- г) От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата = първия ден от месеца, следващ 60 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] – за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и O, както са определени в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) № 168/2013, с изключение на изделията, изброени в параграф 4 и член 9;

2. Настоящият регламент не се прилага за:

[...]

[...]

- в) превозни средства, произвеждани в малки серии, както са определени в член 3, точка 30 от Регламент 2018/858;
- г) превозни средства, които представляват исторически интерес, както са определени в член 3, точка 7 от Директива 2014/45/ЕС;
- д) превозни средства със специално предназначение, както са определени в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858, произведени от малък производител; части на превозни средства, произведени от малък производител, чийто тип е одобрен в рамките на многоетапно одобряване на типа, различно от базовото превозно средство, и за ремаркета за каравани, както е посочено в точка 5.6 от приложение I към същия регламент.

3. Независимо от параграф 1, буква б), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и O:

- а) член 4 относно възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства;
- б) член 5 относно изискванията за определени вещества в превозните средства;
- в) член 6 относно минималното рециклирано съдържание в превозните средства;
- [...][...][...]
- ж) член 10 относно декларацията за рециклираното съдържание в превозните средства;
- з) член 12, параграф 1 относно етикетирането на части, компоненти и материали в превозните средства;
- и) член 13 относно цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;
- й) член 21 относно модулирането на таксите;
- к) член 22 относно механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка;
- [...] [...] [...] [...] [...]
- р) член 34 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;
- [...]
- т) член 36, параграф 2 относно превозите на излезли от употреба превозни средства.

4. Независимо от параграф 1, буква в), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} и L_{7e}:
- а) членовете, изброени в параграф 3;
 - а1) Член 37а относно компетентния орган;
 - б) член 38 относно проверките и изискванията относно износа на употребявани превозни средства;
 - в) член 39 относно автоматизираната проверка на идентификационния номер на превозното средство и на информацията за състоянието на превозното средство;
 - г) член 40 относно управлението на риска и митническите проверки;
 - д) член 41 относно временното преустановяване;
 - е) член 42 относно освобождаването за износ;
 - ж) член 43 относно отказа на освобождаването за износ;
 - з) член 44 относно сътрудничеството между органите и обмена на информация;
 - и) член 45 относно електронните системи;
 - й) държавите членки могат да освободят категории L_{1e}, L_{2e} и L_{6e} от задълженията по член 23, параграф 5, член 25 и член 37.
5. [...]
6. Независимо от параграф 1, букви [...]в)[...]г), и д), членове 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30, и 46–49, се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O и [...]категории M₂, M₃, N₂, и N₃ на превозни средства със специално предназначение със следните модификации:
- [...][...][...][...][...][...][...][...]
- а) член 7 се прилага само по отношение на вписвания 1а, 2, 3, 5, 8 и 9 от част В на приложение VII;

- б) член 8 се прилага само по отношение на задълженията, приложими за тези категории превозни средства;
- в) член 9, ако е приложим за тези категории превозни средства, се прилага само по отношение на точки 5–7 от част А на приложение IV;
- г) член 16, буква б) не се прилага;
- д) член 27 се прилага с изключение на параграф 2, буква д);
- е) член 30 се прилага само по отношение на вписвания 1а, 1б, 2, 3, 5, 8 и 9 от част В на приложение VII;
- ж) членове 46–49 се прилагат само по отношение на докладването и изпълнението на задълженията, приложими за тези категории превозни средства.

Член 3

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:
 - (1) „превозно средство“ означава всяко превозно средство, както е определено в член 3, точка 15 от Регламент (ЕС) 2018/858 или посочено в член 4, параграф 2, букви в)–ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
 - (2) „излязло от употреба превозно средство“ означава превозно средство, което представлява отпадък, както е определено в член 3, точка 1 от Директива 2008/98/ЕО, или [...] което представлява отпадък съгласно [...] приложение I;
 - (3) „тип превозно средство“ означава всеки тип превозно средство, както е определен в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/858, или тип превозно средство, както е определен в член 3, точка 73 от Регламент (ЕС) № 168/2013;
 - (4) „възможна повторна употреба“ означава възможността за повторна употреба на части или компоненти, извадени от излязло от употреба превозно средство;
 - (5) „повторна употреба“ означава всяка дейност, при която части или компоненти от излезли от употреба превозни средства се използват отново за същата цел, за която са били предвидени;

- (6) „възможно рециклиране“ означава възможността за рециклиране на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;
- (7) „възможно оползотворяване“ означава възможността за оползотворяване на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;
- (8) „доставчик“ означава всяко физическо или юридическо лице, което доставя части, компоненти или материали на производител, който ги използва, за да произвежда превозни средства;
- (9) „пластмаса“ означава полимер по смисъла на член 3, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1907/2006, към който може да са добавени добавки или други вещества и който може да функционира като основен структурен компонент на крайни продукти, с изключение на естествени полимери, които не са били химически модифицирани;
- (10) „критични суровини“ означава критични суровини [...] **по смисъла на член 4, параграф 1 от** Регламент (ЕС) [...] 2024/1252;
- (11) „отпадъци след потреблението“ означава отпадъци, генерирани от продукти [...], които са пуснати на пазара или доставени за разпространение, потребление или употреба в трета държава в процеса на търговска дейност срещу заплащане или безплатно;
- (12) „демонтаж“ означава ръчна, механична, химична, термична или металургична обработка, в резултат на която съответните части, компоненти или материали от излезли от употреба превозни средства могат поотделно да се идентифицират като отделен изходящ поток или част от изходящ поток;
- (13) „електродвигател“ означава електрически двигател, който преобразува входната електрическа енергия в изходна механична енергия, за да осигури тяга за превозно средство;
- (14) „акумулаторна батерия за електрически превозни средства“ означава акумулаторна батерия за електрически превозни средства, както е определено в член 3, точка 14 от Регламент (ЕС) 2023/1542[...];
- (15) „разрешено съоръжение за третиране“ означава всяка организация или предприятие, на които в съответствие с Директива 2008/98/ЕО и с настоящия регламент е разрешено да извършват събиране, складиране и третиране на излезли от употреба превозни средства;

- (16) „третиране“ означава всяка дейност, след като излязлото от употреба превозно средство бъде предадено в съоръжение за премахване на замърсяването, разкомплектоване, пресоване, нарязване, раздробяване, оползотворяване или подготовка [...] преди обезвреждане на отпадъци след раздробяването, и всяка друга операция за оползотворяване или обезвреждане на излязлото от употреба превозно средство и на негови части, компоненти и материали;
- (17) „раздробяване“ означава всяка операция за нарязване на парчета или фрагментиране на излезли от употреба превозни средства;
- (18) „оператор по ремонта и техническата поддръжка“ означава всяко физическо или юридическо лице, което във връзка със своята търговска или стопанска дейност, занаят или професия предоставя услуги за ремонт или техническо обслужване, независимо от производителите или с тяхно разрешение;
- (19) „пускане на пазара“ означава предоставяне на превозно средство за първи път на пазара в Съюза;
- (20) „предоставяне на пазара“ означава всяка доставка на превозно средство за разпространяване или употреба на пазара като част от дадена търговска дейност срещу заплащане или безплатно;
- (21) „оператор по управлението на отпадъци“ означава всяко физическо или юридическо лице, което извършва събиране или третиране на излезли от употреба превозни средства като част от професионалната си дейност;
- (22) „производител“ означава всеки производител, вносител или дистрибутор, който независимо от използваната техника на продажба, включително чрез договори от разстояние съгласно определението в член 2, точка 7 от Директива 2011/83/ЕС, доставя дадено превозно средство за първи път за разпространение или използване на територия на държава членка като част от търговска дейност;
- (23) „организация за отговорност на производителя“ означава юридическо лице, което финансово или финансово и оперативно организира изпълнението на задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, от името на няколко производители;

- (24) „[...] упълномощен представител по въпросите на разширената отговорност на производителя“ означава физическо или юридическо лице, установено в държава членка [...], различна от държавата членка, в която е установен производителят, и което е определено от производителя в съответствие с член 8а, параграф 5, трета алинея от Директива 2008/98/ЕО за изпълнение на задълженията на този производител съгласно глава IV от настоящия регламент;
- (25) „вторични суровини“ означава материали, получени чрез процеси за рециклиране, с които могат да се заместват първични суровини;
- (26) „собственик на превозно средство“ означава всяко физическо или юридическо лице, което има правото на собственост върху превозно средство [...], или притежателят на [...] превозното средство, ако собственикът не може да бъде идентифициран;
- (27) „технология за обработка след раздробяването“ означава методи и технологии за обработка на материали от излезли от употреба превозни средства, след като те са били раздробени, за последващо оползотворяване в съответствие с част Ж, точка 2 от приложение VII;;
- (28) „вторично производство“ означава [...] професионални действия, чрез които се произвежда нова част или компонент от части и компоненти, които са [...] демонтирани от превозни средства [...], и [...] чрез които се прави поне една промяна [...], която съществено засяга [...] безопасността, действието, предназначението или типа на частта или компонента;
- (29) „обновяване“ означава действия за подготовка, почистване, обслужване изпитване и ако е необходимо, ремонт на част или компонент, демонтирани от превозни средства [...], с цел да се възстановят експлоатационните показатели или функционалните възможности на тази част или компонент в рамките на предвидената употреба и обхвата на експлоатационните показатели, заложи на етапа на проектирането, [...] към момента на пускането на тази част или компонент на пазара;
- (30) [...] ⁴⁶ [...]
- (31) [...] ⁴⁷ [...]
- (32) „неинертни отпадъци“ означава отпадъци, които не отговарят на условията в определението за „инертни отпадъци“ в член 2, буква д) от Директива 1999/31/ЕО на Съвета⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Директива 1999/31/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно депонирането на отпадъци (ОВ L 182, 16.7.1999 г., стр. 1—19).

- (33) „употребявано превозно средство“ означава превозно средство, което е било регистрирано в държава членка или в друга държава и не представлява излязло от употреба превозно средство;
- (34) „изнасяно употребявано превозно средство“ означава употребявано превозно средство, поставено под митнически режим съгласно член 269 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
- (35) „стопански субекти“ означава производители, [...], застрахователни компании за превозни средства, доставчици, оператори по ремонта и техническата поддръжка, оператори по управлението на отпадъци и всички други оператори, участващи в проектирането на превозни средства, в търговията с употребявани превозни средства, повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти от превозни средства;
- (36) „технически изправно превозно средство“ означава превозно средство, което е технически изправно в съответствие с член 5, параграф 1, букви а) и б), член 5, параграф 4 и член 8 от Директива 2014/45/ЕС;
- (37) „тотална икономическа щета“ означава загуба или увреждане на превозното средство до степен, в която разходите за ремонт надвишават пазарната му стойност или стойността, за която то е било застраховано;
- (38) „тотална техническа щета“ означава сериозно увреждане или пълно унищожаване на превозното средство до степен, в която превозното средство не може да бъде ремонтирано;
- (39) „пункт за събиране“ означава икономически оператор, различен от разрешено съоръжение за третиране, който временно съхранява излезлите от употреба превозни средства и подготвя за прехвърляне събраните излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране с цел третиране.
- (40) „пластмаси на биологична основа“ означава пластмаси, произведени от биологични ресурси, като например изходни суровини от биомаса, органични отпадъци или вторични продукти. Пластмасите на биологична основа могат да бъдат [...] биоразградими или не.

2. В допълнение към определенията, посочени в параграф 1, се прилагат следните определения:

- а) „отпадък“, „отработени масла“, „притежател на отпадъци“, „управление на отпадъци“, „събиране“, „предотвратяване“, „рециклиране“, „оползотворяване“, „насипване“, „обезвреждане“ и „схема за разширена отговорност на производителя“ съгласно член 3, точки 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17а, 19 и 21 от Директива 2008/98/ЕО;

- б) „одобряване на типа“, „многоетапно одобряване на типа“, „компонент“, „части“, „резервни части“, „базово превозно средство“, „превозно средство, произвеждано в малки серии“, „превозно средство със специално предназначение“, „орган за надзор на пазара“, „орган по одобряването“, „производител“, „вносител“ и „дистрибутор“ съгласно член 3, точки 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 и 43 от Регламент (ЕС) 2018/858;
- в) „регистрация“, „свидетелство за регистрация“, „титуляр на свидетелство за регистрация“, „временно отнемане на регистрация“ и „прекратяване на регистрация“ съгласно член 2, букви б), в), г), д) и е) от Директива 1999/37/ЕО;
- г) „превозно средство, което представлява исторически интерес“, „преглед за проверка на техническата изправност“ и „удостоверение за техническа изправност“ съгласно член 3, точки 7, 9 и 12 от Директива 2014/45/ЕС;
- д) „вещество, пораждащо безпокойство“ и „носител на данни“ съгласно член 2, точки 28 и 30 от Регламента [за екопроектиране на устойчиви продукти];
- е) „митнически органи“, както са определени в член 5, точка 1 от Регламент (ЕС) 952/2013;
- ж) „договор от разстояние“, както е определен в член 2, точка 7 от Директива 2011/83/ЕС;
- з) „онлайн платформа“, както е определена в член 3, буква и) от Регламент (ЕС) 2022/2065;
- и) „потребител“, както е определен в член 2, точка 2 от Директива (ЕС) 2019/771;
- й) „малък производител“, както е определен в член 3, точка 48 от Регламент (ЕС) 2024/1257

ГЛАВА II

ИЗИСКВАНИЯ ЗА КРЪГОВОСТ

Член 4

Възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на превозни средства

1. Всяко превозно средство от тип, одобрен след [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, се произвежда, така че:
 - а) да подлежи на повторна употреба или рециклиране до минимум 85% от неговата обща маса;
 - б) да подлежи на повторна употреба или оползотворяване до минимум 95% от неговата обща маса.
2. За всеки тип превозно средство, посочен в параграф 1, производителите вземат следните мерки:
 - а) събират необходимите данни по цялата верига на доставките, по-конкретно за вида и масата на всички материали, използвани за производството на превозните средства, за да гарантират непрекъснато спазване на изискванията;
 - б) съхраняват всички останали съответни данни за превозното средство, необходими за изчисляването, посочено в буква д);
 - в) проверяват верността и пълнотата на информацията, получена от доставчиците;
 - г) съдържанието на списъка на материалите се контролира и документира;
 - д) изчисляват коефициентите на възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване за целите на параграф 1 в съответствие с методиката, установена от Комисията съгласно параграф 3, или преди приемането на тази методика и влизането ѝ в сила – в съответствие със стандарт ISO 22628:2002, заедно с елементите, определени в част А от приложение II;
 - е) маркират изработените от полимери и еластомери части и компоненти на превозните средства в съответствие с член 12, параграф 1;

ж) гарантират, че частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VII, не се използват повторно за производството на нови превозни средства.

3. До [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат [...] 24 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема акт за изпълнение, с който установява нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на едно превозно средство, като се вземат предвид елементите, посочени в приложение II.

Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

Член 5

Изисквания за определени вещества в превозните средства

1. Наличието на поражащи безпокойство вещества в превозните средства и в техните части и компоненти се свежда до възможния минимум.
2. В допълнение към ограниченията, определени в приложение XVII към Регламент (ЕО) № 1907/2006, и [...] ограниченията, определени в приложения I и II към Регламент (ЕС) 2019/1021 и в Регламент (ЕС) 2023/1542, в настоящия регламент се определя режимът за веществата в превозните средства. [...] Всяко превозно средство от тип, одобрен след [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, или всякакви нови части или компоненти, пуснати на пазара за такова превозно средство, не трябва да съдържат олово, живак, кадмий или шествалентен хром.
- 2а. До ... [моля, въведете дата, която е не по-късно от 24 месеца след приемането на настоящия регламент] Комисията изготвя доклад относно наличието на поражащи безпокойство вещества в превозните средства, за да определи до каква степен те оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали или оказват въздействие върху химическата безопасност. По отношение на аспектите на химическата безопасност Комисията се подпомага от Европейската агенция по химикали. Докладът не обхваща поражащите безпокойство вещества в частите и компонентите на превозното средство, за които вече се изисква идентификация или оценка съгласно друго законодателство на Съюза.

Комисията представя доклада на Европейския парламент и на Съвета, като подробно описва своите констатации, и обмисля подходящи последващи мерки, включително:

- i) установяване на ограничения за пораздащите безпокойство вещества, които оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали в превозните средства, в които са налични, като част от делегираните актове, изготвени съгласно член 5, параграф 2б;
- ii) въвеждане на изисквания относно информацията като част от цифровия паспорт за кръговост на превозното средство съгласно член 13;
- iii) използване на процедурите, посочени в член 68, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 1907/2006, за приемане на нови ограничения.

Ако държава членка счеете, че дадено вещество оказва отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали в превозното средство, в което е налично, тя предоставя тази информация на Комисията, а що се отнася до аспектите на химическата безопасност – на Европейската агенция по химикали до [моля, въведете дата] и се позовава на съответните оценки на риска или други данни, ако има налични такива.

2б. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за допълване на настоящия регламент чрез определянето на ограничения за наличието на пораздащи безпокойство вещества, които оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали в превозните средства и в техните части и компоненти по причини, които не са свързани предимно с химическата безопасност.

3. Чрез дерогация от параграф 2 някои типове превозни средства или части и компоненти, пуснати на пазара за такива превозни средства, може да съдържат олово, живак, кадмий или шествалентен хром при условията и до максималните стойности за концентрация, посочени в приложение III.

Параграфи 2 и 3 не се прилагат за акумулаторни батерии, монтирани в превозни средства, за които се прилага Регламент (ЕС) 2023/1542.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение III с цел привеждането му в съответствие с научно-техническия напредък, като:
- а) се установят максимални стойности за концентрация, до които се допуска наличието на олово, живак, кадмий или шествалентен хром в определени части, компоненти и еднородни материали в превозните средства;
 - б) определени части, компоненти и еднородни материали в превозните средства се изключват от забраната за наличието на олово, живак, кадмий или шествалентен хром съгласно параграф 2, когато са изпълнени следните условия:
 - i) употребата на тези вещества не може да се предотврати;
 - ii) доказано е, че социално-икономическите ползи надхвърлят риска за човешкото здраве или околната среда, произтичащ от употребата на тези вещества;
 - iii) няма подходящи алтернативни вещества или технологии;
 - в) части, компоненти и еднородни материали в превозните средства се заличават от приложение III, ако употребата на олово, живак, кадмий или шествалентен хром може да се предотврати;
 - г) се посочват частите, компонентите и еднородните материали в превозните средства, които се демонтират или отделят преди по-нататъшно третиране, и се въвежда изискване те да бъдат обозначени с етикет или друго подходящо средство за разпознаване.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение III, по-конкретно като определени изключения за еднородни материали и компоненти се заличават от списъка, в случай че съответното изключение е уредено в друг акт от законодателството на Съюза.

При приемането на делегиран акт в съответствие с настоящия параграф Комисията взема предвид социално-икономическото въздействие на въвеждането, промяната или заличаването на изключение от ограничението за употребата на олово, живак, кадмий или шествалентен хром в определени типове превозни средства, включително наличието на алтернативи и въздействията върху човешкото здраве и околната среда през целия жизнен цикъл на превозните средства.

5. По искане на Комисията и в рамките на 12 месеца от получаване на искането Европейската агенция по химикали (наричана по-нататък „агенцията“) изготвя доклад относно техническата и икономическата приложимост на алтернативите, отнасящи се за съществуващите изключения, изброени в приложение III, и въз основа на тази оценка прави мотивирано предложение за конкретното изменение на изключението.
6. Веднага след като получи искането на Комисията, агенцията публикува на своя уебсайт известие, че ще се изготви доклад относно възможно изменение на изключение в приложение III и кани държавите членки и всички заинтересовани страни да предоставят коментари в рамките на осем седмици от датата на публикуване на известието. Агенцията публикува на своя уебсайт всички коментари, получени от държавите членки и заинтересованите страни.
7. Не по-късно от девет месеца след представянето пред Комисията на доклада, посочен в параграф [...] 5, комитетът за социално-икономически анализ на агенцията, създаден съгласно член 76, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 1907/2006, приема становище относно доклада и предложените конкретни изменения. Агенцията незабавно представя това становище на Комисията.
8. [...]

Член 6

Минимално рециклирано съдържание в превозните средства

1. Съдържанието на пластмаса във всяко превозно средство от тип, одобрен след ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на регламента] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 15 тегловни % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

Най-малко 25% от целта, определена в първата алинея, се постигат с включване в съответния тип превозно средство на пластмаси, рециклирани от излезли от употреба превозни средства [...] или от отпадъци, както е посочено в член 23, параграф 2, буква в) от настоящия регламент.

Теглото на пластмасата, съдържаща се във всяко превозно средство, и теглото на рециклираната пластмаса, посочена в първата алинея, не включват еластомери, термореактивни материали, различни от полиуретанова пяна, използвана за омекотяване, и пластмаси, които съдържат или са замърсени с някое от веществата, уредени с член 7 от Регламент (ЕС) 2019/1021, когато са преминати праговете, посочени в приложение IV към посочения регламент.

1а. Съдържанието на пластмаса във всяко превозно средство от тип, одобрен след ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 96 месеца от датата на влизане в сила на регламента] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 20 тегловни % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

Най-малко 25% от целта, определена в първата алинея, се постигат с включване в съответния тип превозно средство на пластмаси, рециклирани от излезли от употреба превозни средства или от отпадъци, както е посочено в член 23, параграф 2, буква в) от настоящия регламент.

1б. Съдържанието на пластмаса във всяко превозно средство от тип, одобрен след ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 120 месеца от датата на влизане в сила на регламента] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 25 тегловни % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

Най-малко 25% от целта, определена в първата алинея, се постигат с включване в съответния тип превозно средство на пластмаси, рециклирани от излезли от употреба превозни средства или от отпадъци, както е посочено в член 23, параграф 2, буква в) от настоящия регламент.

1в. За целите на настоящия член рециклираното съдържание се оползотворява от отпадъци след потреблението, които са били рециклирани:

а) в разположена в Съюза инсталация, която отговаря на изискванията за опазване на човешкото здраве, климата и околната среда съгласно правото на Съюза; или

б) в разположена в трета държава инсталация, която [...] от ... **[48 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент]** трябва да отговаря [...] на изискванията за опазване на човешкото здраве, климата и околната среда, равностойни на изискванията, определени в правото на Съюза[...]; до ... **[24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент]** Комисията оценява по-подробно очакваното въздействие върху световната търговия, както и върху рециклиращата и автомобилната промишленост на ЕС, и докладва за своята оценка на Съвета и на Европейския парламент.

2. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 23 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с член 51, параграф 2 за [...] установяване на методиката за изчисляване и проверка на процентите на пластмасите, оползотворени от отпадъци след потреблението и от излезли от употреба превозни средства, налични и използвани в типа превозно средство, за целите на параграфи 1, 1а, 1б и 1в от настоящия член. Методиката за проверка включва задължение за производителите да гарантират, че всяка използвана от тях инсталация, която произвежда материали с рециклирано съдържание, се одитира най-малко на всеки 5 години от независима трета страна. При тези одити се проверява дали са изпълнени условията, определени в параграфи 1, 1а, 1б и 1в, и дали се спазват изискванията и критериите, посочени в приложение XIII. **За материали, рециклирани в трети държави, това изискване за одит и изискванията и критериите, определени в приложение XIII, се прилагат от ... [48 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].** Като част от общите си задължения съгласно член 8, параграф 2 производителите трябва да разполагат с документация, която да съхраняват и предават на компетентните органи по одобряването на типа, включително доклади от одити, удостоверяващи съответствието на инсталациите с тези условия, изисквания и критерии.
- 2а. Когато поради липсата на наличност на специфични рециклирани пластмаси или поради прекомерните им цени спазването на минималните проценти на рециклирано съдържание, определени в параграфи 1, 1а, 1б и 1в от настоящия член, е прекалено трудно, на Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 50, с който [...] тези параграфи да бъдат допълнени с определяне на временни дерогации от целите за съдържание на рециклирана пластмаса.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50, с които настоящият регламент се допълва с установяване на минимален процент стомана, рециклирана от стоманени отпадъци след потреблението, която трябва да бъде налична и вградена в типовете превозни средства, подлежащи на одобряване на типа в съответствие с настоящия регламент и с Регламент (ЕС) 2018/858.
- Минималният процент рециклирана стомана съгласно предходното изречение се установява въз основа на проучване за осъществимостта, извършено от Комисията. Проучването се приключва до [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 23 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент], като в него се разглеждат по-конкретно следните аспекти:
- а) текущото и прогнозното предлагане на стомана, рециклирана от източници на стоманени отпадъци след потреблението;

- б) текущият процент на отпадъци след потреблението в различни полуфабрикати и междинни продукти от стомана, използвани в превозните средства;
- в) потенциалът за разпространение сред производителите на използването на рециклирана стомана след потреблението в превозните средства, подлежащи на одобряване на типа в бъдеще;
- г) относителното търсене в автомобилния сектор в сравнение с търсенето на стоманени отпадъци след потреблението в други сектори;
- д) икономическата жизнеспособност и научно-техническият напредък, включително промените в наличието на технологии за рециклиране по отношение на коефициентите на рециклиране на стомана;
- е) приносът на определянето на минимален процент на рециклирано съдържание на стомана в превозните средства за целите на Съюза в областта на отворената стратегическа автономност, климата и околната среда;
- ж) необходимостта от предотвратяване на непропорционални отрицателни въздействия върху ценовата достъпност на превозните средства; и
- з) влиянието върху общите разходи и конкурентоспособността на автомобилния сектор.

[...]

[...]

4. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 35 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията оценява осъществимостта на поставянето на изискване относно минималните проценти за:

- а) алуминий и неговите сплави и на магнезий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци след потреблението и използвани в типовете превозни средства; и
- б) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението и използвани в постоянни магнити.

След приключването на оценката съгласно първата алинея, на Комисията се предоставя правомощието да приеме делегирани актове в съответствие с член 50, с които настоящият регламент се допълва с установяване на минимални проценти за алуминий и неговите сплави, магнезий и неговите сплави, неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, налични и използвани в типовете превозни средства, подлежащи на одобряване на типа съгласно настоящия регламент и Регламент (ЕС) 2018/858.

Минималният процент рециклирано съдържание на материалите, посочени във втората алинея, се определя въз основа на проучването за осъществимостта съгласно първата алинея, като се вземе предвид всяко от следните съображения:

- а) текущото и прогнозното предлагане на изброените във втората алинея материали, рециклирани от отпадъци след потреблението;
- б) текущите проценти на рециклираното съдържание от отпадъци след потреблението в материалите, изброени във втората алинея, в превозните средства, пуснати на пазара;
- в) икономическата жизнеспособност и научно-техническият напредък, включително промените в наличието на технологии за рециклиране по отношение на вида на рециклираните материали и по отношение на техните коефициенти на рециклиране;
- г) приносът на определянето на минимален процент на рециклирано съдържание на материалите, изброени във втората алинея, в превозните средства за отворената стратегическа автономност на Съюза и целите му в областта на климата и околната среда;
- д) възможните въздействия върху функционирането на превозните средства от използването на рециклирано съдържание на материалите, изброени във втората алинея, в частите и компонентите на превозните средства;
- е) необходимостта от предотвратяване на непропорционални отрицателни въздействия върху ценовата достъпност на превозните средства, съдържащи материалите, изброени във втората алинея;
- ж) влиянието върху общите разходи и конкурентоспособността на автомобилния сектор.

5. До [...] 30 месеца от влизането в сила на настоящия регламент [...] Комисията [...] приема акт за изпълнение, с който се установява методиката за изчисляването и проверката на процентите на посочените в параграфи 3 и 4 материали, рециклирани от отпадъци след потреблението, в типовете превозни средства.

Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

Член 7

Проектиране с възможност за демонтаж и смяна на определени части и компоненти в превозните средства

1. Всяко превозно средство от тип, одобрен след ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент], се проектира по начин, с който не се създават пречки за извършване в разрешените съоръжения за третиране на демонтаж на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, от съответното превозно средство по време на етапа, на който то представлява отпадък.
2. Всяко превозно средство от тип, одобрен след ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, по отношение на съединителните, крепежните и уплътнителните елементи, се проектира така, че да бъде възможно лесно и без разрушаване да се извършва демонтаж и смяна на акумулаторни батерии за електрически превозни средства и на електродвигатели от превозното средство от страна на разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка по време на етапа на употреба и на етапа, на който превозното средство представлява отпадък.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50, с които параграф 2 се изменя чрез преразглеждане на списъка на частите и компонентите, които се проектират с възможност за демонтаж и смяна от превозните средства, за да се включат в същия параграф допълнителни части и компоненти, изброени в част В от приложение VII, като се вземе предвид научно-техническият напредък.
4. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се определят условията за проектиране с възможност за демонтаж и смяна на частите и компонентите, посочени в параграф 2, когато е необходимо да се гарантира хармонизирано прилагане на задължението съгласно параграф 2.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

ГЛАВА III

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

Член 8

Общи задължения

1. Производителите са длъжни да покажат, че новите превозни средства, които те са произвели и които са пуснати на пазара, са от тип, одобрен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/858, Регламент (ЕС) 168/2013 и настоящия регламент.
2. За целите на одобряването на типа на типовете превозни средства, за които се прилагат изискванията в членове 4, 5, 6 или 7, производителят предоставя документация, с която показва спазването на тези изисквания, и също така:
 - а) я включва в информационното досие, посочено в член 24 от Регламент (ЕС) 2018/858 или в член 27 от Регламент (ЕС) 168/2013, според случая; и
 - б) я представя на органа по одобряването на типа в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) 2018/858 или член 26 от Регламент (ЕС) 168/2013, според случая.
3. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилага изискването в член 9, производителят представя стратегията за кръговост на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от Регламент (ЕС) 2018/858 или в член 26 от Регламент (ЕС) 168/2013, според случая.
4. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 10, производителят изготвя информацията, посочена в член 10, параграф 1, и я представя в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/858 на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от същия регламент.

5. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 11, производителят представя декларация, с която потвърждава спазването на изискването, определено в член 11, параграф 1, в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/858 или член 27, параграф 1 от Регламент (ЕС) 168/2013 според случая, на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа[...].

Член 9

Стратегия за кръговост

1. За всяка категория превозни средства, в която производител е произвел превозни средства от тип, одобрен съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, считано от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент], производителят изготвя и прилага стратегия за кръговост, за да предостави своя цялостен план за кръговост за следващите пет години. По отношение на приложение IV, част А, точки 3 и 4, стратегията трябва да съдържа специфична за типа информация за съответния тип превозно средство.
2. В стратегията за кръговост се описват действията, които производителите извършват, за да изпълнят своите задължения да гарантират спазването на изискванията за кръговост в глава II, приложими за съответната категория превозно средство, което се проверява в процедурите за одобряване на типа.
3. Стратегията за кръговост съдържа елементите, посочени в част А от приложение IV.
4. Производителят предоставя на Комисията екземпляр от стратегията за кръговост в рамките на 30 дни след издаването на първото одобрение на типа за [...] превозно средство от съответната категория.
5. Производителят проследява и контролира извършването на действията, съдържащи се в стратегията за кръговост, и актуализира стратегията на всеки пет години в съответствие с част Б от приложение IV. Актуализираната стратегия за кръговост се представя на органа по одобряването на типа, издал одобрението на типа за превозно средство от съответната категория, и на Комисията.
6. Комисията прави публично достъпни стратегиите за кръговост и всички актуализации на тези стратегии, с изключение на поверителната информация.

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на част Б от приложение IV чрез адаптиране на изискванията относно съдържанието на стратегията за кръговост и актуализациите на посочената стратегия към научно-техническия напредък в производството на превозни средства и управлението на излезлите от употреба превозни средства, към развитието на пазара в автомобилния сектор и към регулаторните промени.
8. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 83 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] и на всеки шест години след това Комисията изготвя и публикува доклад относно кръговостта на автомобилния сектор. Докладът се основава по-конкретно на стратегиите за кръговост и на актуализациите на тези стратегии.

Член 10

Декларация относно рециклираното съдържание в превозните средства

1. Производителите декларират за всяко превозно средство от тип, одобрен към ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат [...] 12 месеца от [...] приемането на акта за изпълнение, с който се установява методиката за изчисляването и проверката на процентите на материалите, рециклирани от отпадъци след потреблението, в типовете превозни средства, и който е посочен в член 6 ([...] 5)] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, съответните проценти на рециклираното съдържание на:
- а) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт, бор в постоянни магнити в електродвигатели;
 - б) алуминий и неговите сплави;
 - в) магнезий и неговите сплави;
 - г) стомана.

Декларацията се отнася за рециклираното съдържание на тези материали в типа на превозното средство и в нея за всеки процент материал се посочва дали материалът е рециклиран от отпадъци преди потреблението или от отпадъци след потреблението.

2. Органите по одобряването на типа проверяват дали задължителната документация е представена от производителите и дали съдържа информацията, посочена в параграф 1.
3. Чрез дерогация от параграф 1 изискването за деклариране на процента на рециклираното съдържание на определен материал не се прилага, когато за посочения материал е установена цел съгласно член 6, параграф 3 или параграф 4.

Член 11

Информация за демонтаж и смяна на части, компоненти и материали в превозните средства

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] производителите предоставят на операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до информацията, посочена в приложение V, с която се осигурява възможност за достъп, безопасен демонтаж и смяна на следното:
 - ([...]/[...]/в) части, компоненти и материали, които съдържат флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VII, и които се съдържат в превозните средства;
 - г) части и компоненти, изброени в част В от приложение VII, които се съдържат в превозните средства;
 - д) части и компоненти, съдържащи суровините от критично значение, посочени в [...] член 28, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1252, към момента на одобряването на типа на превозното средство;
 - е) цифрово кодирани компоненти и части в превозното средство, когато с такова кодиране се създават пречки за техния ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.
2. Производителите осигуряват сътрудничество с разрешените оператори по третирането и оператори по ремонта и техническата поддръжка, като установяват необходимите комуникационни платформи с цел предоставяне и поддържане в актуално състояние на информацията, посочена в параграф 1, и на информацията, посочена в приложение V.

Производителите предоставят безплатно информацията, посочена в първата алинея. Производителите може да начисляват на операторите по управлението на отпадъци и на операторите по ремонта и техническата поддръжка такси до размера, необходим за покриването на административните разходи за осигуряването на достъп до информацията чрез комуникационните платформи.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение V чрез преразглеждане на списъка с части, компоненти и материали от превозните средства и на обхвата на информацията, предоставяна от производителите.

Член 12

Етикетиране на части, компоненти и материали в превозните средства

1. Производителите и техните доставчици използват номенклатурата на стандартите за кодиране на компоненти и материали, изброени в точки 1—3 от приложение VI, за етикетирането и разпознаването на части, компоненти и материали от превозните средства.
2. В срок до 24 май 2029 г. [...] производителите осигуряват поставянето на видно място върху [...] частите и компонентите на превозните средства, съдържащи постоянни магнити, на четлив и неделим етикет, съдържащ данните [...] в съответствие с член 28 от Регламент (ЕС) 2024/1252.[...]
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение VI с цел адаптирането му към научно-техническия напредък.

Член 13

Цифров паспорт за кръговост на превозното средство

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат [...] 72 месеца от влизането в сила на регламента] всяко пуснато на пазара превозно средство има цифров паспорт за кръговост на превозното средство, който се привежда в съответствие със и се включва в други екологични паспорти на превозното средство, установени съгласно правото на Съюза, по-специално паспортите съгласно член 77 от Регламент (ЕС) 2023/1542 и член 3, точка 68 от Регламент (ЕС) 2024/1257.

По целесъобразност цифровият паспорт за кръговост на превозното средство се привежда в съответствие с изискванията, определени в Регламент (ЕС) 2024/1781 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екопроектиране за устойчиви продукти, по-специално членове 11–13 от него.

2. Цифровият паспорт за кръговост на превозното средство за превозно средство, което се пуска на пазара, е достъпен безплатно и съдържа:

- а) информацията, посочена в член 11 от настоящия регламент, в електронен формат [...][...];
- б) информация за частите в превозното средство, съдържащи олово, живак, кадмий или шествалентен хром, както е посочено в дерогацията, предвидена в член 5, параграф 3; [...]
- б1) декларация относно процента на рециклираното съдържание на пластмаса и материалите, изброени в член 10, параграф 1, букви а)–г);
- б2) стратегията за кръговост за съответния тип превозно средство; [...]
- б3) препратка към каталога на резервните части за съответния тип превозно средство, включително местоположението на отделните части в превозното средство.

3. Производителят, пускащ превозното средство на пазара, гарантира точността, пълнотата и актуалността на информацията в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство.

3а. [...]

4. Цялата информация, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, е в съответствие с правилата, установени от Комисията съгласно параграф 6, и:

- а) се основава на общодостъпни стандарти;
- б) е разработена в оперативно съвместим формат;
- в) може да бъде прехвърляна чрез отворена оперативно съвместима мрежа за обмен на данни без зависимост от определен доставчик;
- г) е машинно четима, структурирана и с възможност за търсене.

5. Цифровият паспорт за кръговост на превозното средство за превозно средство, което е излязло от употреба, престава да съществува най-рано [...] 12 месеца след издаването на сертификата за унищожаване на това излязло от употреба превозно средство.
6. До ... [48 месеца след влизането в сила на регламента], [...] Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят правила относно:
- а) начина и техническата спецификация на решението за достъп до цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;
 - б) изискванията за техническите параметри и функции на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, включително правила относно:
 - i) привеждането в съответствие и оперативната съвместимост на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство с други паспорти и сертификати, изисквани от законодателството на Съюза, както е посочено в параграф 1 от настоящия член;
 - ii) съхранението и обработката на информацията, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;
 - iii) наличието на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, след като производителят, отговарящ за изпълнението на задълженията, определени в параграф 3, престане да съществува или прекрати своята дейност в Съюза;
 - в) въвеждането, промяната и актуализирането на информацията, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство от трети страни, различни от производителя;
 - г) местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до цифровия паспорт за кръговост на превозното средство.

Когато определя правилата съгласно първата алинея, Комисията взема предвид необходимостта да се гарантира високо ниво на сигурност и неприкосновеност на личния живот.

Актовете за изпълнение, посочени в първата алинея [...], се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

ГЛАВА IV

УПРАВЛЕНИЕ НА ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

РАЗДЕЛ 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 14

Компетентен орган

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, отговорни за изпълнението на задълженията съгласно настоящата глава, по-специално за следенето и проверката на спазването от страна на стопанските субекти, производителите и организациите за отговорност на производителя на задълженията, посочени в членове 15 – [...]37 и приложение I.
2. Всяка държава членка може да определи едно звено за контакт измежду компетентните органи, посочени в параграф 1, за целите на комуникацията с Комисията.
3. Държавите членки определят подробностите за организацията и дейността на компетентните органи, включително административните и процедурните правила за:
 - а) регистрацията на производителите в съответствие с член [...] 19;
 - б) издаването на разрешение на производителите и организациите за отговорност на производителя в съответствие с член [...] 18;
 - в) надзора върху изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя в съответствие с членове 16 и 20;
 - г) събирането на данни за превозните средства и излезлите от употреба превозни средства в съответствие с член [...] 19, параграф 12 и член 49, параграф 6;
 - д) предоставянето на информация в съответствие с член 49.

4. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат [...] 12 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията за имената и адресите на компетентните органи, определени в съответствие с параграф 1. Държавите членки информират Комисията без необосновано забавяне за всички промени в имената или адресите на тези компетентни органи.

Член 15

Разрешени съоръжения за третиране

1. Без да се засяга Директива 2010/75/ЕС, всички организации или предприятия, които възнамеряват да извършват дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства, получават разрешение от компетентния орган в съответствие с член 23 от Директива 2008/98/ЕО и спазват условията, определени в това разрешение.
 2. За да издаде разрешението, посочено в параграф 1, компетентният орган проверява дали организацията или предприятието разполага с [...] капацитета, необходим за спазване на задълженията, определени в член 27.
 3. В разрешенията, упоменати в параграф 1, се посочва, че съоръженията за третиране са компетентни да издават сертификат за унищожаване, както е посочено в член 25. Държавите членки могат по принцип да предвидят, че съоръженията за третиране са компетентни да издават сертификата за унищожаване, посочен в член 25.
- За. Производителите или, когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите за отговорност на производителя могат да сключват договори с разрешени съоръжения за третиране за целите на изпълнението на задълженията си, свързани с отговорността на производителя. Тези договори са справедливи, прозрачни и недискриминационни и могат да се основават на модел, установен от държавата членка.

4. [...] Държавите членки гарантират, че условията и процедурите за издаване на разрешение са напълно координирани, когато в тези процедури за издаване на разрешение участват повече от един компетентен орган или повече от една организация или предприятие, възнамеряващо да извършва дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства, за да се постигне ефективен интегриран подход от всички органи, компетентни за извършването на тази процедура.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приеме акт за изпълнение за определяне на подробни изисквания, приложими към посочените в параграф 3а договори, с цел да се установят справедливи, прозрачни и недискриминационни правила и условия. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

РАЗДЕЛ 2

РАЗШИРЕНА ОТГОВОРНОСТ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Член 16

Разширена отговорност на производителя

От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] производителите носят разширена отговорност на производителя за превозните средства, които предоставят за първи път на пазара на територията на държава членка. Схемата за разширена отговорност на производителя [...] [...] е в съответствие с членове 8 и 8а от Директива 2008/98/ЕО и отговаря на изискванията на настоящата глава.

Разширената отговорност на производителя включва задължението на производителите да гарантират, че:

- а) превозните средства, които те са предоставили за първи път на пазара на територията на държава членка и които са станали излезли от употреба превозни средства:
 - i) се събират в съответствие с член 23;
 - ii) се третират в съответствие с член 27;

- б) операторите по управлението на отпадъци, които третират излезлите от употреба превозни средства, посочени в буква а), изпълняват целите, определени в член 34.

В най-отдалечените региони държавите членки могат да адаптират задълженията на производителите, за да гарантират предоставянето на услуга и да покрият разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства с оглед на характеристиките на тези региони.

В допълнение към информацията, посочена в член 8а, параграф 3, буква д) от Директива 2008/98/ЕО, производителите публикуват на своите уебсайтове веднъж годишно – при спазване на търговската и промишлената тайна – информацията относно събирането на излезлите от употреба превозни средства и постигането на целите във връзка с повторната употреба и рециклирането, повторната употреба и оползотворяването и рециклирането на пластмаси.

Член [...] 17

Организация за отговорност на производителя

1. Производителите могат да изберат да изпълняват своите задължения за разширена отговорност на производителя самостоятелно или могат да възложат на организация за отговорност на производителя, упълномощена в съответствие с член [...] 18, да изпълнява от тяхно име задълженията за разширена отговорност на производителя.

Държавите членки могат да приемат мерки, за да изискват от производителите да възложат на организация за отговорност на производителя да изпълнява техните задължения за разширена отговорност, определени в член 16.

2. Организациите за отговорност на производителя гарантират поверителността на данните, с които разполагат, по отношение на информация, представляваща изключителна собственост на отделни производители, или информация, пряко свързана с отделни производители или с техни [...] упълномощени представители за разширената отговорност на производителя.

3. В допълнение към информацията, посочена в член 8а, параграф 3, буква д) от Директива 2008/98/ЕО, организациите за отговорност на производителя публикуват на своите уебсайтове веднъж годишно — при спазване на търговската и промишлената поверителност — информацията относно събирането на излезлите от употреба превозни средства и постигането на целите във връзка с повторната употреба и рециклирането, повторната употреба и оползотворяването и рециклирането на пластмаси от страна на производителите, които са възложили изпълнението на задълженията на организацията за отговорност на производителя.
4. Организациите за отговорност на производителя осигуряват [...] провеждането на редовен диалог между заинтересованите страни съгласно член 8а, параграф 6 от Директива 2008/98/ЕО.

Член [...]18

Разрешение за изпълнение на задълженията, произтичащи от разширената отговорност на производителя

1. Производителят – в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и определените организации за отговорност на производителя – в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, подават заявление за разрешение от компетентния орган.
2. Разрешението се предоставя само когато се докаже, че изискванията, определени в член 8а, параграф 3, букви а)–г) от Директива 2008/98/ЕО, са спазени и мерките, въведени от производителя или организацията за отговорност на производителя, са достатъчни за изпълнение на задълженията, посочени в настоящата глава, по отношение на броя на превозните средства, предоставени за първи път на пазара на територията на държава членка от производителя или производителите, от чието име действа организацията за отговорност на производителя.

Производителят – в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и определените организации за отговорност на производителя – в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, могат да бъдат регистрирани единствено ако имат разрешение от компетентния орган съгласно настоящия член. Това не засяга възможността процедурата за регистрация съгласно член 19 и процедурата за издаване на разрешение съгласно настоящия член да се комбинират в една процедура.

3. В своите мерки за определяне на административните и процедурните правила, посочени в член 14, параграф 3, буква б), държавите членки включват подробна информация за процедурата за издаване на разрешение, която може да се различава в зависимост от това дали се отнася до самостоятелно или колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и за реда и условията за проверка на съответствието на производителите или на организациите за отговорност на производителя, включително информацията, която производителите или организациите за отговорност на производителя, трябва да предоставят за тази цел.
4. Производителят или организациите за отговорност на производителя уведомяват компетентния орган без необосновано забавяне за всякакви промени в информацията, съдържаща се в разрешението, за всякакви промени в условията на разрешението или за окончателното преустановяване на дейността.
5. Механизмът за самоконтрол, предвиден в член 8а, параграф 3, буква г) от Директива 2008/98/ЕО, се прилага редовно и най-малко на всеки 3 години, както и по искане на компетентния орган, за да се провери дали са спазени разпоредбите на упоменатата буква и дали условията за издаване на разрешение, посочени в параграф 2, продължават да се спазват. При поискване производителят или организацията за отговорността на производителя представя на компетентния орган доклад за самоконтрол и, ако е необходимо, проекта на план за коригиращи действия. Без да се засягат компетентностите съгласно параграф 6, компетентният орган може да направи коментари относно доклада за самоконтрол и проекта на план за коригиращи действия, като съобщава всички такива коментари на производителя или организацията за отговорност на производителя. Производителят или организацията за отговорност на производителя изготвя и изпълнява плана за коригиращи действия въз основа на тези коментари.
6. Компетентният орган може да реши да отнеме разрешението, ако производителят или организацията за отговорност на производителя вече не изпълнява изискванията по отношение на организирането на събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, не докладва на компетентния орган, не уведомява компетентния орган за промени, които се отнасят до условията на разрешението, или е с преустановена дейност.

Регистрация [...]

1. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 35 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки създават регистър на производителите, който служи за следене на спазването от страна на производителите на изискванията съгласно настоящата глава.

Регистърът предоставя връзки към други национални регистри на уебсайтовете на производители, за да се улесни във всички държави членки регистрацията на производителите или [...] упълномощените представители за разширената отговорност на производителя, и към националните уебсайтове, съдържащи информация относно процедурата за регистрация, ако такива са налични.

До ... [До Службата за публикации: моля, въведете дата – 30 месеца след влизането в сила на настоящия [...] регламент] Комисията създава уебсайт, който съдържа връзки към всички национални регистри, за да се улесни регистрацията на производителите във всички държави членки, и към националните уебсайтове, съдържащи информация относно процедурата за регистрация, ако такива са налични.

2. Производителите са длъжни да се регистрират в регистъра, посочен в параграф 1. За тази цел те подават заявление за регистрация във всяка държава членка, в която предоставят превозно средство на пазара за първи път.

Производителите подават заявлението за регистрация чрез електронна система за обработка на данни, както е посочено в параграф 8, буква а).

Производителите предоставят превозни средства на пазара на държава членка, ако те или в случай на упълномощаване, техните [...] упълномощени представители за разширената отговорност на производителя са регистрирани в тази държава членка.

3. В заявлението за регистрация се включва информацията, посочена в приложение VIII. Държавите членки могат да поискат допълнителна информация или документи, ако е необходимо, за да използват ефективно регистъра на производителите.
4. Чрез дерогация от параграф 3 информацията, посочена в точка 1, буква г) от приложение VIII, се предоставя в заявлението за регистрация съгласно параграф 3 или в заявлението за получаване на разрешение съгласно член [...] 18.

5. Когато производителят е определил организация за отговорността на производителя в съответствие с член [...] 17, задълженията по настоящия член се изпълняват от тази организация *mutatis mutandis* освен ако не е посочено друго от държавата членка, в която превозното средство е било предоставено на пазара за първи път.
6. Задълженията по настоящия член могат да бъдат изпълнени от името на производителя от [...] упълномощения представител за разширената отговорност на производителя.
- Ако упълномощен представител представлява в държавата членка повече от един производител, този упълномощен представител предоставя името и данните за контакт за всеки от представяваните производители поотделно.
7. Държавите членки могат да решат, че процедурата за регистрация съгласно настоящия член и процедурата за издаване на разрешение съгласно член [...] 18 представляват единна процедура, при условие че заявлението за получаване на разрешение отговаря на изискванията, посочени в параграфи 3–6 от настоящия член.
8. Компетентният орган:
- а) предоставя на своя уебсайт информация за процеса на подаване на заявления чрез електронна система за обработка на данни;
 - б) издава регистрации и предоставя регистрационен номер в срок от максимум 12 седмици от момента на получаване на цялата информация, изисквана съгласно параграфи 2 и 3.
9. Компетентният орган може:
- а) да определя реда и условията по отношение на изискванията и процеса на регистрация, без да добавя съществени изисквания към формулираните в параграфи 2 и 3;
 - б) да начислява на производителите основани на разходите и пропорционални такси за обработката на заявленията, посочени в параграф 2 и в член 18, параграф 1.
10. Компетентният орган може да откаже да регистрира производител или да оттегли регистрацията му, когато информацията, посочена в параграф 3, и свързаните с нея документни доказателства не са предоставени или не са достатъчни или когато производителят вече не отговаря на изискванията, определени в точка 1, буква г) от приложение VIII.

Компетентният орган оттегля регистрацията на производителя, ако производителят е престанал да съществува.

11. Производителят или когато е приложимо, [...] упълномощеният представител на производителя за разширената отговорност на производителя, или организацията за отговорност на производителя, определена от името на представляваните от нея производители, уведомява без неоправдано забавяне компетентния орган за всички промени в информацията, съдържаща се в регистрацията, и за всяко окончателно преустановяване на предоставянето на пазара на територията на държавата членка на превозните средства, посочени в регистрацията.
12. Производителят или когато е приложимо, [...] упълномощеният представител на производителя за разширената отговорност на производителя, или организацията за отговорност на производителя, докладва на компетентния орган, отговарящ за регистъра, относно изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя.

Член 20

Финансова отговорност на производителите

1. Финансовите вноски, плащани от производителя, покриват следните разходи, свързани с превозните средства, които производителят предоставя на пазара:
 - а) разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства, което трябва да отговаря на изискванията в членове 23–26, и транспортирането им от мястото на събиране до разрешеното съоръжение за третиране, което е издало сертификата за унищожаване, и разходите за третирането на излезлите от употреба превозни средства, което трябва да отговаря на изискванията в членове 27—[...] 31, член 34 и член [...] 36, при условие че [...] съгласно член 8.а, параграф 4, букви а)–в) от Директива 2008/98/ЕО те вземат под внимание приходите на операторите по управлението на отпадъците, свързани с продажбата на употребявани резервни части и употребявани резервни компоненти на излезли от употреба превозни средства, от които е премахнато замърсяването, или с продажбата на вторични суровини, рециклирани от излезли от употреба превозни средства;
 - б) разходите за провеждане на кампании за повишаване на осведомеността, насочени към подобряване на събирането на излезли от употреба превозни средства;
 - в) разходите за създаване на система за уведомяване, посочена в член 25;

- г) разходите за събиране на данни и докладване на компетентните органи.

За превозни средства, попадащи в обхвата на Директива 2000/53/ЕО, предоставени на пазара преди влизането в сила на настоящия регламент, и чрез дерогация от параграф 1а, буква а), първа алинея от настоящия член, в държавите членки, в които в съответствие с член 5, параграф 4, втора алинея от Директива 2000/53/ЕО производителите не е трябвало да поемат всички разходи, а само значителна част от тях, финансовите вноски, които производителят на тези превозни средства трябва да направи, съответстват на равнище, съставляващо значителна част от посочените разходи.

- 1а. Финансовите вноски от производителите, които пускат превозното средство на пазара, покриват и посочените в параграф 1, буква а) разходи, свързани с превозни средства, за които производителят не може да бъде идентифициран или е престанал да съществува в държавата членка, в която превозното средство е станало излязло от употреба превозно средство, пропорционално на съответния им пазарен дял.
2. Компетентният орган, в тясно сътрудничество с производителите, организациите за отговорност на производителя и операторите по управлението на отпадъците, следи:
 - а) средните разходи за дейностите по събиране, рециклиране и третиране и приходите на операторите по управлението на отпадъците;
 - б) равнището на финансовите вноски, които производителите плащат на организациите за отговорност на производителя, определени в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, така, че разходите да бъдат справедливо разпределени между всички заинтересовани оператори.
3. Финансовите вноски, плащани от производителите, които предоставят на пазара превозни средства със специално предназначение, покриват само разходите, посочени в параграф 1, буква а), които се отнасят до събирането на такива превозни средства и премахването на замърсяването от тях.
4. В случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя производителите предоставят гаранция за превозните средства, които предоставят за първи път на пазара на територията на държава членка. Тази гаранция е за това, че дейностите, посочени в параграф 1, отнасящи се до тези превозни средства, ще бъдат финансирани.

Размерът на гаранцията се определя от държавите членки, в които превозното средство е било предоставено на пазара за първи път, като се вземат предвид критериите, определени в член 21.

Гаранцията може да бъде под формата на участие на производителя в подходящи схеми за финансиране на управлението на излезли от употреба превозни средства, [...] финансова гаранция или еквивалентна застраховка.

5. Без да се засягат членове 107 и 108 от ДФЕС, в случай на управлявана от държавата организация за отговорност на производителя такава гаранция може да бъде под формата на публичен фонд, който е финансиран от таксите на производителите и за който държавата членка, управляваща организацията, е солидарно отговорна.
6. Производителят на базовото превозно средство се счита за производител и може да събира пропорционални вноски от производителите на по-късни етапи на одобряването на типа.

Член 21

Модулиране на таксите

1. В случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя организациите за отговорност на производителя гарантират, че финансовите вноски, които им се плащат от производителите, се модулират, като се взема предвид най-малко следното:
 - а) теглото на превозното средство;
 - б) типът на силовото задвижване (привода);
 - в) коефициентът на възможно рециклиране и възможна повторна употреба на типа превозно средство, към който принадлежи превозното средство, въз основа на информацията, предоставена на органа по одобряването на типа в съответствие с член 4;

- г) времето, необходимо за разкомплектоване на превозното средство в разрешено съоръжение за третиране, особено за части и компоненти, които трябва да бъдат демонтирани преди раздробяването съгласно член 30;
- д) делът на материалите и веществата, които възпрепятстват висококачествения процес на рециклиране, като например лепила, композитни пластмаси или материали, армирани с въглеродни нишки;
- е) процентът на рециклираното съдържание на материалите, изброени в членове 6 и 10, използвани в превозното средство;
- ж) наличието и количеството на веществата, посочени в член 5, параграф 2.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приеме [...] акт за изпълнение в съответствие с член [...] 51, параграф 2 за [...] определяне на подробни правила за начина на прилагане на критериите, предвидени в параграф 1. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

Член 22

Механизъм за разпределяне на разходите за превозни средства, които се превръщат в излезли от употреба превозни средства в друга държава членка

1. Когато дадено превозно средство се превърне в излязло от употреба превозно средство в държава членка, различна от държавата членка, на чиято територия превозното средство е било предоставено на пазара за първи път, и на територията на държавата членка, където превозното средство се е превърнало в излязло от употреба превозно средство, не може да бъде установен производителят, производителят [...], който е пуснал това превозно средство на пазара, или посочената в параграф 2 от настоящия член организация за отговорност на производителя, когато е определена в съответствие с член [...] 17, гарантира покриването на [...] разходите за посочените в член 20 дейности за управление на отпадъците, направени от операторите по управлението на отпадъците в други държави членки.
2. Производител, който пуска превозно средство на пазара, или определена в съответствие с член [...] 17 организация за отговорност на производителя в държавата членка, в която производителят е пуснал превозното средство на пазара:

- а) определя с писмено пълномощно [...] упълномощен представител за разширената отговорност на производителя във всяка държава членка;
- б) създава механизми за трансгранично сътрудничество с операторите по управлението на отпадъците, извършващи дейностите за управление на отпадъците, посочени в член 20.

2а. Държавите членки могат да поискат от собствениците на превозни средства да заплащат административна такса за употребявани превозни средства или превозни средства, чийто производител не може да бъде установен, които са регистрирани за първи път в тази държава членка, за покриване на разходите за дейностите по управление на отпадъците, както е посочено в член 20, параграф 1.
Административната такса не надвишава финансовата вноска съгласно член 20, параграф 1.

3. Държавата членка, в която превозното средство се е превърнало в излязло от употреба превозно средство, следи за спазването на параграфи 1 и 2 от страна на производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, от страна на организациите за отговорност на производителя. Следенето се основава на информацията, която производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя проверяват и докладват на компетентните органи относно прилагането на параграфи 1 и 2, по-специално относно изчисляването и разпределянето на разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства, посочени в параграф 1, при надлежно спазване на търговската тайна и отчитане на другите съображения във връзка с конкурентоспособността.
4. При необходимост, за да се гарантира спазването на настоящия член и да се избегне нарушаване на функционирането на единния пазар и като се вземе предвид информацията, предоставена от държавите членки в рамките на дейностите по сътрудничество и следене съгласно параграфи 2 и 3, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 от настоящия регламент чрез определяне на подробни правила относно задълженията на производителите, държавите членки и операторите по управлението на отпадъците и характеристиките на механизмите, посочени в параграф 1.

РАЗДЕЛ 3

СЪБИРАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Член 23

Събиране на излезли от употреба превозни средства

1. Производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя, създават или участват в създаването на системи за събиране [...] на всички излезли от употреба превозни средства [...], които са предоставили за първи път на пазара на територията на държава членка и които са станали излезли от употреба превозни средства.

Държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя създават системи за събиране на всички излезли от употреба превозни средства.
2. Производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя гарантират, че системите за събиране, посочени в параграф 1:
 - а) обхващат цялата територия на държавата членка;
 - б) [...] разполагат с достатъчна наличност на разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране, като се вземат предвид размерът и гъстотата на населението, очакваното количество на излезлите от употреба превозни средства, без да се ограничават до райони, в които събирането и последващото управление са най-рентабилни;
 - в) гарантират събирането на отпадъчни части от ремонти на превозни средства;
 - г) дават възможност за събиране на излезли от употреба превозни средства от всяка марка независимо от техния произход;
 - д) дават възможност за безплатно [...] приемане на всички излезли от употреба превозни средства в пунктове за събиране или в разрешени съоръжения за третиране, както е предвидено в член 24, параграф 2.

3. Производителите или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя публикуват и редовно актуализират списъка на пунктовете за събиране и разрешените съоръжения за третиране на своите уебсайтове и провеждат образователни кампании, с които популяризират системата за събиране на излезли от употреба превозни средства и информират за последиците за околната среда от неправилното събиране и обработка на излезли от употреба превозни средства. Държавите членки могат да поискат образователните кампании да бъдат координирани в рамките на държавата членка в сътрудничество с производителите, или когато са определени в съответствие с член 17, с организациите за отговорност на производителя и с компетентните органи.

4. Държавите членки могат да разрешат на [...] пунктове за събиране, различни от разрешените съоръжения за третиране, [...] да събират излезли от употреба превозни средства.

[...]

Пунктовете за събиране получават разрешение от компетентния орган в съответствие с член 23 от Директива 2008/98/ЕО и спазват условията, определени в това разрешение.

За да издаде разрешение, компетентният орган проверява дали организацията или предприятието разполага с капацитета, необходим за спазване на следните задължения:

а) [...] да събира излезли от употреба превозни средства и временно да ги съхранява в съответствие с [...] част А от приложение VII;

б) [...] да подготви прехвърлянето на събраните излезли от употреба превозни средства към разрешените съоръжения за третиране, като предотврати случайното изтичане на течности и неразрешения достъп до пункта за събиране;

ба) да организира транспортирането до разрешено съоръжение за третиране, когато в пункта за събиране едновременно се съхраняват осем или повече излезли от употреба превозни средства; и

в) да гарантира, че всички събрани излезли от употреба превозни средства се прехвърлят в разрешено съоръжение за третиране в срок от един [...] месец от получаването на излязлото от употреба превозно средство. [...]

[...] [...]

5. Пунктовете за събиране [...] издават на собственика на превозното средство документ в електронен формат, потвърждаващ получаването на излязлото от употреба превозно средство, и го предоставят чрез процедурата за електронно уведомяване, създадена в съответствие с член 25, параграф 2, на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14.

Член 24

Доставяне на излезли от употреба превозни средства [...]

1. Собственикът на превозното средство и всеки икономически оператор, действащ от името на собственика на превозното средство, което се превръща в излязло от употреба превозно средство, го доставя в разрешено съоръжение за третиране или в събирателен пункт без неоправдано забавяне. [...]
2. Доставката на излязло от употреба превозно средство, включително резервни или заместващи части вследствие на ремонт или поддръжка на превозното средство, [...] е безплатна за последния собственик на превозното средство, освен ако няма липсващи основни части или компоненти [...] на излязлото от употреба превозно средство или то съдържа отпадъци, които са били добавени в него.

За целите на настоящия член основни части са:

- а) електродвигатели, включително техните корпуси и всички свързани с тях блокове за управление, окабеляване и други части, компоненти и материали;
- б) акумулаторни батерии за електрически превозни средства съгласно определението в член 3, точка 14 от Регламент (ЕС) 2023/1542;
- в) двигатели;
- г) каталитични преобразуватели;
- д) скоростни кутии;
- е) каросерия.

В случай на липсваща акумулаторна батерия за електрически превозни средства доставката на излязлото от употреба превозно средство остава безплатна, ако последният собственик представи документация, която доказва, че батерията е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542.

3. Изискванията, посочени в параграф 2, не се прилагат за превозни средства, които са обявени за тотална техническа щета от застрахователните дружества.

Член 25

Сертификат за унищожаване

1. Разрешените съоръжения за третиране издават на последния собственик на [...] превозното средство сертификат за унищожаване при доставката на излязлото от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране. Сертификатът за унищожаване [...] се издава съгласно образца в приложение IX. Това задължение не се прилага за превозни средства от категория L, които не подлежат на регистрация в съответната държава членка.
2. Сертификатът за унищожаване се издава в електронен формат и се предоставя чрез процедура за електронно уведомяване на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14. Разрешеното съоръжение за третиране предоставя копие от електронното уведомление на последния собственик на превозното средство и на всеки стопански субект, действащ от името на собственика на превозното средство.
3. В случай че излязлото от употреба превозно средство, за което е издаден сертификат за унищожаване в дадена държава членка, е регистрирано в друга държава членка, [...] съответните органи, [...] определени от държавата членка, в която е издаден сертификатът за унищожаване, информират съответните [...] органи, [...] определени от държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, че за въпросното превозно средство е издаден сертификат за унищожаване.
4. Съответните органи, компетентни за регистриране на превозните средства, [...] прекратяват регистрацията на излязло от употреба превозно средство само след получаване на сертификата за унищожаване на това превозно средство.
5. Сертификатите за унищожаване, издадени в държава членка, се признават във всички останали държави членки.

Член 26

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

РАЗДЕЛ 4

ТРЕТИРАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Член 27

Задължения на разрешените съоръжения за третиране

1. Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали, както и отпадъчните части от ремонти на превозните средства, се приемат и третират в съответствие с условията, определени в техните разрешения, както и в съответствие с настоящия регламент.
2. [...]
3. Разрешените съоръжения за третиране:
 - а) складираат — дори временно — всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с минималните изисквания, определени в част А от приложение VII;
 - б) премахват замърсяването от всички излезли от употреба превозни средства в съответствие с член 29 и минималните изисквания, определени в част Б от приложение VII;
 - в) демонтират частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, от излязлото от употреба превозно средство [...] в съответствие с членове 30 и 31;

- г) третират всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с членове 28, 29, 30, 31, 32, 35 и 36 и приложение VII към настоящия регламент, йерархията на отпадъците и общите изисквания, определени в член 4 от Директива 2008/98/ЕО[...];
- д) гарантират, че при всяко третиране на излезлите от употреба превозни средства, посочено в параграф 2, се постигат целите по член 34 и се прилагат най-добрите налични техники, когато е приложимо, съгласно определението в член 3, параграф 10 от Директива 2010/75/ЕС.

В допълнение към изискванията, определени в член 35 от Директива 2008/98/ЕО, разрешените съоръжения за третиране съхраняват в електронен формат данните за всички извършени дейности по третирането, посочени в букви а)–д), на излезли от употреба превозни средства в продължение на 3 години и могат да представят тази информация при поискване от съответните национални органи.

4.[...] [...] На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение VII чрез адаптиране на минималните изисквания за третиране на излезлите от употреба превозни средства към научно-техническия напредък в технологиите за третиране, включително:

- а) добавяне, заличаване или преразглеждане на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII;
- б) пнеразглеждане на целевите стойности за изходните фракции, изброени в част Ж, точка 2 от приложение VII;
- в) разширяване на списъка на видовете алуминиеви сплави, изброени в част Ж, точка 2б от приложение VII;
- г) добавяне на изисквания за качество с цел подобряване на отделянето на пригодните за рециклиране пластмаси и на целеви стойности за технологиите за последващо рециклиране, приложими към част Ж, точка 2 от приложение VII.[...]

5. Държавите членки насърчават разрешените съоръжения за третиране да въвеждат сертифицирани системи за управление на околната среда в съответствие с Регламент (ЕО) № 1221/2009.

Общи изисквания за раздробяването

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като са изминали [...]³⁶ месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] разрешените съоръжения за третиране и други оператори по управление на отпадъците, извършващи дейности по раздробяване, изискват излезлите от употреба превозни средства, които са им доставени за раздробяване, или големи структурни части и компоненти от шасито или каросерията на излезли от употреба превозни средства от категориите N2, N3, M2, M3 и O, които са им доставени за раздробяване или рязане [...]:
 - а) [...] да бъдат с премахнато замърсяване съгласно член 29 и премахнати части и компоненти съгласно член 30; и
 - б) да бъдат придружени от копие на сертификата за унищожаване, издаден за съответното излязло от употреба превозно средство.
2. Разрешените съоръжения за третиране и операторите по управлението на отпадъците, извършващи дейности по раздробяване и получаващи излезли от употреба превозни средства, неотговарящи на изискванията, определени в параграф 1:
 - а) докладват неспазването на компетентния орган, включително името и данните за контакт на физическото или юридическото лице, което е доставило излязлото от употреба превозно средство на разрешеното съоръжение за третиране или на друг оператор по управление на отпадъци за раздробяване;
 - б) се въздържат от използването на тези излезли от употреба превозни средства в своите дейности по раздробяване, освен ако компетентният орган разреши такива дейности или докато бъдат предприети необходимите стъпки за третиране на излязлото от употреба превозно средство в съответствие с членове 29 и 30 и за издаване на сертификат за унищожаване в съответствие с член 25.
3. Разрешените съоръжения за третиране и операторите по управлението на отпадъците, извършващи раздробяване на излезли от употреба превозни средства, [...] раздробяват излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали заедно с [...] други отпадъци само ако са изпълнени критериите и граничните стойности, посочени в част Ж, точки 1 и 2 от приложение VII.

Премахване на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства

1. [...] В срок от 30 дни след доставката на излязло от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране това съоръжение премахва замърсяването от превозното средство преди по-нататъшното му третиране в съответствие с минималните изисквания, определени в част Б от приложение VII.
2. Флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VII, се събират и складираат отделно в съответствие с изискванията, определени в част А от приложение VII. Отработените масла се събират и складираат отделно от другите течности и се третират в съответствие с член 21 от Директива 2008/98/ЕО.
3. Частите, компонентите и материалите, съдържащи веществата, посочени в член 5, параграф 2, се отстраняват от излезлите от употреба превозни средства и се обработват в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО.
4. Батериите се отстраняват отделно от излезлите от употреба превозни средства и се складираат в определена зона за по-нататъшно третиране в съответствие с член 70, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/1542 [...].
5. Частите, компонентите и материалите, от които е премахнато замърсяването, се обработват и етикетират в съответствие с членове 18 и 19 от Директива 2008/98/ЕО.
6. Разрешеното съоръжение за третиране документира премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства, като записва информацията, посочена в част Б, точка 3 от приложение VII, и докладва тази информация за всяка календарна година пред компетентния орган на държавата членка, в която са събрани излезлите от употреба превозни средства, в срок от шест месеца след края на календарната година и във формат, определен от компетентния орган на държавата членка.

*Задължителен демонтаж на части и компоненти за повторна употреба и рециклиране
преди раздробяване*

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведе датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] разрешените съоръжения за третиране гарантират, че частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, се демонтират от излязлото от употреба превозно средство преди раздробяването или уплътняването, след като приключат дейностите по премахване на замърсяването, посочени в член 29, по неразрушителен метод за части и компоненти с потенциал за повторна употреба, вторично производство или обновяване в съответствие с член 31.

Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че демонтираните части и компоненти по първа алинея без потенциал за повторна употреба, вторично производство или обновяване се изпращат за рециклиране в съответствие с изискванията за третиране, както е посочено в част Е от приложение VII.

2. [...] Не е задължително части и компоненти без потенциал за повторна употреба, вторично производство или обновяване да се демонтират преди раздробяването, ако разрешеното съоръжение за третиране докаже, че технологиите за третиране след раздробяване [...] отделят материалите от частите и компонентите, [...] посочени във втората колона на част В [...] от приложение VII, толкова ефективно, колкото и процесите на ръчно разкомплектоване или процесите на полуавтоматизирано разглобяване, и отговарят на критериите и граничните стойности, посочени в част Ж, точки 1 и 2 от приложение VII.

За целите на първа алинея разрешеното съоръжение за третиране предоставя информацията, посочена в част Ж, точка 3 от приложение VII.

3. В допълнение към задълженията, определени в член 35 от Директива 2008/98/ЕО, разрешените съоръжения за третиране водят регистър на излезлите от употреба превозни средства, които се преработват без предварителен демонтаж на части, компоненти и материали в съответствие с параграф 2, включително името и адреса на съоръженията за третиране, както и идентификационния номер на превозното средство (VIN) на съответните излезли от употреба превозни средства.

Разрешените съоръжения за третиране предоставят информацията от регистъра, посочен в първата алинея, на компетентния орган в съответствие с член 49, параграф 6.

Член 31

Изисквания относно демонтираните части и компоненти

1. Разрешените съоръжения за третиране извършват оценка на всички части и компоненти, демонтирани от излязло от употреба превозно средство съгласно член 30, параграф 1, [...] за да се определи дали са годни за:
 - а) повторна употреба в съответствие с част Г, точка 1, буква а) от приложение VII;
 - б) вторично производство или обновяване в съответствие с част Г, точка 1, буква б) от приложение VII;
 - в) рециклиране; или
 - г) други дейности по третирането, като се вземат предвид специфичните изисквания за третиране в част Е от приложение VII.

[...]

Оценката се извършва, като се отчитат по-специално техническата осъществимост на провеждането на процесите, посочени в първата алинея, и изискванията за безопасност на превозните средства.

[...]

2. [...] Разрешените съоръжения за третиране:
 - [...] а) етикетират[...] демонтираните части и компоненти, годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, в съответствие с част Г, точка 2 от приложение VII;

[...] [...]

б) осигуряват подходяща защита срещу повреда по време на транспортиране, товарене и разтоварване на частите и компонентите;

в) предоставят копие от фактурата или договора, свързани с прехвърлянето на частите или компонентите за повторна употреба, вторично производство или обновяване.

3. Частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VII, не се използват повторно, освен ако извършената техническа оценка потвърди, че използването на тези части и компоненти отговаря на приложимите изисквания за превозните средства, определени в Регламент (ЕС) 2018/858. Тези резервни части могат да бъдат прехвърляни към друг стопански субект за повторна употреба само ако бъдат монтирани от квалифициран оператор по ремонта и поддръжката.

4. Частите и компонентите, за които е преценено, че са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, не се считат за отпадъци. При поискване разрешените съоръжения за третиране предоставят документацията, потвърждаваща извършената оценка, на съответните национални органи, включително, когато частите и компонентите се транспортират с цел повторна употреба, вторично производство или обновяване.

5. Разпоредбите, посочени в параграф 4, не се прилагат за акумулаторни батерии, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, за които се прилага Регламент (ЕС) 2023/1542.

Член 32

Търговия с употребявани, преминали вторично производство или обновени части и компоненти

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведе датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] всеки [...] стопански субект, който [...] продава употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти:

[...] гарантира, че частите и компонентите [...] са етикетирани в съответствие с член 31, параграф 2, буква а).

[...].

2. В случай на продажба на потребителите на употребявани, преминали вторично производство или обновени части и компоненти стопанските субекти гарантират, че тези части и компоненти са в състояние да запазят необходимите си функции и характеристики при нормална употреба и отговарят на други изисквания, приложими за продаваните стоки в съответствие с Директива (ЕС) 2019/771.
3. Тези изисквания се прилагат независимо от използваната техника за търговия, включително чрез онлайн платформи, както е определено в член 3, буква и) от Регламент (ЕС) 2022/2065.

Член 33

Повторна употреба, вторично производство и обновяване на части и компоненти

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки въвеждат необходимите стимули за насърчаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти независимо дали са демонтирани по време на употребата или на етапа на излизане от употреба на превозното средство.

Стимулите, посочени в първата алинея, могат да включват:

- а) изискване операторите по поддръжката и ремонта да предлагат на клиентите си да ремонтират превозното средство с употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти наред с предлагането за ремонт на превозното средство с нови части и компоненти, при условие че такова изискване е формулирано така, че да не води до прекомерни разходи или административна тежест за микропредприятията и малките предприятия;
- б) използване на икономически стимули[...].

Комисията улеснява обмена на информация и споделянето на най-добри практики относно такива стимули между държавите членки.

2. Комисията наблюдава ефективността на стимулите, предоставяни от държавите членки.

Член 34

Цели за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на календарната година, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на регламента] държавите членки [...] приемат необходимите мерки за постигане от страна на производителите, или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя на следните цели [...], които да бъдат изпълнени от операторите по управлението на отпадъци:
- а) повторната употреба и оползотворяването, изчислени заедно, са минимум 95%, на средно тегло на превозно средство, без батериите, и за година;
 - б) повторната употреба и рециклирането, изчислени заедно, са минимум 85%, на средно тегло на превозно средство, без батериите, и за година.
2. От [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващата календарна година, след като изминат 60 месеца от датата на влизане в сила на регламента] държавите членки приемат необходимите мерки за постигане от страна на производителите, или когато са определени в съответствие с член [...] 17, организациите за отговорност на производителя, за да гарантират, че операторите по управлението на отпадъци постигат годишна цел за рециклиране на пластмаси от най-малко 30% от общото средно тегло на пластмасите, съдържащи се в излезлите от употреба превозни средства [...].
- [...]Теглото на рециклираната пластмаса и общото тегло на пластмасите, посочени в първата алинея, не включват еластомери, термореактивни материали, различни от полиуретанова пяна, използвана за омекотяване, и пластмаси, които съдържат или са замърсени с някои от веществата, [...] **посочени** в член 7 от Регламент (ЕС) 2019/1021, когато праговете, посочени в приложение IV към посочения регламент, са надвишени.[...]

Член 35

Забрана за депониране на неинертни отпадъци

От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] в депо за отпадъци не се приемат раздробените тежки или леки фракции от [...] излезли от употреба превозни средства, останали вследствие на третиране и съдържащи неинертни отпадъци[...], ако те надхвърлят граничните стойности, определени в част Ж, точка 2, букви в) и г) от приложение VII.

Член 36

Превози на излезли от употреба превозни средства

1. Третирането на излезли от употреба превозни средства може да се извършва извън съответната държава членка или извън Съюза, при условие че превозът на излезлите от употреба превозни средства или на отпадъка вследствие на тяхното третиране се извършва в съответствие с Регламент [...] (ЕС) 2024/1157.

1а. За да се направи разграничение между употребявано превозно средство и излязло от употреба превозно средство, компетентните органи на държавите членки могат да проверяват превозите на употребявани превозни средства, за които има съмнения, че са излезли от употреба превозни средства, дали отговарят на изискванията в член 37 и приложение I, и съответно да извършват мониторинг на тези превози.

Когато компетентните органи в държава членка установят, че планираният превоз на употребявано превозно средство включва едно или повече излезли от употреба превозни средства, разходите за необходимите анализи, проверки и съхранение на превозните средства, за които има съмнения, че са излезли от употреба превозни средства, могат да бъдат за сметка на лицата, които уреждат превоза.

2. Превозите на излезли от употреба превозни средства от Съюза за трета държава в съответствие с параграф 1 се вземат предвид при изпълнението на задълженията и целите, определени в член 34, само ако износителят на излезлите от употреба превозни средства представи документални доказателства, одобрени от компетентния орган по местоназначение, доказващи, че третирането е извършено при условия, които като цяло са еквивалентни на изискванията, определени в настоящия регламент, и на изискванията за опазване на човешкото здраве и околната среда, определени в други законодателни актове на Съюза.

ГЛАВА V

РАЗГРАНИЧЕНИЕ МЕЖДУ УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА [...]

РАЗДЕЛ 1[...]

[...]Член 37

Разграничение между употребявани превозни средства и излезли от употреба превозни средства

1. За целите на прехвърлянето на собствеността върху употребявано превозно средство собственикът на превозното средство [...] представя на всяко физическо или юридическо лице, което има интерес да придобие собственост върху съответното превозно средство, документ [...], че превозното средство не е излязло от употреба превозно средство. [...] Този документ е оценка в съответствие с приложение I или валидно удостоверение за техническа изправност.

Първата алинея не се прилага, когато собствеността върху технически изправни превозни средства се прехвърля от физически лица, които не са стопански субекти, за продажби, различни от тези, сключени чрез договори от разстояние или онлайн платформи.

Когато собствеността върху превозното средство се прехвърля от стопански субект, този стопански субект съхранява документа, посочен в първата алинея, за срок от най-малко две години от датата на прехвърлянето на собствеността.

2. За целите на прехвърлянето на собствеността върху превозно средство, обявено за
тотална икономическа щета, собственикът на превозното средство предоставя
следните документи в допълнение към изискванията, посочени в параграф 1:
- a) копие от историята на щетите въз основа на оценката на застрахователното
дружество;
 - б) оценка на разходите за ремонти, които са необходими за ремонта на
превозното средство до техническо състояние, достатъчно за успешно
преминаване на прегледа за проверка на техническата изправност в
съответствие с Директива 2014/45/ЕС.
3. Без да се засяга параграф 1, втора алинея, изискванията, посочени в параграфи 1 и 2,
се прилагат независимо от използвания търговски способ, включително когато става
въпрос за специални търгове за стопански субекти, договори от разстояние или
онлайн платформи.
4. При оценката на щетите на превозно средство, претърпяло инцидент,
застрахователното дружество или друг автомобилен експерт, извършващ оценката от
негово име, преценява също дали превозното средство е излязло от употреба
превозно средство или не съгласно приложение I.
- Застрахователните дружества [...] гарантират, че най-малко веднъж годишно на
компетентните органи се предоставя списък на:
- a) идентификационните номера на всички превозни средства, обявени за тотална
икономическа щета, включително като изрично се уточняват тези, които се
считат за излезли от употреба превозни средства в съответствие с
приложение I;
 - б) идентификационните номера на всички превозни средства, които са обявени за
тотална техническа щета.
5. При съмнение, че употребявано превозно средство може да бъде излязло от употреба
превозно средство, компетентните органи могат да поискат от собственика на
превозното средство да представи документ, че въпросното превозно средство не е
излязло от употреба превозно средство. Този документ е оценка в съответствие с
приложение I или ново валидно удостоверение за техническа изправност.
- 5a. При приемането на мерките, определящи административните и процедурните
изисквания по отношение на оценката в съответствие с приложение I, държавите
членки могат също така да уточнят допълнително критериите за оценка на разходите
за ремонт.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 от настоящия регламент за изменение на критериите, изброени в част А, част Б и част В, раздел 1, точка 1 от приложение I, с които се определя дали дадено използвано превозно средство е излязло от употреба превозно средство, при условие че технологичният напредък в областта на проследимостта, ремонтпригодността и безопасността оправдава ограничаването на случаите, в които превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство.

РАЗДЕЛ 2

[...]

[...]ГЛАВА VA

ИЗНОС НА УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

Член 37a

Компетентен орган

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, отговорни за изпълнението на задълженията по настоящата глава.
2. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 12 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията за имената и адресите на компетентните органи, определени в съответствие с параграф 1. Държавите членки информират Комисията без необосновано забавяне за всички промени в имената или адресите на тези компетентни органи.

Член 38

Контрол и изисквания по отношение на износа на употребявани превозни средства

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] употребяваните превозни средства, предназначени за износ, подлежат на контрола и изискванията, определени в настоящата [...] глава.

2. Настоящата [...] глава не засяга други разпоредби на настоящия регламент, както и други правни актове на Съюза, уреждащи допускането за износ на стоки, по-специално Регламент (ЕС) № 952/2013 и членове 46, 47, 267 и 269 от него.
3. Употребявани превозни средства могат да бъдат изнасяни само ако:
 - а) не са излезли от употреба превозни средства [...]; и
 - б) [...] са технически изправни към датата на подаване на декларацията за износ освен ако не са били признати за превозни средства от специален културен интерес в съответствие с приложение I, част В към настоящия регламент [...] [...].
4. На митническите органи се предоставя или се осигурява достъп до следната информация за всяко употребявано превозно средство, предназначено за износ:
 - а) идентификационния номер на превозното средство (VIN) на употребяваното превозно средство и идентификацията на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано;
 - б) декларация, потвърждаваща, че употребяваното превозно средство отговаря на изискванията, определени в параграф 3, или се представя сертификат, както е посочено в последната алинея на точка 1, част В от приложение I.

5. С цел проверка на спазването на настоящата [...] глава относно разрешаването на допускането за износ на употребявано превозно средство:
- а) докато междусистемната връзка, посочена в член 45, параграф 4, започне да функционира, митническите органи могат да обменят информация и да си сътрудничат с компетентните органи в съответствие с член 44 и когато е необходимо, вземат предвид такъв обмен на информация и сътрудничество, за да разрешат допускането за износ на употребявано превозно средство;
 - б) след като междусистемната връзка, посочена в член 45, параграф 4, започне да функционира, се прилагат член 39, член 40, параграфи 2 и 3 и член 42, параграф 3, като уведомленията и другите видове обмен на информация по членове 41–43 се извършват чрез тези електронни системи.
6. Употребявано превозно средство, предназначено за износ:
- [...] [...]
- б) не подлежи на вписване в отчетността на декларатора съгласно член 182 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
 - в) не подлежи на самооценка съгласно член 185 от Регламент (ЕС) № 952/2013.
7. [...]

Член 39

Автоматизирана проверка на информацията за състоянието на превозното средство

1. Преди да допуснат [...] употребявано превозно средство за износ, митническите органи проверяват по електронен път и автоматично чрез електронните системи, посочени в член 45, параграф 4, дали въз основа на идентификационния номер на превозното средство и информацията за държавата членка на последна регистрация превозното средство е [...] технически изправно [...]. **Това задължение не се прилага по отношение на превозни средства, които са признати за превозни средства от специален културен интерес в съответствие с част В от приложение I към настоящия регламент.**

2. Когато информацията, предоставена на митническите органи или достъпна за тях, не съответства на информацията в националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност съгласно параграф 1, митническите органи не допускат превозното средство за износ и информират съответното [...] физическо или юридическо лице за това чрез [...] своите системи.

Член 40

Управление на риска и митнически контрол

1. За целите на прилагането на разпоредбите, предвидени в член 38, митническите органи извършват контрол на употребяваните превозни средства, предназначени за износ, в съответствие с [...] разпоредбите относно управлението на риска и митническия контрол, определени в Регламент (ЕС) № 952/2013. Без да се засяга член 39, такъв контрол се основава главно на анализ на риска, както е определено в [...] Регламент (ЕС) № 952/2013.
2. В допълнение към управлението на риска, посочено в параграф 1, след като междусистемната връзка, упомената в член 45, започне да функционира, [...] електронните системи, посочени в член 45, параграф 1, съдържат информацията и митническите органи проверяват автоматично и по електронен път чрез междусистемната връзка, упомената в член 45, параграф 4, [...] дали употребявано превозно средство, предназначено за износ, отговаря на специфичните условия във връзка с опазването на околната среда или пътната безопасност в съответствие с параграф 3 от настоящия член.
3. В съответствие с член 50 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за допълване на настоящия регламент чрез определяне на условията за съответствие, посочени в параграф 2, включително специфичните условия, прилагани по отношение на вноса на употребявани превозни средства от третата държава вносител, свързани с опазването на околната среда и пътната безопасност, когато тази трета държава е уведомила Комисията за тези условия. Тези условия са проверими въз основа на информацията, налична в електронните системи, посочени в член 45, параграф 1.

Член 41

Спиране

1. Когато са налице основателни причини да се смята, че употребявано превозно средство, предназначено за износ, може да не отговаря на изискванията на настоящата [...] глава, митническите органи спират допускането за износ на това употребявано превозно средство, [...] незабавно уведомяват компетентните органи, определени съгласно член 37а, за спирането и предават на компетентните органи цялата информация, необходима за това да се определи дали употребяваното превозно средство отговаря на изискванията на настоящия регламент и може да бъде допуснато за износ.
2. За да се определи дали употребявано превозно средство, по отношение на което има спиране, посочено в параграф 1, отговаря на изискванията на настоящия регламент, компетентните органи могат да поискат от всяко лице, участващо в износа на това употребявано превозно средство, допълнителна информация, включително информация за продажбата или прехвърлянето на собствеността върху превозното средство, като копие от фактурата или договора, както и документални доказателства, че употребяваното превозно средство е предназначено за по-нататъшна употреба.

Член 42

Допускане за износ

1. В случаите, в които допускането на употребявано превозно средство за износ бъде спряно в съответствие с член 41, това употребявано превозно средство се допуска за износ, когато бъдат изпълнени всички други изисквания и формалности във връзка с това допускане и когато е изпълнено което и да е от следните условия:
 - а) в срок от четири работни дни от началото на спирането компетентните органи, определени съгласно член 37а, не са поискали от митническите органи да запазят спирането; или
 - б) компетентните органи, определени съгласно член 37а, са информирали митническите органи за своето одобрение за допускане за износ съгласно настоящата [...] глава.
2. Допускането за износ не се смята за доказателство за съответствие с правото на Съюза, по-специално с настоящия регламент или с Регламент (ЕС) № 952/2013.

3. [...] Митническите органи автоматично уведомяват органа за регистрация на превозни средства в държавата членка на последна регистрация за излизането на превозното средство от Съюза посредством системната връзка, посочена в член 45, параграф 4. Органът за регистрация на превозни средства вписва в своя национален регистър на превозните средства, че превозното средство е било изнесено за третата държава.

Член 43

Отказ за допускане за износ

1. Когато компетентният орган стигне до заключението, че употребявано превозно средство, за което е подадено уведомление за спиране в съответствие с член 41, не отговаря на изискванията на настоящата [...] глава, той незабавно изисква от митническите органи да не го допускат за износ и ги уведомява за това.
2. След получаване на уведомлението от компетентния орган съгласно параграф 1 митническите органи не допускат употребяваното превозно средство за износ.
3. Когато компетентният орган заключи, че спряно от износ употребявано превозно средство е излязло от употреба превозно средство, се прилага Регламент (ЕС) 2024/1157.

Член 44

Сътрудничество между органите и обмен на информация

1. Компетентните органи на държавите членки си оказват взаимно съдействие при прилагането на настоящата [...] глава чрез обмен на информация на двустранно равнище, по-специално с цел проверка на състоянието на дадено превозно средство, включително проверка на състоянието на неговата регистрация в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това.
2. Когато е целесъобразно, компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и с административните органи на трети държави. Такова сътрудничество може да включва обмен на нужна информация, провеждане на съвместни инспекции и други форми на взаимопомощ, които се считат за необходими, за да се гарантира спазването на приложимите законови и подзаконови актове, уреждащи износа на употребявани превозни средства.

3. Митническите органи и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013 и обменят информацията, необходима за изпълнението на функциите си съгласно настоящия регламент, включително по електронен път. В съответствие с член 12, параграф 1 и член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013 митническите органи могат да съобщават на компетентния орган на държавата членка, където е установен операторът или търговецът, поверителна информация, придобита от тях в процеса на изпълнение на техните задължения или предоставена им на поверителен принцип.
4. Когато компетентните органи са получили информация в съответствие с параграфи 1—3 от настоящия член, тези компетентни органи могат да съобщят информацията на компетентните органи на други държави членки.
5. Свързаната с риска информация се обменя, както следва:
 - а) между митническите органи в съответствие с член 46, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
 - б) между митническите органи и Комисията в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
 - в) между митническите органи и компетентните органи, включително компетентните органи на други държави членки, в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

Член 45

Електронни системи

1. Електронната система MOVE-HUB, разработена от Комисията, се използва за обмен на идентификационния номер на превозното средство и информация относно регистрацията на превозното средство и техническата му изправност между националните регистри на превозните средства и електронните системи за техническа изправност на държавите членки, както и за взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише, когато това е необходимо за извършване на контрола и спазване на изискванията, определени в настоящата [...] глава.

2. Електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1, осигурява най-малко следните функции:
- а) обмен на данни в реално време с националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност на държавите членки, които са свързани с нея;
 - б) предоставяне на възможност за автоматизирана електронна проверка на посочените в удостоверение за техническа изправност данни, както е посочено в приложение II към Директива 2014/45/ЕС, към датата на първата регистрация на превозно средство, както и проверка на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано, както е посочено в Директива 1999/37/ЕО, за да се определи дали употребяваното превозно средство, предназначено за износ, отговаря на изискванията, посочени в член 38, член 39, параграф 1 и член 40;
 - в) взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 за целите на обмена на данни и подпомагане на процеса на обмен на информация, посочен в член 39, параграф 1 и член 40, параграф 2, както и подпомагане на уведомленията, посочени в членове 41—43;
 - г) за целите на сътрудничеството с трети държави съгласно член 44, параграф 2 предоставяне на възможност за електронен обмен на информация с компетентните органи на трети държави, които са уведомили Комисията съгласно член 40, параграф 2 за прилаганите от тях специфични условия за внос на употребявани превозни средства.
3. Държавите членки свързват националните си регистри на превозните средства и националните си електронни системи за техническа изправност с електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от 2 години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.
4. Комисията свързва системата MOVE-HUB, посочена в параграф 1, със системата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише: обмен на сертификати, създадена съгласно член 4 от Регламент (ЕС) 2022/2399, за да могат да се осъществяват автоматизираните проверки, посочени в член 39 и член 40, параграф 2, и да се извършват уведомленията, посочени в членове 41, 42 и 43. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от 4 години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.

5. До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 24 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема актовете за изпълнение за определяне на необходимите разпоредби за въвеждането на функционалните възможности на MOVE-HUB, посочени в параграф 2, включително техническите аспекти, нужни за взаимното свързване на националните електронни системи с MOVE-HUB, условията за свързване с MOVE-HUB, данните, които трябва да се предават от националните системи, и формата за предаване на тези данни чрез взаимносвързаните национални системи.

Актът[...] за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

ГЛАВА VI

ПРАВОПРИЛАГАНЕ И СПАЗВАНЕ

Член 45а

Задължения за някои онлайн платформи

13. С цел спазване на член 30, параграф 1, букви г) и д) от Регламент (ЕС) 2022/2065 доставчиците на онлайн платформи, попадащи в обхвата на глава III, раздел 4 от Регламент (ЕС) 2022/2065, които позволяват на потребителите да сключват договори от разстояние с производители, получават следната информация от производителите, предлагащи превозни средства на потребители на територията на Съюза, преди да им позволят да ползват техните услуги:
- а) информация за регистрацията на производителите съгласно член 19 в държавата членка, в която се намира потребителят, и регистрационния номер или регистрационните номера на производителя в този регистър;
 - б) самостоятелно сертифициране от производителя, който се ангажира да предлага само продукти или услуги, които са в съответствие с приложимите правила на правото на Съюза, включително самостоятелно сертифициране от производителя, с което се потвърждава, че той предлага само превозни средства, по отношение на които са спазени изискванията за разширена отговорност на производителя, посочени в член 16 от настоящия регламент, в държавата членка, в която се намира потребителят.

Член 46

Инспекции

0. За целите на прилагането на настоящия регламент държавите членки установяват стратегии за извършването на инспекции, чиято цел е откриването на незаконни дейности в областта на събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства и техни части и компоненти. Тези стратегии предвиждат действията, посочени в параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член.
1. За целите на прилагането на настоящия регламент държавите членки инспектират:
 - а) разрешените съоръжения за третиране;
 - б) [...]пунктовете за събиране;
 - в) други съоръжения и стопански субекти, които [...]могат да участват в събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства или да продават употребявани резервни части и компоненти.
2. Общият брой на заподозрените незаконни дейности и законно работещите субекти, които подлежат на инспекция през всяка календарна година, представлява най-малко 10% от операторите, изброени в параграф 1, букви а) и [...]б[...].
3. Държавите членки извършват също така инспекции по отношение на износа на употребявани превозни средства, за да проверят дали се спазват членове 36 и 38.

Член 47

Сътрудничество в областта на правоприлагането на национално равнище и между държавите членки

1. Що се отнася до всички съответни компетентни органи, участващи в прилагането на настоящия регламент, държавите членки създават ефективни механизми, даващи възможност на тези органи да си сътрудничат и да координират на национално равнище разработването и прилагането на политики и дейности за правоприлагане, свързани със следенето на регистрацията, deregистрацията, временното отнемане на регистрацията и прекратяването на регистрацията на превозните средства, както и предотвратяването на незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства.

2. Държавите членки си сътрудничат една с друга — двустранно или многостранно — с цел да улеснят предотвратяването и разкриването на незаконно третиране на излезли от употреба превозни средства. Те обменят съответната информация относно регистрацията, deregистратията, временното отнемане на регистрацията и прекратяването на регистрацията на превозните средства чрез системата за електронен обмен, посочена в член 45. Те също така обменят съответната информация относно разрешените съоръжения за третиране и операторите по ремонта и поддръжката, които нямат разрешение да извършват дейност като разрешени съоръжения за третиране, както и относно други съоръжения и стопански субекти, които могат да извършват дейности, свързани с третирането на излезли от употреба превозни средства. Те обменят опит и знания относно мерките за правоприлагане в рамките на установените структури.

Обменът на данни за регистрацията на превозно средство включва достъп и обмен на данни за изпълнението, както и за естеството и резултатите от извършените проверки с компетентните органи на други държави членки, за да се улесни прилагането на настоящия регламент.

3. Държавите членки уведомяват Комисията кои членове на техния постоянен персонал отговарят за сътрудничеството, посочено в параграф 2 от настоящия член и в член 44.

Член 48

Санкции

До ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизането в сила на настоящия регламент] държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на член 15, параграф 1, член 16, член [...]18, параграф 1, член 22, параграфи 1 и 2, членове 23 и 24, член 25, параграфи 1 и 2, членове [...]27—32 и членове 34, 35, 37 и 38 от настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки незабавно уведомяват Комисията за тези правила и мерки, както и за всяко последващо изменение, което ги засяга.

Докладване на Комисията

1. От ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки оповестяват публично в агрегиран вид за всяка календарна година и във формата, определен от Комисията съгласно параграф 5, следните данни, които се основават на информацията и данните, получени от производителите, организациите за отговорност на производителя и операторите по управлението на отпадъци:
 - а) броя на превозните средства, регистрирани в държавата членка;
 - б) броя на превозните средства, предоставени за първи път на пазара на територията на държавата членка;
 - в) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, които са събрани и от които е премахнато замърсяването в държавата членка;
 - г) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, рециклирани на територията на държавата членка;
 - д) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, изнесени или превозени за по-нататъшно третиране в друга държава членка или трета държава;
 - е) броя на издадените сертификати за унищожаване;
 - ж) общото [...] тегло, и когато е целесъобразно, количеството на частите, компонентите и материалите, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, с цел:
 - i) повторна употреба;
 - ii) вторично производство или обновяване;
 - iii) рециклиране;
 - iv) оползотворяване, включително оползотворяване на енергия;
 - v) обезвреждане;

- з) количеството и теглото на излезлите от употреба превозни средства, третирани по начин, различен от посочения в буква г);
- и) количеството и теглото на излезлите от употреба превозни средства, използвани за насипване;
- й) равнищата на целите, определени в член 34, постигнати от всички оператори по управлението на отпадъци, които извършват дейност в държавата членка;
- к) използването на изключението, предвидено в член 30, параграф 2, и начина, по който е извършвано следене от страна на докладващата държава членка;
- л) данни за организациите за разширена отговорност на производителя, включително имената на юридическите лица, които те представляват;
- м) данни за прилагането на член 21.

Държавите членки оповестяват публично данните, посочени в параграф 1, в срок от 18 месеца след края на периода на докладване, за който се събират. Данните трябва да са машинно четими, сортируеми и с възможност за търсене, както и да отговарят на отворените стандарти за използване от трети лица. Държавите членки уведомяват Комисията, когато се предоставят данните, посочени в първата алинея.

Първият период на докладване обхваща първата календарна година след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.

- 2. Данните, предоставени от държавите членки в съответствие с параграф 1, се придружават от доклад за проверка на качеството. Тази информация се представя във формата, определен от Комисията съгласно параграф 5.
- 3. На всеки 5 години държавите членки изготвят доклад, в който се обобщават:
 - н) стимулите, въведени с цел насърчаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти в съответствие с член 33;
 - а) прилагането на приетите в съответствие с член 48 санкции и други санкции, предвидени в тяхното национално законодателство, за нарушения на настоящия регламент, включително списък с видовете нарушения, за които е подадено уведомление, и видовете предприети мерки;
 - б) резултатите от инспекциите, извършени в съответствие с член 46;

- в) начинът на прилагане на определенията за „излязло от употреба превозно средство“ и „употребявано превозно средство“, включително практическите трудности, срещнати в този контекст.

Държавите членки представят доклада на Комисията в срок от 6 месеца след края на петгодишния период, който той обхваща. Първият доклад се представя на Комисията до ... *[до Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат 6 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*.

Комисията прави преглед на докладите, представени от държавите членки, и ако е целесъобразно, изготвя доклади за получената информация, за да улесни обмена на информацията относно най-добрите практики, прилагани в държавите членки.

4. За целите на наблюдението на прилагането на настоящия регламент Комисията събира и преглежда информацията, предоставена в съответствие с настоящия член.
5. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят:
 - а) методиката и правилата за изчисляване, проверка и докладване на данни в съответствие с параграф 1, включително:
 - i) методиката за определяне на количеството и теглото на демонтираните части, компоненти и материали за целите, посочени в параграф 1, букви ж), з) и и);
 - ii) методиката за определяне на теглото на рециклираните отпадъци, включително определянето на точките на изчисление и точките на измерване, и ако е необходимо, възможностите за прилагане на средни проценти на загуби;
 - iii) методиката за изчисляване и проверка на постигането на целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, посочени в член 34, включително комбинирано раздробяване на излезли от употреба превозни средства с други отпадъци, посочено в член 28 и в част Ж, точка 1 от приложение VII.
 - б) форматът за докладването на Комисията, посочено в параграф 1, както и форматът на доклада за проверка на качеството.

Тези актове за изпълнение се приемат до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 30 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

6. Производителите, организациите за отговорност на производителя, операторите по управлението на отпадъци и други съответни стопански субекти предоставят на компетентните органи точни и надеждни данни, които дават възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си за докладване съгласно настоящия член.

ГЛАВА VII

ДЕЛЕГИРАНИ ПРАВОМОЩИЯ И ПРОЦЕДУРА НА КОМИТЕТ

Член 50

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграфи 2б и 4, член 6, параграфи 2б, 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, [...], член 22, параграф 4, член 27, параграф 4[...], [член 37, параграф 6] [...], [...] член 40, параграф 3 и член 55, параграф 2а, се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава автоматично за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграфи 2б и 4, член 6, параграфи 2б, 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, [...], член 22, параграф 4, член 27, параграф 4[...], [член 37, параграф 6][...], [...] член 40, параграф 3 и член 55, параграф 2а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет в съответствие с член 5, параграфи 2б и 4, член 6, параграфи 2б, 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, [...], член 22, параграф 4, член 27, параграф 4[...], [член 37, параграф 6][...], [...] член 40, параграф 3 и член 55, параграф 2а, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 51

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от:
 - а) _____ комитета, създаден с член 39 от Директива 2008/98/ЕО[...];
 - б) техническият комитет по моторните превозни средства, когато актът за изпълнение се отнася до производителя;

- в) комитета по техническата изправност, когато актът за изпълнение се отнася до свързването на националните регистри на превозните средства и националните регистри за техническа изправност.

[...] Тези комитети са [...] комитети по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

ГЛАВА VIII

ИЗМЕНЕНИЯ

Член 52

Изменения на Регламент (ЕС) 2023/1542

Приложение I към Регламент (ЕС) 2023/1542 се изменя в съответствие с приложение XII към настоящия регламент. Вписвания 5а), 5б)i), 5б)ii) и 16 от приложение II към Директива 2000/53/ЕО не се прилагат.

Член 53

Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1020 и на Регламент (ЕС) 2024/1252

1. Точки 10 и 11 от приложение II към Регламент (ЕС) 2019/1020 се заличават.
2. Регламент (ЕС) 2024/1252 се изменя, както следва:

- (1) Член 2, параграф 43 се заличава.
(2) Член 2, параграф 44 се изменя, както следва:

„леко транспортно средство“ означава всяко леко колесно превозно средство, което може да бъде задвижвано само с електрически двигател или с комбинация от двигател и човешка сила, включително електрически скутери, електрически велосипеди и превозни средства, получили одобрение на типа [...] от категории L_{1e} и L_{2e}, с изключение на превозни средства, получили одобрение на типа от категории L_{3e} — L_{7e}, както е определено в Регламент (ЕС) № 168/2013;“

- (3) Член 28, параграф 1 се изменя, както следва:

„1. Считано от две години от датата на влизане в сила на акта за изпълнение, посочен в параграф 2, всяко физическо или юридическо лице, което пуска на пазара устройства за магнитно-резонансна образна диагностика, вятърни генератори, промишлени роботи, [...] леки транспортни средства, охлаждащи генератори, термopомпи, електрически двигатели, включително когато електрическите двигатели са вградени в други продукти, автоматични перални машини, барабанни сушилни, микровълнови печки, прахосмукачки или съдомиялни машини, гарантира, че на тези продукти има видим, ясно четим и незаличим етикет, посочващ:“

- (4) Член 28, параграф 10 се изменя, както следва:

„10. От 24 май 2029 г. настоящият член се прилага за устройства за магнитно-резонансна образна диагностика [...] и леки транспортни средства, [...] включително [...] превозни средства, получили одобрение на типа от категории L_{1e} и L_{2e}, както е определено в Регламент (ЕС) № 168/2013.“

- (5) Член 28, параграф 11 се изменя, както следва:

„Настоящият член не се прилага за категориите превозни средства, посочени в [До Службата за публикации – моля, въведете Регламента относно излезлите от употреба превозни средства]:

[...][...][...]“

- (6) Член 29, параграф 6 се изменя, както следва:

„За устройства за магнитно-резонансна образна диагностика [...] и леки транспортни средства, [...] включително [...] превозни средства, получили одобрение на типа от категории L_{1e} и L_{2e}, както е определено в Регламент (ЕС) № 168/2013, изискванията, установени в параграфи 1 и 5, се прилагат считано от пет години след датата на влизане в сила на делегирания акт, посочен в параграф 2.“

- (7) Член 29, параграф 7 се изменя, както следва:

„Настоящият член не се прилага за категориите превозни средства, посочени в [До Службата за публикации – моля, въведете Регламента относно излезлите от употреба превозни средства]:

[...][...][...]“

- (8) Членове 40 и 41 и член 49, параграф 2 се заличават.

Член 54

Изменения на Регламент (ЕС) 2018/858 и на Регламент (ЕС) № 168/2013

Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 и приложение II към Регламент (ЕС) № 168/2013 се [...] изменят в съответствие с приложение X към настоящия регламент.

ГЛАВА IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 55

Преглед

1. До 31 декември 203* г. [*До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на годината, след като изминат 95 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент*] Комисията прави преглед и изготвя доклад относно прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху околната среда, човешкото здраве и функционирането на единния пазар и го представя на Европейския парламент и на Съвета.
2. Като взема предвид техническия напредък и практическия опит, придобит от държавите членки, както и всяко преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1907/2006, Комисията включва в доклада си оценка на следните аспекти на настоящия регламент:
 - а) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент, по-специално разпоредбите на глави II и III, [...] така че да включва превозните средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃ и O, определени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} и L_{7e}, определени в член 4, параграф 2, букви в)–ж) от [...] Регламент (ЕС) № 168/2013, и превозните средства със специална цел от категории M₂, M₃, N₂, и N₃ [...], определени в член [...]3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858;

- a1) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент, по-специално разпоредбите на глава Va, така че да включва превозните средства от категории L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} и L_{7e}, определени в член 4, параграф 2, букви в)—ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- б) мерките относно предоставянето на информация за пораждащите безпокойство вещества, които се срещат в превозните средства, и необходимостта от въвеждане на допълнителни разпоредби относно пораждащите безпокойство вещества, които могат да засегнат висококачественото рециклиране на превозните средства при излизането им от употреба;
- в) мерките относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, предвидени в глава IV, включително равнищата на целите, определени в член 34, и необходимостта от тяхното преразглеждане;
- в1) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент по отношение на целевите равнища на рециклиране, определени в член 34, така че да включва категориите превозни средства, за които член 34 не се прилага съгласно настоящия регламент;
- г) нарушенията и ефективността, пропорционалността и възпиращия ефект на санкциите, определени в член 48;
- д) необходимостта от изменение на член 5 от настоящия регламент;
- е) степенята, до която е решен проблемът с липсващите превозни средства, и необходимостта от включване на допълнителни мерки по въпроса за проследимостта на превозните средства;
- ж) изискванията за рециклирано съдържание на пластмаса, включително целите и задълженията за инсталациите за рециклиране във и извън Съюза, както е посочено в член 6, параграфи 1в и 2, [...] и необходимостта от [...] преразглеждане на тази основа. В тази оценка се вземат предвид и развитията в областта на стоманата и алуминия, както е посочено в член 6, параграф 3 и съгласно други съответни законодателни актове на ЕС, като например Регламент (ЕС) 2025/40 или Регламент (ЕС) 2024/1781, за да се гарантира съгласуваност и съответствие.
- з) мярката по отношение на механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които се превръщат в излезли от употреба превозни средства в друга държава членка, предвидена в член 22, и необходимостта от тяхното преразглеждане;

- 2а. До 31 декември 203* г. [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на годината, след като изминат 95 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията прави преглед на състоянието на технологичното развитие и екологичните характеристики на съдържанието на пластмаса на биологична основа в превозните средства, като взема предвид критериите за устойчивост, определени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001.
- 2б. Когато е целесъобразно и въз основа на този преглед, Комисията представя законодателно предложение с цел:
- i) определяне на изисквания за устойчивост на суровините на биологична основа в пластмасите, използвани в превозните средства;
 - ii) определяне на цели за увеличаване на използването на суровини на биологична основа в пластмасите, използвани в превозните средства;
 - iii) оценяване до каква степен това може да се съчетае с целите, определени в член 6, параграф 1, или да се добави към тях;
 - iv) изменение, когато е целесъобразно, на определението за пластмаси на биологична основа, съдържащо се в член 3, параграф 1, точка 43.
- Това не засяга член 7а от Регламент (ЕС) 2019/631.

Член 56

Отмяна и преходни разпоредби

1. Директива 2000/53/ЕО се отменя, считано от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на следващия месец, след като изминат [...]24 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент].
- Следните разпоредби на Директива 2000/53/ЕО обаче продължават да се прилагат:
- а) независимо от член 52 от настоящия регламент, член 4, параграф 2 – до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 71 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент];
 - б) член 5, параграф 4, втора алинея, член 6, параграф 3, втора алинея, член 7, параграф 1, член 8, параграфи 3 и 4 – до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 35 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент];

- б1) член 6, параграф 3, първа алинея и приложение I – до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат [...]35 месеца от датата на влизане в сила на регламента];
- в) член 7, параграф 2, буква б) – до 31 декември 20** г. [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на годината, след като изминат 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент];
- г) член 9, параграф 1а, първа и трета алинея, параграф 1б и параграф 1г – до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – *последният ден на месеца, след като изминат* 35 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент];
- д) член 9, параграф 1а, втора алинея – до ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 59 месеца от датата на влизане в сила на регламента].

2. Директива 2005/64/ЕО се отменя, считано от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – последният ден на месеца, след като изминат 71 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Член 6, параграф 3 от нея се отменя, считано от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – *последният ден на месеца, след като изминат 35 месеца след датата на влизане в сила на регламента*].

3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблиците на съответствието в приложение XI.

4. Чрез дерогация от член 8, параграф 2, до ... [72 месеца след влизането в сила на настоящия регламент], когато настоящата разпоредба се позовава на член 4, това позоваване се тълкува като позоваване на член 5 от Директива 2005/64.

Чрез дерогация от член 8, параграф 2, до ... [72 месеца след влизането в сила на настоящия регламент], когато настоящата разпоредба се позовава на член 5, това позоваване се тълкува като позоваване на член 6, параграф 2 от Директива 2005/64.

Член 56а

Приложимост спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия

1. Членове 15—30, членове 33—35 и член 36, параграф 2 не се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.
2. Член 14 се прилага само по отношение на членове 31—32 и член 36, параграф 1 спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.
3. Член 46, параграф 1, буква а) и член 46, параграф 2 не се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.
4. Член 47, параграфи 1 и 2 не се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, що се отнася до предотвратяването на незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства.
5. Член 47, параграф 2 не се прилага спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, що се отнася до обмена на съответната информация относно разрешените съоръжения за третиране.
6. Член 48 не се прилага спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, що се отнася до член 15, параграф 1, член 16, член 19, параграф 1, член 22, параграфи 1 и 2, член 23, член 24, член 25, параграфи 1 и 2, членове 26—30, член 34 и член 35.
7. Член 49, параграф 1, букви в), г) и е), буква ж), подточки iii), iv) и v) и букви з), и), й), к), л) и м) и член 49, параграф 3, буква н) не се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.

Член 57

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на месеца, след като изминат [...]24 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Член 54 обаче се прилага от ... [До Службата за публикации: моля, въведете датата – първият ден на месеца, след като изминат [...]36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕТО

ПРИЛОЖЕНИЯ

към Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КРИТЕРИИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ДАЛИ [...] ЕДНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО Е ИЗЛЯЗЛО ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

Настоящото приложение установява критериите, по които едно превозно средство се определя като излязло от употреба превозно средство, и се прилага, както следва:

1. В част А се определят критериите за оценка на неремонтопригодност на превозното средство. Ако един или повече от тези критерии са изпълнени, превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство.

За да се определи дали превозното средство е излязло от употреба превозно средство или не, независим автомобилен експерт оценява дали превозното средство отговаря на критериите от приложение I, част А. Държавите членки могат да изготвят изчерпателен списък от независими автомобилни експерти, които да извършат тези оценки.

2. Ако нито един от критериите по част А не се прилага, превозното средство се оценява и спрямо критериите от част Б. Ако се прилагат един или повече от критериите от част Б, е необходим допълнителен анализ, за да се определи дали превозното средство може да бъде ремонтирано в достатъчна степен в рамките на две години след оценката, за да се получи удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС в държавата членка, в която превозното средство е било регистрирано преди ремонта.

Ако при оценката се установи, че превозното средство не може да бъде ремонтирано в рамките на този срок, то се счита за излязло от употреба превозно средство. Ако при оценката се установи, че превозното средство може да бъде ремонтирано в рамките на този период, то не се счита за излязло от употреба превозно средство. Ако в рамките на две години след тази техническа оценка собственикът на превозното средство не представи на компетентния орган удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство.

За да се определи дали превозното средство е излязло от употреба превозно средство, независим автомобилен експерт оценява превозното средство в съответствие с първия абзац от втората точка. Държавите членки могат да изготвят списък с независими автомобилни експерти, които да извършват тези оценки.

3. Превозно средство, което отговаря на критериите в част А или част Б, не е излязло от употреба превозно средство, при условие че отговаря на критериите в част В.

ЧАСТ А

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА [...] ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1. Превозното средство [...] [...] [...] е излязло от употреба превозно средство, когато отговаря на един или повече от следните критерии:
- а) нарязано е на парчета [...] [...] [...];
 - б) има една или повече точки на достъп, [...] които са заварени или запечатани с изолационна пяна;
 - в) изгоряло е [...] до степен, в която отделението за двигателя или отделението за пътниците е напълно разрушено;
 - г) било е потопено във вода до ниво над арматурното табло;
 - д) един или няколко от следните компоненти на превозното средство не подлежат на технически ремонт или подмяна [...]:
 - і) компоненти, контактуващи с пътя (като гуми и колела), окачване, кормилна уредба, спирачна уредба и компонентите за тяхното управление;

- ii) крепежни елементи за седалките и съединения;
- iii) въздушни възглавници, обтегачи, обезопасителни колани и техните периферни работни компоненти;
- iv) корпус и шаси на превозното средство;

е) неговите конструктивни и обезопасителни компоненти имат технически дефекти, които са необратими и ги правят неподлежащи на замяна, като например стареене на метала, множество нарушения на грундовете или прекомерна пробивна корозия;

ж) ремонтът изисква замяна на [...] корпуса или шасито, което води до загуба на първоначалната идентичност на превозното средство.

з) предадено е за третиране на разрешен пункт за събиране или на разрешено съоръжение за третиране на отпадъци или за него е издаден сертификат за унищожаване;

и) декларирано е като тотална техническа щета от застрахователно дружество въз основа на техническата оценка, извършена от автомобилен експерт.

й) липсват средства, даващи възможност за разпознаването му, по-специално идентификационния номер на превозното средство.

2. [...]

3. [...]

ЧАСТ Б

[...] СПИСЪК НА ИНДИКАТИВНИТЕ КРИТЕРИИ ЗА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

[...] Следните критерии подлежат на оценка:

- б) [...] [...] собственикът на превозното средство е неизвестен или превозното средство е изоставено;
- в) превозното средство не е преминало задължителния национален преглед за проверка на техническата изправност в продължение на повече от две години, считано от датата, на която последно е било задължително извършването на такъв преглед, или не е било застраховано в продължение на най-малко две години;
- г) превозното средство не е подходящо защитено от щети по време на съхранение, транспортиране, товарене и разтоварване; [...]

д) [...]

превозното средство е декларирано от застрахователно дружество като тотална икономическа щета;

е) разходите за ремонт, необходими за ремонта на превозното средство до техническо състояние, което би било достатъчно за получаване на удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, и неговата текуща стойност надвишават прогнозната му пазарна стойност след ремонта;

ж) превозното средство е било потопено във вода до ниво под арматурното табло и има повреда на двигателя или електрическата уредба;

з) една или повече от вратите му не са закрепени към него;

и) горивото или горивните пари се изпускат, което създава риск от пожар и взрив;

й) от газовата уредба е бил изпуснат газ, който създава риск от пожар и взрив;

к) неговите работни течности (гориво, спирачна течност, антифриз, киселинен електролитен разтвор от акумулатора, охлаждаща течност) са изтекли, което създава риск от замърсяване на водите;

л) неговите спирачки и компоненти на кормилната уредба са прекомерно износени; [...]

м) ремонтът му изисква подмяна на двигателя или предавателната кутия.; или

н) превозното средство е разглобено е на части.

ЧАСТ В

КРИТЕРИИ ЗА ОСВОБОЖДАВАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

РАЗДЕЛ 1

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ СПЕЦИАЛЕН КУЛТУРЕН ИНТЕРЕС

1. Компетентните органи в държавата членка на регистрация на превозното средство, или един от определените от нея органи за издаване на разрешителни, могат да потвърдят, че определено превозно средство представлява специален културен интерес, когато то отговаря на всички изброени по-долу критерии:

- а) уникалната му историческа или културна стойност или статус са документирани от собственика на превозното средство или от компетентните органи на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, или то е единично модифицирано или специално произведено превозно средство, което е било индивидуално одобрено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858 или националното право;
- б) собственикът на превозното средство е известен и може да бъде идентифициран;
- в) частите на превозното средство могат да бъдат идентифицирани чрез серийен номер или друга идентификация, предоставена от производителя или определена от компетентния орган;
- г) превозното средство може да бъде идентифицирано чрез идентификационния номер на превозното средство (VIN), серийния номер или друга идентификация, предоставена от производителя или определена от компетентен орган;

По искане на собственика на превозното средство за целите на и преди износа компетентните органи в държавата членка на регистрацията издават свидетелство, с което се потвърждава, че превозното средство е от специален културен интерес, когато са изпълнени горепосочените критерии.

- 2. Собственикът на превозното средство гарантира, че:
 - а) превозното средство е подходящо защитено от повреди по време на съхранение, транспортиране, товарене и разтоварване;
 - б) превозното средство се съхранява и обработва по подходящ екологосъобразен начин в съответствие с правото на Съюза или националното право;
 - в) сертификатът, посочен в параграф 1, се предоставя или до него се осигурява достъп на митническите органи при поискване.
- 3. Съответствието на превозното средство с критериите по параграфи 1 и 2 се проверява най-малко на всеки пет години или в случай на промяна на собствеността.

РАЗДЕЛ 2

ДРУГИ ОСВОБОЖДАВАНИЯ

1. Компетентните органи в държавата членка на регистрацията на превозното средство, или един от определените от нея органи за издаване на разрешителни, могат да освободят превозно средство, което се счита за излязло от употреба в съответствие с част А или част Б, когато съответното превозно средство подлежи на възстановяване, по искане на собственика на превозното средство.

Собственикът на превозното средство представя на компетентните органи план за възстановяване, включително спецификация на необходимите технически и финансови възможности, за ремонт на превозното средство до техническо състояние, достатъчно за получаване на удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС. Планът за възстановяване се одобрява от независим автомобилен експерт.

Компетентните органи могат да разрешат освобождаване, ако превозното средство може да бъде възстановено в рамките на пет години до техническо състояние, което е достатъчно за преминаване на проверката на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС. Ако компетентните органи считат, че планът за възстановяване не предоставя достатъчно информация, доказваща, че превозното средство може да бъде възстановено до необходимото състояние, те могат да поискат от собственика на превозното средство да преразгледа плана за възстановяване.

2. Собственикът на превозното средство гарантира, че:
- а) превозното средство е подходящо защитено от повреди по време на съхранение, транспортиране, товарене и разтоварване;
 - б) превозното средство се съхранява и обработва по подходящ екологосъобразен начин в съответствие с правото на Съюза или националното право.
3. Ако в срок от пет години след подаването на плана за възстановяване, собственикът на превозното средство не представи на компетентните органи удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, те обявяват превозното средство за излязло от употреба и изискват от собственика да го предаде без неоправдано забавяне в разрешено съоръжение за третиране или събирателен пункт. Компетентните органи могат да удължат периода на възстановяване за последващи периоди от пет години. Всяко удължаване на периода се основава на актуализиран план за възстановяване, който се одобрява от независим автомобилен експерт.
4. Разходите, свързани с възстановяването и оценките, извършени от независимите автомобилни експерти, се поемат от собственика на превозното средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОЕФИЦИЕНТИТЕ НА ВЪЗМОЖНА ПОВТОРНА УПОТРЕБА, РЕЦИКЛИРАНЕ И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ

За целите на настоящото приложение „еталонно превозно средство“ означава версията в рамките на тип превозно средство, която се признава от органа по одобряването на типа след консултации с производителя и в съответствие с критериите, определени в част А от приложение II, за най-проблематична по отношение на възможната повторна употреба, рециклиране и оползотворяване.

ЧАСТ А

1. Посочват се материалите, налични в превозното средство, и съответните им дялове и местоположения заедно с всяка относима информация, необходима за правилното изчисляване на коефициентите на възможно рециклиране и оползотворяване.
2. Масите се изразяват в kg с един знак след десетичната запетая. Коефициентите се изчисляват в проценти с един знак след десетичната точка, като се извършват следните закръглявания:
 - а) ако числото след десетичната запетая е между 0 и 4, закръгляването се извършва надолу;
 - б) ако числото след десетичната запетая е между 5 и 9, закръгляването се извършва нагоре.
3. За целите на избора на еталонни превозни средства се вземат под внимание следните критерии:
 - а) типът на каросерията;
 - б) възможните нива на оборудване;
 - в) достъпното допълнително оборудване, което може да бъде монтирано с гаранцията на производителя.

4. В случай че органът по одобряването на типа и производителят не успеят заедно да установят най-проблемната версия в рамките на един тип превозно средство от гледна точка на възможната повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, се избира едно еталонно превозно средство в рамките на:
 - а) всеки „тип каросерия“, определен в точка 2 на част В от приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858, за превозните средства от категория M₁;
 - б) всеки „тип каросерия“, т.е. фургон, шаси с кабина, пикап и др., за превозните средства от категория N₁.
5. За целите на проверката на материалите и масите на компонентите производителят предоставя превозни средства и компоненти, които органът по одобряването на типа счита за необходими.

ЧАСТ Б

1. За да се считат за годни за повторна употреба, компонентите или частите трябва да могат да бъдат отстранявани по лесен начин, който не води до разрушаване.
2. Общата маса на частите, компонентите и материалите за повторна употреба се счита за 100 % подлежаща на повторна употреба, рециклиране и оползотворяване.
3. Частите и компонентите, изброени в точки 1 и 2 от част Б от приложение VII, се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване. Частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VII, се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване. Методиката гарантира, че ако изменението на приложение VII води до разширяване на списъка с частите и компонентите, изброени в част Д от посоченото приложение, тези новодобавени части и компоненти се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване.
4. Изчисляването на коефициентите на възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване се съгласува със стратегията за кръговост, като отразява технологичния напредък в технологиите за третиране след излизане от употреба.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

УСЛОВИЯ И МАКСИМАЛНИ СТОЙНОСТИ НА КОНЦЕНТРАЦИЯТА ЗА НАЛИЧИЕТО НА ОЛОВО, ЖИВАК, КАДМИЙ И ШЕСТВАЛЕНТЕН ХРОМ В МАТЕРИАЛИТЕ, ЧАСТИТЕ И КОМПОНЕНТИТЕ

При еднороден материал за олово, шествалентен хром и живак се допуска максимална тегловна концентрация на веществата до 0,1 %, а за кадмий — до 0,01 %.

Резервните части, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., които се използват за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2003 г., с изключение на тежести за балансиране на колелата, въгленови четки за електродвигатели и спирачни накладки, се освобождават от член 5, параграф 2 от настоящия Регламент.

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
<i>Олово като елемент за сплави</i>		
1 а). Стомана за обработване на металорежещи машини и серийни горещо поцинковани стоманени детайли със съдържание на олово до 0,35 тегловни %		
1 б). Поцинковани при непрекъснат процес (постоянно подаване) стоманени листове със съдържание на олово до 0,35 тегловни %	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
2 а). Алюминий за обработване на металорежещи машини със съдържание на олово до 2 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	
2 б). Алюминий със съдържание на олово до 1,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
2 в), i). Алюминиеви сплави за обработване на металорежещи машини със съдържание на олово до 0,4 тегловни %	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2028 г., и резервни части за такива превозни средства	
2 в), ii). Алюминиеви сплави, неключени в точка 2, буква в), подточка i), със съдържание на олово до 0,4 тегловни % (2)	<u>Превозни средства,</u> <u>чийто тип е</u> <u>одобрен преди</u> <u>1 януари 2027 г., и</u> <u>резервни части за</u> <u>такива превозни</u> <u>средства</u> [...]	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
<u>2 в), iii). Олово в алуминиеви леярски сплави, съдържащи до 0,3 % олово в тегловни проценти, при условие че оловото произхожда от рециклирането на оловосъдържащ алуминиев скрап</u>	<u>Превозни средства, чийто тип е одобрен след 31 декември 2026 г., и резервни части за тези превозни средства.</u>	
3. Медни сплави със съдържание на олово до 4 тегловни %	(/.../1)	
4 а). Лагерни черупки и втулки	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
4 б). Лагерни черупки и втулки в двигатели, предавателни механизми и компресори за климатични инсталации	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2011 г.	
<i>Олово и оловни съединения в компоненти</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
6. Виброгасители (амортизатори)	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X
7 а). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластомери в спирачни маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	
7 б). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластомери в спирачни маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели със съдържание на олово до 0,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2006 г.	
7 в). Свързващи вещества за еластомери за силови задвижвания със съдържание на олово до 0,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2009 г.	
<u>Олово в припои или покрития на електрически и електронни приложения, посочени в следните подточки:</u>		

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
8 а). Олово в припои за закрепване на електрически и електронни елементи върху електронни печатни платки и олово в покритието на крачетата на елементите, различни от електролитни алуминиеви кондензатори, в изводите на елементите и в електронните печатни платки	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 б). Олово в припои за електрически приложения, различни от запояване върху електронни печатни платки или върху стъкло	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2011 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 в). Олово в покритието на изводите на електролитни алуминиеви кондензатори	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2013 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 г). Олово, използвано при запояване върху стъкло в дебитомерите за масов дебит на въздух	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2015 г., и резервни части за тези превозни средства	X(/.../3)
8 д). Олово в припои с висока температура на топене (т.е. сплави на оловото със съдържание на олово 85 тегловни % или повече)	(1)	X(/.../3)

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетираат или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
8 е), i). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 е), ii). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи, различни от свързващата зона на съединителите в електрическите снопове на превозните средства	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 ж), i). Олово в припои за създаване на надеждна електрическа връзка между полупроводниковия кристал и кристалоносителя в корпусите на интегрални схеми от типа flip chip (с обърнат монтаж на кристала в корпуса)	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 октомври 2022 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
8 ж), ii). Олово в припои за създаване на надеждна електрическа връзка между полупроводниковия кристал и кристалоносителя в корпусите на интегрални схеми от типа flip chip (с обърнат монтаж на кристала в корпуса), където електрическата връзка се състои от един от следните елементи: 1) възел на полупроводникова технология с размер 90 nm или по-голям; 2) единичен кристал с размер 300 nm² или по-голям в произволен възел на полупроводникова технология; 3) пакети от разположени един върху друг кристали с размер 300 nm² или по-големи или силициеви междинни слоеве с размер 300 nm² или по-големи.	[...]/Превозни средства, чийто тип е одобрен [...] преди 1 [...] януари 2030 г., и резервни части за такива превозни средства	X([...]/3)
8 з). Олово в припой за закрепване на топлоотвеждащи пластини към радиатора на силови полупроводникови блокове с размер на интегралната схема поне 1 cm² издадена зона и номинална токова плътност поне 1 A/mm² на силициевата зона на интегралната схема	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X([...]/3)
8 и). Олово в припои за запояване при приложения в стъкла с вграден електрически проводник, с изключение на запояване в многослонови стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X([...]/3)

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
8 й). Олово в припои за запояване на многослоевни стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2020 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
8 к). Запояване на приложения за отопление, при които токът през една съответна спойка е с големина 0,5 A или повече към единични плоскости многослоевни стъкла с дебелина $\leq 2,1$ mm. Това освобождаване не обхваща запояването към контактите, намиращи се в междинния полимер.	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г., и резервни части за такива превозни средства	X(/.../3)
9. Легла на клапани	Като резервни части за типове двигатели, разработени преди 1 юли 2003 г.	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
10 а). Електрически и електронни компоненти, съдържащи олово в стъкло или керамика, в химично съединение, представляващо стъклена или керамична матрица, в стъклен или керамичен материал или в химично съединение, представляващо стъклокерамична матрица. Това освобождаване не важи за използването на олово в: (i) стъкло в колби на лампи и глазура на запалителни свещи, (ii) диелектрични керамични материали за компонентите, изброени в 10 б), 10 в) и 10 г).		X([...]/ 4) (за компоненти, различни от пиезокерамиките в двигателите)
10 б). Олово в керамични диелектрици на основата на оловен цирконат-титанат на оловото, използвани в кондензатори, които са част от интегрални схеми или дискретни полупроводникови елементи		
10 в). Олово в керамични диелектрици на кондензатори за номинално напрежение, което е по-ниско от 125 V~ или 250 V=	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
10 г). Олово в керамични диелектрици на кондензатори за компенсация на свързаните с температурата отклонения на датчиците в ултразвуковите хидроакустични системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г., и резервни части за такива превозни средства	
11. Пиротехнически задействащи устройства	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2006 г., и резервни части за такива превозни средства	
12. Съдържащи олово термоелектрични материали за електротехнически приложения в автомобила с цел намаляване на емисиите на CO ₂ чрез оползотворяване на топлината на отработените газове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2019 г., и резервни части за такива превозни средства	X
<i>Шествалентен хром</i>		
13 а). Покрития против корозия	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2007 г.	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
13 б). Покрития против корозия, използвани за сглобките с болтове и гайки за ходовата част	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
14. Шествалентен хром като антикорозионна добавка в охлаждащата система от въглеродна стомана в абсорбционни хладилници до 0,75 тегловни % в охлаждащия разтвор: (а) проектирани да работят изцяло или частично с електрически нагревател със средна използвана входяща електрическа мощност $< 75\text{ W}$ при постоянни условия на работа; (б) проектирани да работят изцяло или частично с електрически нагревател със средна използвана входяща електрическа мощност $\geq 75\text{ W}$ при постоянни условия на работа; (с) проектирани да работят изцяло с нагревател, различен от електрически.	За а): Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2020 г., и резервни части за такива превозни средства За б): Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2026 г., и резервни части за такива превозни средства	X
<i>Живак</i>		
15 а). Газоразрядни лампи за фарове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за такива превозни средства	X
15 б). Луминесцентни лампи, използвани в дисплеите на арматурните табла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за такива превозни средства	X

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 4, буква г)
[...]		
[...]	[...]	

Бележки към таблицата:

1. Това освобождаване се преразглежда през 2030 г. в съответствие с член 54, параграф 2.
2. Важи за алуминиеви сплави, в които оловото не е въведено целенасочено, а присъства поради използването на рециклиран алуминий.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Демонтаж, ако във връзка с точка 10, буква а) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За целите на тази бележка няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от производителя.

[...]/4. Демонтаж, ако във връзка с точка 8, букви а)—к) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За целите на тази бележка няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от производителя.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СТРАТЕГИЯ ЗА КРЪГОВОСТ

ЧАСТ А

ЕЛЕМЕНТИ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА КРЪГОВОСТ

1. Нетехническо описание на планираните действия за гарантиране на това, че превозните средства, принадлежащи към категорията превозно средство, продължават да отговарят на правните изисквания, посочени в членове 4—7, през целия период на тяхното производство.
2. Нетехническо описание на процедурите, прилагани от производителя за:
 - а. събиране на съответните данни по цялата верига на доставките;
 - б. преглед и проверка на получената от доставчиците информация;
 - в. адекватна реакция в случаите, в които получените от доставчиците данни показват риск от неспазване на изискванията на член 4, 5 или 6.
3. Информация за допусканията за съществуващите технологии за третиране на излязло от употреба превозно средство, за демонтажа и повторната употреба на части и компоненти, съответния технологичен напредък в технологиите за третиране на излязло от употреба превозно средство и инвестициите в капацитета за такива технологии към момента на подаване на заявлението за одобряване на типа, които производителят е използвал, за да изчисли възможността за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на типа превозно средство в съответствие с член 4.
4. Информация за процентния дял на рециклираното съдържание в превозните средства, както е посочено в членове 6 и 10.
5. Списък с действията, които производителят се ангажира да предприеме, за да гарантира, че третирането на излезлите от употреба превозни средства от съответната [...] категория се извършва в съответствие с настоящия регламент, като се обръща специално внимание на:
 - а) мерките, предназначени да улеснят демонтажа на частите, посочени в част В от приложение VII;
 - б) мерките, допринасящи за разработването на технологии за рециклиране на материали, използвани в превозните средства, за които тези технологии не са широко достъпни в търговски мащаби към момента на подаване на заявлението за одобряване на типа;

- а) следенето на това как частите, компонентите и материалите, съдържащи се в превозните средства, принадлежащи към [...] категорията превозно средство, се употребяват повторно, рециклират и оползотворяват на практика;
 - б) мерките за справяне с предизвикателствата, породени от използването на материали и техники, които възпрепятстват лесния демонтаж или правят рециклирането много трудно, като например лепила или материали, армирани с нишки;
 - в) мерките за насърчаване на повторната употреба на части и компоненти.
6. Описание на естеството и формата на действията, посочени в точка 5, като например инвестиции в научноизследователска и развойна дейност, инвестиции в разработването на технологии или инфраструктура за рециклиране, и как взаимодействат с операторите по управлението на отпадъците, участващи в повторната употреба, рециклирането и оползотворяването на превозни средства и отстраняването на техните части.
7. Описание на начина, по който ще се оценява ефективността на действията, посочени в точка 6.

Преди членове 4—7 да започнат да се прилагат, в стратегията за кръговост се обяснява как производителят спазва изискванията за кръговост, определени в Директива 2005/64/ЕО, които се проверяват по време на процеса на одобряване на типа, по-специално член 5 от посочената директива, и изискванията, определени в Директива 2000/53/ЕО, и по-специално член 4, параграф 2 от нея.

ЧАСТ Б

ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И АКТУАЛИЗИРАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА КРЪГОВОСТ

1. Производителите актуализират стратегията за кръговост най-малко на всеки 5 години.
2. Актуализираната стратегия за кръговост включва следното:
 - а) описание на начина, по който са предприети действията, посочени в точка 6 от част А, и в случай че едно или повече действия, посочени в стратегията, не са били извършени — обяснение на причините за това;
 - б) оценка на ефективността на действията, посочени в точка 6 от част А;
 - в) описание на начина, по който действията, посочени в точка 6 от част А, са били или ще бъдат взети предвид при проектирането на нови типове превозни средства.
3. В случай на значителни промени в проектирането и производството на типа превозно средство в актуализираната стратегия за кръговост се набляга по-специално върху следното:

- а) промените в използването на части и компоненти в новите превозни средства, които са лесни за разкоплектоване за повторна употреба или висококачествено рециклиране;
- б) промените в използването на материали в новите превозни средства, които са лесни за рециклиране;
- в) възприемането на проектни характеристики за справяне с предизвикателствата, породени от използването на материали и техники, които възпрепятстват лесното разглобяване или правят рециклирането много трудно, като например лепила, композитни пластмаси или материали, армирани с нишки;

промените в използването на рециклирани материали в новите превозни средства, преминали вторично производство или обновени части и компоненти в превозните средства и в съвместимостта на части и компоненти от други типове превозни средства; както и

промените в използването на веществата, посочени в член 5, в новите превозни средства.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ОТСТРАНЯВАНЕТО И ЗАМЯНАТА

1. Акумулаторни батерии за електрически превозни средства и батерии за леки транспортни средства (LMT), вградени в превозното средство:
 - а) номер;
 - б) местоположение;
 - в) тегло;
 - г) вид химизъм на акумулаторната батерия;
 - д) инструкции за безопасно разреждане на акумулаторната батерия;
 - е) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки и видове техники на свързване, закрепване и уплътняване;
 - ж) инструменти или технологии, необходими за осъществяването на достъп, отстраняването и замяната на акумулаторните батерии за електрически превозни средства.
2. Електродвигатели, вградени в превозното средство:
 - а) номер;
 - б) местоположение;
 - в) тегло;
 - г) видове постоянни магнити в електродвигателите, ако принадлежат към следните видове:
 - i) неодим—желязо—борни;
 - ii) самарий—кобалтови;
 - iii) алуминий—никел—кобалтови;
 - iv) феритни.
 - д) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки и видове техники на свързване, закрепване и уплътняване;

- е) инструменти или технологии, необходими за осъществяването на достъп, отстраняването и замяната на електродвигателите.
3. Компоненти, части и материали, изброени в част Б от приложение VII:
- а) наличие в превозно средство на веществата, изброени в член 5, параграф 2, които трябва да бъдат етикетирани, както е посочено в приложение III;
 - б) номер;
 - в) местоположение;
 - г) тегло;
 - д) технически инструкции за отстраняване, включително последователността на всички стъпки;
 - е) наличие на най-добри техники за третиране.
4. Компоненти, части и материали, изброени в част В от приложение VII:
- а) номер;
 - б) местоположение;
 - в) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки.
5. Цифрово кодирани компоненти и части в превозно средство:
- а) Номер;
 - б) номер;
 - в) технически инструкции за осъществяване на достъп, отстраняване и замяна, включително кодиране и програмно осигуряване, необходими за активиране на резервни части и компоненти, за да функционират в друго превозно средство;
 - г) описание на функционалните възможности, взаимозаменяемостта и съвместимостта със специфични части и компоненти на други марки и модели;
 - д) звено за контакт на производителя за техническа помощ.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕТИКЕТИРАНЕ

1. Пластмасови части, компоненти и материали за превозни средства с тегло над 100 грама:
 - а) ISO 1043-1 Пластмаси. Означения и съкратени термини. Част 1: Основни полимери и техните специални характеристики;
 - б) ISO 1043-2 Пластмаси. Означения и съкратени термини. Част 2: Пълнители и усилващи материали;
 - в) ISO 11469 Пластмаси. Обща идентификация и маркиране на продукти от пластмасови материали.
2. Еластомерни части, компоненти и материали за превозни средства с тегло над 200 грама, с изключение на гуми: ISO 1629 Каучук и латекс — Номенклатура.
3. Символите „<“ или „>“, използвани в стандартите на ISO, могат да бъдат заместени със средни скоби.

Информацията върху етикета на [...] частите и компонентите на превозното средство, съдържащи материали от постоянни магнити, се предоставя в съответствие с член 28 от Регламент (ЕС) 2024/1252.

[...]

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТРЕТИРАНЕТО

ЧАСТ А

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБЕКТИТЕ ЗА СКЛАДИРАНЕ И ОБЕКТИТЕ ЗА ТРЕТИРАНЕ

1. Обектите за складиране, включително тези в пунктовете за събиране, в които се складира излезлите от употреба превозни средства, преди да бъдат третирани, както и техните компоненти, части и материали, трябва:
 - а) да бъдат с непромокаеми повърхности със съоръжения за събиране на течове, утаители и очистители-обезмаслителни;
 - б) да са оборудвани за пречистване на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологичните изисквания;
 - в) да разполагат с подходящо място за складиране на излезлите от употреба превозни средства и съхраняват единствено излезли от употреба превозни средства, от които е премахнато замърсяването, освен ако не се използват стелажни платформи за съхранение, на подходяща височина;
 - г) да извършват незабавно отстраняване на флуидите и течностите от излезлите от употреба превозни средства, при които има течове, и да събират изтеклите флуиди и течности с абсорбиращ материал.
2. Складирането се организира така, че да се избегне повреждането на:
 - а) компонентите и частите, съдържащи течностите и флуидите, изброени в точки 1 и 2 от част Б на настоящото приложение VII;
 - б) компонентите, частите и материалите, изброени в част В от настоящото приложение VII.
3. Обектите, където се третират излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти, части и материали трябва да имат:
 - а) непромокаеми повърхности за подходящи площи с предвиждане на съоръжения за събиране на течове, утаители и очистители-обезмаслителни;
 - б) подходящо място за складиране на частите, компонентите и материалите, които са били отстранени от излязлото от употреба превозно средство, включително непромокаемо място за складиране на замърсени с масло части, компоненти и материали;

- в) подходящи контейнери за складирането на батерии (с неутрализация на електролита на място или другаде), филтри и кондензатори, съдържащи полихлорирани бифенили/полихлорирани трифенили (PCB/PCT);
 - г) подходящи отделни складови резервоари за разделно складиране на флуиди от излезлите от употреба превозни средства: [...] горива, масла (двигателно масло, масло от предавателната кутия, масло от сервоусилвателите на кормилната уредба, трансмисионно масло, хидравлична масло), маслени филтри, охлаждащи течности, антифриз, спирачни течности, [...] хладилни агенти, течности за дизелови отработени газове и всякакви други [...] течности или газове, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство;
 - д) оборудване за пречистване на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологичните разпоредби;
 - е) подходящо място за складиране на използваните гуми, като се отчита необходимостта от предотвратяване на опасността от пожар и прекомерното натрупване на запаси.
4. Разрешените съоръжения за третиране, на които е разрешено да третират електрически превозни средства, отговарят на изискванията, посочени в приложение XII към Регламент 2023 (ЕС) 2023/1542 [...]. Разрешените съоръжения за третиране, приемащи електрически превозни средства със съмнение за повреда на акумулаторната батерия за електрическо превозно средство, извършват оценка на състоянието на тези батерии в срок от 24 часа след доставката. Такива превозни средства и батерии се съхраняват отделно в карантинна зона, както е посочено в параграф 1. Карантинната зона се оборудва с подходящи инсталации за предотвратяване, откриване и ограничаване на разпространението на пожари, възникнали от акумулаторни батерии за електрически превозни средства, в други зони, други електрически превозни средства и други батерии.

ЧАСТ Б

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО

1. От излязлото от употреба превозно средство се отстраняват следните течности и флуиди, освен ако не са необходими за повторната употреба на съответните части:
- а) гориво;
 - б) двигателно масло;
 - в) трансмисионно масло;
 - г) масло от предавателната кутия;

га) масло от сервоусилвателите на кормилната уредба;

д) хидравлично масло;

е) охлаждащи течности;

ж) антифриз;

з) спирачни течности;

и) [...] хладилни агенти; [...]

иа) течности за дизелови отработени газове; както и

й) всякакви други [...] течности или газове, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство.

След отстраняване на флуидите и течностите се поставят дренажни тапи, за да се предотврати изтичането на остатъци. Контейнерите за събиране се етикетират така, че да се обозначи видът течност, която се съдържа в тях, и се складираат отделно един от друг на сигурно място в съответствие с част А от настоящото приложение, за да се предотвратят случайно разливане, течове или неразрешен достъп до тях.

1а. Следните компоненти, части и материали се неутрализират:

- a) система e-Call
- б) пиротехнически елементи на въздушни възглавници;
- в) пиротехнически елементи на предпазни колани;
- г) всякакви други пиротехнически елементи;

2. От излезлите от употреба превозни средства се отстраняват следните компоненти, части и материали:

- а) въздушните възглавници, бутилките за втечнен нефтен газ (ВНГ), бутилките за сгъстен природен газ (СПГ), бутилките за водород и всички други потенциално взривоопасни части и компоненти се неутрализират
 - a1) маслените филтри;
 - б) [...] хладилните агенти се третираат в съответствие с Регламент (ЕС) № [...] 2024/573
 - в) компонентите, за които е установено, че съдържат живак, [...] се отделят по време на третирането в разпознаваем поток, който се обездвижва по безопасен начин и се обезврежда в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО;
 - г) материалите, съдържащи веществата, посочени в член 5, параграф 2, които трябва да бъдат етикетирани, както е посочено в приложение III, се отделят по време на третирането в разпознаваем поток, който се обездвижва по безопасен начин и се обезврежда в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО.

Всички части, компоненти и материали, събрани по време на премахването на замърсяването, се складираат в определени за целта контейнери. Контейнерите за събиране се етикетират така, че да се обозначат компонентите, частите и материалите, които се съдържат в тях, и се складираат на сигурно място в съответствие с част А, за да се предотвратят случайно разливане, течове или неразрешен достъп до тях.

3. За премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства се записва следната информация :
- а) [...] общ брой на третираните излезли от употреба превозни средства;
 - б) [...] средното тегло на излезлите от употреба превозни средства преди и след премахване на замърсяването и отстраняване;
 - в) общо количество [...] на всеки вид [...] флуиди, части, компоненти или материали, от които е премахнато замърсяването [...];
 - г) име и данни за връзка с превозвача на отпадъци, ако е приложимо;
 - д) наименование, информация за контакт и постигнат процент на повторна употреба, оползотворяване, рециклиране, оползотворяване на енергия, изгаряне или обезвреждане на крайния [...] обект за третиране на [...] флуиди, части, компоненти или материали, събрани по време на процеса на отстраняване на замърсяването.

ЧАСТ В

ЗАДЪЛЖИТЕЛЕН ДЕМОНТАЖ НА ЧАСТИ И КОМПОНЕНТИ ОТ ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

	<u>Освободени съгласно член 30, точка 2, ако се прилагат условията от приложение VII, част Ж</u>
1.а Акумулаторни батерии за електрически превозни средства съгласно определението в член 3, точка 14 от Регламент (ЕС) 2023/1542, включително техните системи за управление на батериите, бордови зарядни устройства [...] и корпуси, ако има такива;	
<u>1.б Батериите за леки транспортни средства съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2023/1542, включително техните системи за управление на батериите, бордови зарядни устройства за електрически превозни средства и корпуси, ако има такива;</u>	
<u>[...]/2. Стартерни акумулаторни батерии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2023/1542 [...];</u>	
<u>2а. Портативни батерии батерии съгласно определението в член 3, точка 9 от Регламент (ЕС) 2023/1542</u>	
<u>[...]/3. Електродвигатели, включително техните корпуси, генератори, алтернатори и охлаждащи вентилатори, ако има такива. [...] [...]</u>	
4. <u>Блокове [...] на двигатели с вътрешно горене [...];</u>	X
5. Каталитични преобразуватели;	
6. Предавателни кутии, <u>включително блокове за управление;</u>	X <u>В случай на освобождаване, № 20 се прилага за блока за управление</u>
7. Най-малко 70 % от общия материал от предни стъкла, задни и странични прозорци, изработени от стъкло, включително инсталации от стъкло за покриви;	
8. [...] Джанти;	
9. <u>Гуми</u> от каучук;	
10.[...];	

11. Пряко достъпни части на информационно-развлекателната система, включително контролни модули на звука, навигацията, включително радарни и лидарни блокове за управление и сензори, ако има такива, и мултимедията, включително дисплеи с площ по-голяма от 100 квадратни сантиметра;	
12. Предни и задни светлини, включително техните изпълнителни механизми;	
13. Основни електрически снопове, включително вътрешни и външни кабели за зареждане, ако има такива;	X
14. Система за реагиране при катастрофа, включително обвивки на [...] броня, греди и буфери;	X
[...] Резервоари за гориво от пластмаса	
16. Топлообменници;	
[...]	
[...]	
19. [...] Части от усилен с въглеродни нишки пластмаси	
[...]/20. Електрически и електронни компоненти: а) инвертори и преобразуватели на постоянно напрежение с електрическо напрежение [...] най-малко 24 V или тегло над 1 kg, на [...] електрически превозни средства; б) печатни платки, с [...] особено високо съдържание на благородни метали; в) фотоволтаични панели с площ, по-голяма от 0,2 [...]квadratни метра; г) модули за управление и хидравлични клапанни блокове на автоматичната предавателна кутия[...]; д) кислородни, радиолокационни и лидарни сензори, ако има такива.	X
21. Система e-Call	
22. Пакети горивни елементи	

ЧАСТ Г

ПОВТОРНА УПОТРЕБА, ВТОРИЧНО ПРОИЗВОДСТВО И ОБНОВЯВАНЕ НА ЧАСТИ И КОМПОНЕНТИ

1. Техническа оценка на демонтираните части и компоненти:
 - а) За повторна употреба:
 - i) частта или компонентът е в състояние да изпълнява функцията си;
 - ii) годен(на) е да се използва лесно за основното предназначение, за което е бил(а) разработен(а).
 - б) За вторично производство или обновяване:
 - i) частта или компонентът е комплектован(а);
 - ii) оценка на повредите, намалени функционални възможности или работни показатели и ремонтите, необходими за възстановяване на частта или компонента до състояние, в което е годен(на) за употреба;
 - iii) няма интензивна корозия.
2. Минимална информация, която трябва да бъде предоставена при етикетирането на частите и компонентите:
 - а) наименование на компонента или частта;
 - б) посочване на идентификационния номер на превозното средство, от което е бил отстранен компонентът или частта; както и
 - в) име, пощенски адрес, като се посочва единно звено за контакт и адрес на електронна поща, интернет адрес, ако е приложимо, за разпознаване [...] на одобреното съоръжение за третиране, което е демонтирало компонента или частта.

ЧАСТ Д

КОМПОНЕНТИ И ЧАСТИ, КОИТО НЕ ТРЯБВА ДА СЕ УПОТРЕБЯВАТ ПОВТОРНО

1. Цялата уредба за въздушните възглавници, включително самите възглавници, пиротехническите изпълнителни механизми, електронните блокове за управление и датчиците.
2. [...]
3. [...]
4. Автоматични или неавтоматични обезопасителни колани, включително тъканите на коланите, ключалките, устройствата за прибиране на колана, пиротехническите изпълнителни механизми.
5. Седалки в случаите, когато в тях са вградени устройствата за закрепване за коланите и/или въздушните възглавници.
6. Възели за блокиране на кормилното управление, действащи върху кормилната колона.
7. Имобилайзери, включително транспондерите и електронните блокове за управление.

ЧАСТ Е

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТРЕТИРАНЕ НА ОТСТРАНЕНИТЕ ЧАСТИ, КОМПОНЕНТИ И МАТЕРИАЛИ

1. Стартерните акумулатори се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542[...].
2. Акумулаторните батерии за електрически превозни средства се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542 [...].
- 2а. Батериите за леки транспортни средства се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542.
- 2б. Портативните батерии се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542

3. Материалите от постоянни магнити, съдържащи неодим, диспрозий или празеодим (неодим—желязо—бор (NdFeB)), определения в член 28 от Регламент (ЕС) 2024/1252 [...], както и медта от електродвигатели, които не са подходящи за повторна употреба, вторично производство или обновяване, се отстраняват, когато процесът на отстраняване е осъществим от разрешени съоръжения за третиране без прекомерни разходи. В случай на липса на технически напредък при рециклирането на материали от постоянни магнити, съдържащи NdFeB, електродвигателите или техните части, съдържащи материали за постоянни магнити, се складираат и етикетират в съответствие с член 27, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1252 [...]. За целите на бъдещото рециклиране изискванията, свързани с временното съхранение, от Директива 1999/31/ЕО не се прилагат.
4. Отстранените електронни компоненти и части, които не подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване, и фракциите от цветни метали, включително раздробени печатни платки, се третират от операторите по третирането, както е посочено в член 8, параграф 3 от Директива 2012/19/ЕС.
5. Отстраненото стъкло от излязлото от употреба превозно средство се рециклира най-малко в амбалажно стъкло, стъклени влакна или в стъкло с еквивалентно качество.
6. Отстранените хладилни агенти се рециклират, регенерират или унищожават в съответствие с член 8 от Регламент (ЕС) 2024/573.
7. Пластмасите и остатъчните фракции се третират в съответствие с член 7 и приложение IV от Регламент (ЕС) 2019/1021.
8. Гумите от каучук се обработват в съответствие с йерархията на отпадъците и общите изисквания, определени в член 4 от Директива 2008/98/ЕО, за да се даде приоритет на възможностите за предотвратяване, които водят до най-добрия общ резултат за околната среда [включително регенериране].
9. Алуминиевите материали с произход от топлообменници, посочени в приложение VII, част В, точка 12, се съхраняват и рециклират отделно от излетите и формованите фракции от алуминий, посочени в приложение VII, част Ж, точка 2, буква б).

ЧАСТ Ж

[...] КРИТЕРИИ ЗА КОМБИНИРАНО РАЗДРОБЯВАНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА ТЕХНОЛОГИИ СЛЕД РАЗДРОБЯВАНЕТО

1. Критерии за разрешаване на раздробяване на излезли от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали заедно с други отпадъци:
 - а) Отпадъците от електрическо и електронно оборудване са третираны избирателно в съответствие с приложение VII към Директива 2012/19/ЕС преди раздробяването заедно с излезлите от употреба превозни средства;
 - б) всички батерии са отстранени от всички видове отпадъци, както е посочено в Регламент (ЕС) 2023/1542, преди раздробяването заедно с излезлите от употреба превозни средства;
 - в) пластмасовите опаковки са отстранени от отпадъците от опаковки и отпадъците от метални опаковки, както е посочено в Регламент (ЕС) 2025/40[...], все още не са сортирани в конкретни семейства сплави преди раздробяването заедно с излезлите от употреба превозни средства;
 - г) съвместното третиране на различни отпадъчни фракции не води до влошаване на качеството на потоците отпадъци, получени в резултат на третирането, в сравнение с отделното третиране на отпадъчните фракции;
 - д) индивидуалният принос на смесените потоци от отпадъци към изходящите фракции може да бъде определен за съответните изисквания за докладване относно ефективността на третирането на излезлите от употреба превозни средства и за други изисквания за други потоци отпадъци, например Регламент (ЕС) 2023/1542, Регламент (ЕС) 2025/40, Директива 2012/19/ЕС и Директива 2008/58/ЕО.
2. Изисквания за качество на изходящите фракции:
 - а. общото съдържанието на мед в основната стоманена фракция не трябва да надвишава 0,25% на база тегло; считано от [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първия ден на следващия месец, след като изминат 60 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]
общото съдържанието на мед в основната стоманена фракция не трябва да надвишава 0,15% на база тегло;

- б. Алуминият се сортира най-малко във фракция излети сплави, както е определено в стандарт EN 1706:2020, и фракция формована сплав, както е определено в стандарт EN 573-3:2019;
- в. Тежката фракция от раздробяването, получена след въздушното разделяне и отделянето на желязото, се третира допълнително с цел отделяне на черните, цветните метали, пластмасите и други органични материали за рециклиране или оползотворяване. Остатъкът от тези процеси трябва да съдържа по-малко от 1% тегловно съдържание на метал и, в съответствие с Решение № 2003/33/ЕО на Съвета, по-малко от 5% от общото тегловно съдържание на органични вещества; Ограничението за общото тегловно съдържание на органичен въглерод под 5 % не се прилага, ако тежката фракция от раздробяването, правилно подбрана и преработена, е биологично стабилна съгласно действащото законодателство;
- г. Леката фракция от раздробяването се третира допълнително с цел отделяне на черните, цветните метали, пластмасите и други органични материали за рециклиране или оползотворяване. Остатъкът от тези процеси трябва да съдържа по-малко от 1% тегловно съдържание на метал и, в съответствие с Решение № 2003/33/ЕО на Съвета, по-малко от 5% от общото тегловно съдържание на органични вещества; Ограничението за общото тегловно съдържание на органичен въглерод под 5 % не се прилага, ако леката фракция от раздробяването, правилно подбрана и преработена, е биологично стабилна съгласно действащото законодателство.

3. Документация, която трябва да бъде предоставена за освобождаване от задължението за отстраняване на части, компоненти и материали:

- а) [...] Копие от писмения договор между разрешеното съоръжение за третиране и съоръжението, което извършва дейностите по раздробяване и използва или възлага технологии за третиране след раздробяване, включително спецификациите за качеството на вторичните материали, готови за рециклиране, и техническите спецификации, следвани при преработката на фракции, подлежащи на третиране, от излезли от употреба превозни средства.
- б) [...] Документация от независим орган, доказваща качеството и количеството на третираните фракции, [...] 00000готови за рециклиране, за представителна схема на третирането [...].

- в) [...] Всеки друг вид документация, доказваща, че качеството и количеството на материалите от излезлите от употреба превозни средства не са по-ниски от качеството и количеството на компонентите и частите, които са били отделно отстранени преди раздробяването в съответствие с изискванията, определени в част В.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВПИСВАНЕ В РЕГИСТЪРА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

1. Информация, която трябва да бъде предоставена от производителя или от [...] упълномощения от него представител за разширената отговорност на производителя:
- а) наименование и търговски марки, ако има такива, под които производителят извършва дейност в държавата членка, и адрес на производителя, включително пощенски код и място, улица и номер, държава, телефонен номер, ако има такъв, уебадрес и адрес на електронна поща, като се посочва единно звено за контакт;
 - б) национален идентификационен код на производителя, включително номера му в търговския регистър или еквивалентен официален регистрационен номер и европейски или национален данъчен идентификационен номер;
 - в) категории превозни средства, които производителят възнамерява да предложи за пръв път на пазара на територията на държава членка;
 - г) информация за начина, по който производителят изпълнява задълженията си, определени в член 16, включително информация в писмена форма относно следното:
 - i) мерките, въведени от производителя за изпълнение на задълженията, свързани с разширената отговорност на производителя, определени в членове 16 и 20;
 - ii) мерките, въведени за изпълнение на задължението за събиране, определено в член 23, по отношение на количеството превозни средства, което производителят предлага на пазара в държавата членка; както и
 - iii) системата за гарантиране на надеждността на данните, докладвани на компетентните органи;
 - д) декларация от производителя или когато е приложимо, [...] упълномощения от производителя представител за разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, в която се заявява, че предоставената информация е вярна.

2. Информация, която трябва да се предостави в допълнение към посочената в точка 1, когато е определена организация, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, която да изпълнява задълженията за разширена отговорност на производителя:
- а) наименованието и данните за връзка, включително пощенски код и място, улица и номер, държава, телефонен номер, уебадрес и адрес на електронна поща и национален идентификационен код на организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя;
 - б) номерът в търговския регистър или еквивалентен официален регистрационен номер и европейският или националният данъчен идентификационен номер на организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя; както и
 - в) пълномощието на представлявания производител.
3. Информация, която трябва да се предостави в допълнение към посочената в точка 1 от организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, в случай на упълномощаване в съответствие с член [...] 17, параграф 1:
- а) наименованията и данните за връзка, включително пощенски кодове и места, улици и номера, държави, телефонни номера, уебадреси и адреси на електронна поща на представляваните производители;
 - б) пълномощието на всеки представляван производител, когато е приложимо;
 - в) когато организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, представлява повече от един производител, тя посочва поотделно как всеки един от представляваните производители изпълнява отговорностите, определени в член 16.
4. Когато задълженията съгласно член 16 се изпълняват от името на производителя от определен представител за разширената отговорност на производителя, който представлява повече от един производител, посоченият представител в допълнение към информацията, посочена в точка 1, предоставя поотделно името и данните за връзка с всеки от представляваните производители.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

[...] СЕРТИФИКАТ ЗА УНИЩОЖАВАНЕ

Издаден съгласно член 25 от Регламент на Европейския парламент и на Съвета [...] относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства.

1.	Организацията или предприятието, издаващо това удостоверение	
1.1	Име	
1.2	Адрес	
1.3	Телефонен номер	
1.4	Електронна поща [ако има]	
1.5	Регистрационен или идентификационен номер *	
2.	Компетентен орган, който е издал разрешение за организацията или предприятието, посочени в точка 1	
2.1	Държава членка	
2.2	Име	
2.3	Адрес	
3.	Сертификат за унищожаване	
3.1	Дата на издаване	
3.2	Номер	
4.	Информация за превозното средство, за което е издаден този сертификат за унищожаване	
4.1	Обозначение за националност	
4.2	(A) Регистрационен номер**	
4.3	(J) Категория**	
4.4	(D.1) Марка**	
4.5	(D.3) Търговско наименование**	
4.6	(E) Идентификационен номер на превозното средство**	
4.7	Номер на свидетелството за регистрация	
5.	Информация за собственика на превозното средство	
5.1	(C.2.1) Фамилия или фирмено име**	
5.2	(C.2.2) Друго(и) име(на)**	

5.3	(С.2.3) Адрес**	
5.4	Телефонен номер	
5.5	Електронна поща [ако има]	
6.	Бележки	
* Това изискване може да отпадне, в случай че системата за регистрация е електронна и не предоставя копие върху хартиен носител на регистрационния документ. ** Хармонизирани кодове на Общността, посочени в Директива 1999/37/ЕО.		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

ПРИЛОЖЕНИЕ X

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/858 И НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 168/2013

1. Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя, както следва:

(19)

(1) В част I точка Ж13 се заменя със следното:

(20) ”

[illegible]

“

Допълнение 1 се изменя, както следва:

а) в таблица 1 точка Ж13 се заменя със следното:“

„Ж13	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага Прилага се обаче част Д от приложение VII относно определени компоненти, за които не се допуска повторна употреба.
------	-----------	---	---

б) в таблица 2 точка Ж13 се заменя със следното:

„Ж13	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага Прилага се обаче част Д от приложение VII относно определени компоненти, за които не се допуска повторна употреба.
------	-----------	---	---

•
)))

В допълнение 2 точка 4 се изменя, както следва:

а) в таблица „Част I: Превозни средства от категория М1“ позиция 59 се заменя със следното:“

59	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент] (кръговост)	Изискванията по посочения регламент не се прилагат.
----	---	---

•
22°

- б) в таблица „Част II: Превозни средства от категория N1“ точка 59 се заменя със следното:

”

59	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент] (кръговост)	Изискванията по посочения регламент не се прилагат.
----	---	---

Част III се изменя, както следва:

- а) в допълнение 1 точка 59 се заменя със следното:“;

59	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага	Не се прилага		
----	-----------	---	---------------	---------------	--	--

- б) в допълнение 2 точка 59 се заменя със следното:

59	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага			Не се прилага					
----	-----------	---	---------------	--	--	---------------	--	--	--	--	--

- в) в допълнение 3 точка 59 се заменя със следното:

59	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага
----	-----------	---	---------------

- г) в допълнение 4 точка 59 се заменя със следното:

59	Кръговост	Регламент [СП: да се въведе номерът на настоящия регламент]	Не се прилага			Не се прилага					
----	-----------	---	---------------	--	--	---------------	--	--	--	--	--

2. Приложение II към Регламент (ЕС) 168/2013 се изменя, както следва:

В раздел В1 от таблицата в приложение II към Регламент (ЕС) 168/2013 точка 15а се заменя със следното:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15а	18	Изисквания за кръговост	Регламент (ЕС) 2024/1252 на Европейския парламент и на Съвета (*1)	x	x	x								
15б	18	Изисквания за кръговост	[До Службата за публикации — моля, въведете Регламента относно излезлите от употреба превозни средства (ЕС) 2025/XXXX				x	x	x	x	x	x	x	x

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

2. Директива 2000/53/ЕО

<i>Директива 2000/53/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 1	Член 1
Член 2, точка 1	Член 3, параграф 1, точка 1
Член 2, точка 2	Член 3, параграф 1, точка 2
Член 2, точка 3	Член 3, параграф 1, точка 22
Член 2, точка 4	Член 3, параграф 2, буква а)
Член 2, точка 5	Член 3, параграф 1, точка 16
Член 2, точка 6	Член 3, параграф 1, точка 5
Член 2, точка 7	Член 3, параграф 2, буква а)
Член 2, точка 8	Член 3, параграф 2, буква а)
Член 2, точка 9	Член 3, параграф 2, буква а)
Член 2, точка 10	Член 3, параграф 1, точка 35
Член 2, точка 11	-
Член 2, точка 11, буква а)	-
Член 2, точка 11, буква б)	-
Член 2, точка 11, буква в)	-
Член 2, точка 11, буква г)	-
Член 2, точка 12	-

<i>Директива 2000/53/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 2, точка 13	-
Член 3, параграф 1	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 3, параграф 2	-
Член 3, параграф 3	-
Член 3, параграф 4	Член 2, параграф 2, буква а) и параграф 5
Член 3, параграф 5	Член 2, параграф 1, буква в) и параграфи 5 и 6
Член 4, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1
Член 4, параграф 1, буква б)	Член 7, параграф 1
Член 4, параграф 1, буква в)	Член 6
Член 4, параграф 2, буква а)	Член 5, параграфи 2 и 3
Член 4, параграф 2, буква б), точка i)	Член 5, параграф 4, буква а)
Член 4, параграф 2, буква б), точка ii)	Член 5, параграф 4, буква б)
Член 4, параграф 2, буква б), точка iii)	Член 5, параграф 4, буква в)
Член 4, параграф 2, буква б), точка iv)	Член 5, параграф 4, буква г)
Член 4, параграф 2, буква в)	--
Член 5, параграф 1, първо тире	Член 23, параграфи 1 и 2, буква в)
Член 5, параграф 1, второ тире	Член 23, параграф 2, буква б)
Член 5, параграф 2	Член 23, параграф 4, първа и втора алинея, буква в)
Член 5, параграф 3, първа алинея	Член 25
Член 5, параграф 3, втора алинея	--

<i>Директива 2000/53/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 5, параграф 3, трета алинея	--
Член 5, параграф 4, първа алинея	Член 24, параграф 2
Член 5, параграф 4, втора алинея	Член 16 и член 20, параграф 1, буква а)
Член 5, параграф 4, трета алинея	Член 24, параграф 2
Член 5, параграф 4, четвърта алинея	--
Член 5, параграф 5, първа алинея	Член 25, параграф 1 и приложение IX
Член 5, параграф 5, втора алинея	Член 25, параграф 5
Член 6, параграф 1	Член 27, параграфи 1 и 3
Член 6, параграф 2, първа алинея	Член 15, параграф 1
Член 6, параграф 2, втора алинея	--
Член 6, параграф 3, първа алинея	Член 30, параграф 1 и приложение VII, част В
Член 6, параграф 3, втора алинея	Член 29, параграф 1
Член 6, параграф 4	Член 15, параграф 2
Член 6, параграф 5	Член 27, параграф 5
Член 6, параграф 6	Член 27, параграф 4
Член 7, параграф 1	Член 33, параграф 1
Член 7, параграф 2, буква а)	--
Член 7, параграф 2, буква б)	Член 34, параграф 1, букви а) и б)
Член 7, параграф 2, втора алинея	--
Член 7, параграф 2, трета алинея	Член 49, параграф 5

<i>Директива 2000/53/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 7, параграф 3	--
Член 7, параграф 4	--
Член 7, параграф 5	--
Член 8, параграф 1	Член 12, параграф 1
Член 8, параграф 2	Член 12, параграф 3
Член 8, параграф 3	Член 11, параграф 1
Член 8, параграф 4	Член 11, параграфи 1 и 2
член 9, параграф 1а, първа алинея	Член 49, параграф 1, буква й)
Член 9, параграф 1а, втора алинея	Член 49, параграф 1, втора алинея
Член 9, параграф 1а, трета алинея	Член 49, параграф 1, трета алинея
Член 9, параграф 1б	Член 49, параграф 2
Член 9, параграф 1в	--
Член 9, параграф 1г	Член 49, параграф 5
Член 9, параграф 2	Член 9
Член 9а, параграф 1	Член 50, параграф 1
Член 9а, параграф 2	Член 50, параграф 2
Член 9а, параграф 3	Член 50, параграф 3
Член 9а, параграф 4	Член 50, параграф 4
Член 9а, параграф 5	Член 50, параграф 5
Член 9а, параграф 6	Член 50, параграф 6

<i>Директива 2000/53/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 10, параграф 1	--
Член 10, параграф 2	--
Член 10, параграф 3	--
Член 10а	Член 55
Член 11, параграф 1	Член 51, параграф 1
Член 11, параграф 2	Член 51, параграф 2
Член 12, параграф 1	Член 57, параграф 1
Член 12, параграф 2	Член 57, параграф 2
Член 12, параграф 3	--
Член 13	--
Приложение I	Приложение VII
Приложение II	Приложение III

3. Директива 2005/64/ЕО

<i>Директива 2005/64/ЕО</i>	<i>Настоящият регламент</i>
Член 1, първа алинея	Член 1
Член 1, втора алинея	--
Член 2	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 3, буква а)	Член 2, параграф 2, буква а)
Член 3, буква б)	Член 2, параграф 2, буква б)
Член 3, буква в)	Член 2, параграф 2, буква в)
Член 4, точка 1	Член 3, параграф 1, точка 1
Член 4, точка 2	Член 3, параграф 2, буква б)
Член 4, точка 3	Член 3, параграф 1, точка 3
Член 4, точка 4	Член 3, параграф 1, точка 2
Член 4, точка 5	Приложение II
Член 4, точка 6	Член 3, параграф 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 1, точка 1
Член 4, точка 7	Член 3, параграф 2, буква б)
Член 4, точка 8	Член 3, параграф 2, буква б)
Член 4, точка 9	Член 3, параграф 1, точка 5
Член 4, точка 10	Член 3, параграф 2, буква а)
Член 4, точка 11	--
Член 4, точка 12	Член 3, параграф 2, буква а)

Член 4, точка 13	Член 3, параграф 1, точка 4
Член 4, точка 14	Член 3, параграф 1, точка 6
Член 4, точка 15	Член 3, параграф 1, точка 7
Член 4, точка 16	--
Член 4, точка 17	--
Член 4, точка 18	Член 9
Член 4, параграф 19	--
Член 4, параграф 20	--
Член 5, параграф 1	--
Член 5, параграф 2	Член 8, параграф 1, второ изречение
Член 5, параграф 3	Член 8, параграф 4
Член 5, параграф 4	Член 24
Член 6, параграф 1	Член 4, параграф 2
Член 6, параграф 2, втора алинея	Член 5, параграф 8
Член 6, параграф 3	Член 11
Член 6, параграф 4	--
Член 6, параграф 5	--
Член 6, параграф 6	--
Член 6, параграф 7	--
Член 6, параграф 8	--
Член 7, буква а)	Приложение VII, част Д

Член 7, буква б)	Приложение VII, част Д
Член 8	--
Член 9	--
Член 10, параграф 1	--
Член 10, параграф 2	--
Член 10, параграф 3	--
Член 10, параграф 3	--
Член 10, параграф 4	--
Член 11, параграф 1	--
Член 11, параграф 2	--
Член 12	--
Член 13	--
Приложение I	Член 4, параграф 1
Приложение II	--
Приложение III	--
Приложение VII	--
Приложение V	Приложение VII, част Д
Приложение VI	--

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/1542

Таблицата от приложение I към Регламент (ЕС) 2023/1542 се изменя, както следва:

Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
Живак CAS № 7439-97-6 ЕС № 231-106-7 и неговите съединения	Батериите, независимо дали са вградени или не в уреди, леки транспортни средства или други превозни средства, не съдържат повече от 0,0005 % живак в тегловни проценти (изразено като метален живак).
2. Кадмий CAS № 7440-43-9 ЕС № 231-152-8 и неговите съединения	1. Портативните батерии, независимо дали са вградени или не в уреди, леки транспортни средства или други превозни средства, не съдържат повече от 0,002 % кадмий в тегловни проценти (изразено като метален кадмий). 2. <u>Акумулаторните батерии за електрически превозни средства и стартерни акумулаторни батерии, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не съдържат повече от 0,01 % кадмий в тегловни проценти (изразено като метален кадмий) в еднороден материал.</u> 3. <u>Точка 2 не се прилага за акумулаторни батерии за електрически превозни средства, използвани като резервни части за електрически превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, пуснати на пазара преди 31 декември 2008 г.</u>

Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
3. Олово CAS № 7439-92-1 ЕС № 231-100-4 и неговите съединения	1. Считано от 18 август 2024 г., портативните батерии, независимо дали са вградени в уреди или не, не трябва да съдържат повече от 0,01 % олово в тегловни проценти (изразено като метално олово). 2. Ограничението, посочено в точка 1, не се прилага за портативни цинково-въздушни батерии тип „копче“ до 18 август 2028 г. 3. <u>Портативните батерии, вградени в превозни средства, включително в превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 % олово в тегловни проценти (изразено като метално олово) в еднороден материал.</u> 4. <u>Точка 3 не се прилага за портативни батерии, вградени или използвани като резервни части за превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г.</u> 5. <u>Акумулаторните батерии за електрически превозни средства, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 % олово в тегловни проценти (изразено като метално олово) в еднороден материал.</u> 6. <u>Точка 5 не се прилага за:</u> <u>Акумулаторни батерии за електрически превозни средства, вградени или използвани като резервна част за превозни средства от категории M1 и N1, както са определени в</u>

Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
	<u>Регламент (ЕС) 2018/858, и чийто тип е одобрен преди 1 януари 2019 г.</u> <u>Акумулаторни батерии за електрически превозни средства, вградени или използвани като резервна част за превозни средства със специално предназначение от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, и чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г.</u> <u>7. Стартерните акумулаторни батерии, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат тегловно повече от 0,1 % олово в тегловни проценти (изразено като метално олово) в хомогенен материал.</u> <u>8. Точка 7 не се прилага за:</u> <u>i) Стартерни акумулаторни батерии, използвани за приложения за 12 V за превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858.1</u> <u>ii) Стартерни акумулаторни батерии, използвани за приложения за 24 V в превозни средства със специално предназначение от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858.2</u> <u>(iii) Стартерни акумулаторни батерии, използвани в приложения, различни от тези, обхванати от точка 8, подточки i) и ii), в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в</u>

¹ Настоящото освобождаване ще бъде прегледано през 2030 г.

² Настоящото освобождаване ще бъде прегледано през 2030 г.

Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
	<u>Регламент (ЕС) 2018/858, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г.</u>
<u>4. Шествалентен хром CAS № 18540-29-6 ЕС № 606-053-1 и неговите съединения</u>	<u>Акумулаторни батерии, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат тегловно повече от 0,1 % шествалентен хром в тегловни проценти (изразен като метален шествалентен хром) в хомогенен материал.</u>

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СЕРТИФИКАТОРИТЕ И ОДИТОРИТЕ И КРИТЕРИИ, НА КОИТО ТРЯБВА ДА ОТГОВАРЯТ ИНСТАЛАЦИИТЕ, ОСЪЩЕСТВЯВАЩИ ПРОИЗВОДСТВО НА РЕЦИКЛИРАН МАТЕРИАЛ

ЧАСТ А

Подробни изисквания за трети страни, извършващи одити

1. Трета страна, която извършва одити в съответствие с член 6, параграф 2, е независима от доставчика, производителя или лицето, участващо в производството на рециклирания материал и на контролираната инсталация. За тази цел тази страна следва да може да документира, че:
 - a. Не е част от или под контрола на тези субекти;
 - б. Установила е и прилага процедури, гарантиращи нейната непристрасност, включително: i) текуща оценка на рисковете, свързани с нейната непристрасност; ii) идентифициране, премахване и намаляване на рисковете за непристрасността, произтичащи от финансов, търговски и друг вид натиск; iii) оценка на риска за нейната непристрасност, произтичащ от отношенията на нейния персонал;
 - в. Структурирана е и се управлява по начин, който гарантира нейната независимост и непристрасност, включително: i) ясно разпознаваема е в рамките на юридическото лице, ако юридическото лице извършва и дейности, които не са свързани с проверки; ii) има въведени правила за докладване относно извършената одитна дейност; iii) персоналот ѝ има ясно определени отговорности по отношение на провеждането на одити.
2. Счита се, че трета страна, извършваща одити в съответствие с член 6, параграф 2, има подходяща квалификация в областта на одитите и третирането на отпадъци, ако разполага с достатъчен на брой квалифициран персонал, пряко или чрез подизпълнители, който е редовно обучен, участва в извършването на такива одити и има документиран професионален опит във всяка една от следните области: а) извършване на одити на съоръжения за третиране на отпадъци; б) операции по третиране на отпадъци; в) системи за управление на околната среда и на здравословните и безопасни условия на труд. г) производство на рециклирани материали.

3. За да докаже съответствие с критериите, посочени в параграфи 1 и 2, органът за оценяване на съответствието, който провежда одити или сертификация, се позовава на сертифицирането си по стандартите на Съюза или еквивалентни международно признати стандарти, които са от значение за провеждането на одити, като ISO 19011: 2018 или ISO/IEC 17020: 2012.

ЧАСТ Б

КРИТЕРИИ ЗА ДОКАЗВАНЕ, ЧЕ РЕЦИКЛИРАНИЯТ МАТЕРИАЛ Е ПРОИЗВЕДЕН В ИНСТАЛАЦИЯ, КОЯТО ОТГОВАРЯ НА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ЗАЩИТА НА ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ, КЛИМАТА И ОКОЛНАТА СРЕДА, УСТАНОВЕНИ В ПРАВОТО НА СЪЮЗА ИЛИ НА ЕКВИВАЛЕНТНИ НА ТЕЗИ ИЗИСКВАНИЯ (СЪГЛАСНО ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФ 1в)

1. При одита, посочен в член 6, параграф 2, се проверява дали инсталацията, участваща в производството на рециклиран материал, в своята действителна експлоатация отговаря на следните условия :
- а. Тя отговаря на изискванията за рециклиране на отпадъци и извършва дейността си в съответствие с приложимото национално законодателство в областта на опазването на околната среда;
 - б. Тя е проектирана, изградена и се експлоатира по безопасен и екологосъобразен начин, и по-специално разполага с необходимите процеси, подходяща технология за управление на отпадъците, организация и инфраструктура за рециклиране на въпросните отпадъци;
 - ба. тя доставя своите пластмасови отпадъци от държава, която отговаря на стандарти, еквивалентни на тези на държавите от Европейския съюз по отношение на опазването на околната среда и безопасността на работниците, и извършва дейност в такава държава в съответствие с критериите, определени в параграф 4 от настоящата част;
 - в. Тя въвежда и експлоатира системи, процедури и техники за управление и мониторинг, които имат за цел да предотвратяват, намаляват, свеждат до минимум и отстраняват в практически осъществимата степен: i) рисковете за здравето и безопасността на съответните работници, както и на населението в близост до съоръжението; ii) неблагоприятни въздействия върху околната среда, причинени от нейните дейности (по-специално чрез подходящи мерки, предприети за мониторинг и справяне със замърсяването);

- г. Тя осигурява проследимостта на всички отпадъци, получени и третирани в съоръжението, включително прави необходимото за това всички остатъчни отпадъци, генерирани от нейните дейности, да се документират и да се прехвърлят само към съоръжения за управление на отпадъци, на които е разрешено да третират такива остатъчни отпадъци.
- д. Тя е предприела мерки, които имат за цел икономия на енергия и ограничаване на емисиите на парникови газове, свързани с нейните дейности;
- е. Тя води и е в състояние да предостави документация за своите дейности по управление на отпадъци за последните пет години; Ако дадена инсталация е работила по-малко от пет години, тя води и е в състояние да представи документация за своите дейности по управление на отпадъци за времето, през което е работила;
- ж. През последните пет години тя не е осъждана за извършване на незаконни дейности, свързани с управлението на отпадъците.
2. При проверка на съответствието на дадена инсталация с горепосочените критерии и с изискванията на член 6, параграф 1б третата страна, извършваща одита или сертифицирането, взема предвид по-специално, като отправна точка и когато е приложимо, следното:
- а. специфичните изисквания за третирането на определени отпадъци и за изчисляването на количеството на третираните отпадъци, които са задължителни съгласно законодателството на Съюза, както и за отчитането на количествата произведени рециклирани материали;
- б. заклученията за най-добрите налични техники, приети за определени дейности в рамките на режима на Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността.
3. Имената и данните за контакт на лицата, извършили одитите, се посочват по ясен начин в одитните доклади.

4. Одиторите проверяват дали пластмасовите отпадъци се третират по начин, еквивалентен на стандартите на ЕС, и проверяват дали те идват от държава с всеобхватна рамка за управление на отпадъците, обхващаща цялата ѝ територия и доказваща способността и готовността ѝ да гарантира екологосъобразно управление на отпадъците, като вземат предвид по-специално следните критерии:
- a. приложените и планираните мерки за осигуряване на екологосъобразно управление на отпадъците на нейна територия, като например въвеждането на система за разширена отговорност на производителя или еквивалентна система за прилагане на принципа „замърсителят плаща“;
 - б. приложените и планираните мерки за увеличаване на дела на рециклираната след потреблението пластмаса от превозни средства, и показателите за мониторинг на тези мерки;
 - в. приложените и планирани мерки за увеличаване на дела на пластмасата, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението, използвана в превозни средства, пуснати на националния пазар, както и показателите за мониторинг на тези мерки.

ЧАСТ В

КРИТЕРИИ ЗА ДОКАЗВАНЕ, ЧЕ РЕЦИКЛИРАНИЯТ МАТЕРИАЛ Е ПРОИЗВЕДЕН СЪГЛАСНО ИЗИСКВАНИЯТА ПО ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФИ 1, 1а и 1б

При одита, посочен в член 6, параграф 2, се проверява дали инсталацията, участваща в производството на рециклиран материал, в своята действителна експлоатация отговаря на следните условия :

1. Инсталацията трябва да е в състояние да представи доказателства, че произвежда материали, рециклирани от отпадъци след потреблението. Ако инсталацията произвежда и материали, получени от отпадъци преди потреблението или от суровини, тя трябва да е в състояние да докаже, че ясно разграничава различните видове материали. Инсталацията гарантира, че доставя само материали, рециклирани от отпадъци след потреблението, като условие за това този материал да бъде отчетен като част от целите, определени в член 6;

2. Инсталация, произвеждаща рециклирани материали от отпадъци след потреблението, получени от излезли от употреба превозни средства или ремонтирани превозни средства, трябва да е в състояние да докаже, че тези отпадъци са събрани разделно и не са били смесени с материали от друг произход преди пристигането им в инсталацията и по време на целия процес на рециклиране.
