

Brusel 11. června 2025
(OR. en)

10092/25

Interinstitucionální spis:
2023/0284 (COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 13. července 2023 Evropská komise zveřejnila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (dále jen „návrh“).
2. Komise svůj legislativní návrh a doprovodné posouzení dopadů spolu s počáteční výměnou názorů předložila na zasedání Pracovní skupiny pro životní prostředí dne 3. října 2023, během španělského předsednictví Rady.

3. V návrhu se stanoví požadavky na zajištění toho, aby nová vozidla byla navržena způsobem, který usnadňuje recyklaci, opětovné použití a repasování dílů a konstrukčních částí. Rovněž se v něm navrhuje zavedení povinného cíle pro používání recyklovaných plastů a zmocnění Komise k vydávání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení cílů pro recyklovanou ocel, kritické suroviny a hliník v budoucnu. Cílem návrhu je posílit rozšířenou odpovědnost výrobce a jsou v něm obsažena přísnější opatření pro sledovatelnost a kontrolu s cílem zvýšit sběr vozidel s ukončenou životností a řešit přetrvávající problém „pohřešovaných vozidel“. Dále se v něm navrhuje zákaz vývozu ojetých vozidel, která již nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, aby Unie dostála svým závazkům nepřispívat ke znečištění ve třetích zemích a uchovala v EU cenné materiály. Cílem návrhu je rovněž lepší zpracování vozidel s ukončenou životností stanovením cíle pro recyklaci plastů a povinným odstraněním dílů a konstrukčních částí před drcením s cílem posílit oběhové hospodářství.
4. V Evropském parlamentu byl spis postoupen Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI) a zároveň i Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (IMCO), které jmenovaly zpravodaji pana Jense GIESEKEHO (EPP, DE) a pana Paulia SAUDARGASE (EPP, LT).
5. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 13. prosince 2023.
6. Na úrovni pracovní skupiny byl návrh projednáván na sedmnácti zasedáních během španělského, belgického, maďarského a polského předsednictví. První kompromisní znění bylo vypracováno a zveřejněno během belgického předsednictví¹. Další kompromisní návrh byl vypracován během maďarského předsednictví². Současné polské předsednictví připravilo další dvě kompromisní znění³.

¹ Dokument 11733/24.

² Dokument 16429/24.

³ Dokumenty 6117/25 a 8543/25.

7. Belgické předsednictví informovalo delegace o aktuálním stavu v rámci bodů „Jiné záležitosti“ pořadu jednání Rady pro životní prostředí dne 17. června 2024 a během maďarského předsednictví proběhla na zasedání Rady pro životní prostředí dne 17. prosince 2024 o návrhu politická rozprava. Dne 30. dubna 2025 poskytl COREPER pokyny pro další práci týkající se spotřebitelského odpadu, který lze započítat do cílů pro minimální recyklovaný obsah.
8. COREPER návrh projednal dne 4. června 2025 v rámci přípravy zasedání Rady pro životní prostředí a dospěl k závěru, že s výhradou některých úprav, které jsou uvedeny v příloze této poznámky, může být návrh předložen Radě za účelem dosažení obecného přístupu na zasedání dne 17. června 2025.

II. HLAVNÍ PRVKY KOMPROMISNÍHO ZNĚNÍ PŘEDSEDNICTVÍ

a) Právní základ

Komise navrhla, že by právním základem celého návrhu měl být článek 114 SFEU. Při zohlednění jednání na úrovni pracovní skupiny předsednictví doplnilo čl. 192 odst. 1 SFEU jako právní základ pro kapitoly IV a V návrhu o nakládání s vozidly s ukončenou životností a o ojetých vozidlech a jejich vývozu, zatímco ostatní ustanovení nařízení, zejména kapitoly II a III, která se týkají především výroby nových vozidel, nadále vycházejí z článku 114 SFEU.

b) Rozšíření oblasti působnosti (článek 2)

Řada delegací podpořila zvýšení úrovně ambicí, pokud jde o tzv. těžká nákladní vozidla a dvoukolová nebo tříkolová vozidla a čtyřkolky. Takový požadavek s sebou přináší nové povinnosti, které byly původně stanoveny pouze pro osobní automobily a lehké komerční dodávky, jako je projektování umožňující odstranění některých částí, zavedení strategie oběhovosti nebo označování dílů. Současně by se režim rozšířené odpovědnosti výrobce, pokud jde o těžká nákladní vozidla a motocykly, měl vztahovat nejen na jejich sběr a odstraňování znečišťujících látek, jak navrhuje Komise, ale také na náklady celého zpracovatelského řetězce, jak je tomu již v případě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Většina těchto nových povinností se bude vztahovat také na motocykly kategorií L1e a L2e, které do původního návrhu Komise zahrnuty nebyly.

Kromě toho byla do oblasti působnosti tohoto nařízení doplněna také některá vozidla zvláštního určení, aby se ještě zvýšily přínosy oběhovosti a zpracování. Vyňaty jsou obytné přívěsy, vozidla zvláštního určení vyráběná malými výrobci a díly vozidel vyráběné malými výrobci, které mají schválení typu v rámci jiného víceetapového schválení typu než základní vozidla.

Podobně se nařízení nyní bude vztahovat i na části vozidel, kterých se týkají pozdější fáze víceetapového schválení typu než základní vozidlo (pokud se na ně nevztahuje výše uvedená výjimka pro malé série).

c) Rozlišování mezi ojetým vozidlem a vozidlem s ukončenou životností (článek 37)

U každé změny vlastnictví předpokládá revidovaný přístup požadavek na předložení dokumentace potvrzující, že vozidlo není vozidlem s ukončenou životností. Tato dokumentace může být posouzením podle přílohy I (viz níže) nebo platným osvědčením o technické způsobilosti vozidla. Odchylka od tohoto požadavku je stanovena, pokud jde o změny vlastnictví vozidel způsobilých k provozu na pozemních komunikacích převedených fyzickými osobami, které nejsou hospodářskými subjekty. Tato odchylka se však nevztahuje na prodeje uzavřené on-line, neboť ty jsou rizikovější. Výše uvedené změny jsou doprovázeny pozměněnou definicí vozidel s ukončenou životností a podstatně pozměněnou přílohou I, v níž se stanoví závazná a orientační kritéria, která je třeba posoudit, aby bylo možné určit, zda je dané vozidlo vozidlem s ukončenou životností. V části C přílohy I jsou uvedeny výjimky pro vozidla zvláštního kulturního zájmu a pro případy, kdy se vlastník vozidla rozhodne je vrátit do stavu způsobilého k provozu na pozemních komunikacích.

d) Cíle pro minimální obsah recyklovaného obsahu (článek 6)

Ve snaze připravit půdu pro významné přínosy oběhovosti a zároveň zachovat realistický přístup vychází kompromisní znění z třífázového přístupu k cílům pro minimální obsah recyklovaných plastů. Tyto cíle se budou postupně zvyšovat z nejméně 15 % do 72 měsíců přes 20 % po 96 měsících až po 25 % po 120 měsících od vstupu tohoto nařízení v platnost. Jako ochranný mechanismus je Komisi svěřena pravomoc stanovit dočasné odchylky od těchto cílů v případech, kdy dodržování těchto cílů nadměrně ztěžuje nedostatečná dostupnost recyklovaných plastů nebo jejich přemrštěné ceny. Pokud jde o cíle pro minimální obsah recyklovaného obsahu u jiných materiálů, bude Komise zmocněna stanovit minimální podíl recyklované oceli na základě studie proveditelnosti, kterou musí vypracovat. Podobné zmocnění se předpokládá i u dalších materiálů, konkrétně u hliníku, hořčíku a jejich slitin, ale také u neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru.

e) Definice spotřebitelského odpadu započítaného do cílů pro minimální obsah recyklovaného plastu a auditů prováděné třetí stranou (čl. 3 odst. 11 a článek 6, příloha XIII)

Definice spotřebitelského odpadu byla upravena v souladu s pravidly WTO tak, aby umožňovala použití recyklovaného materiálu pocházejícího jak z EU, tak i ze třetích zemí. Tuto změnu doprovází systém auditů prováděných třetí stranou v zařízeních, která tento recyklovaný materiál vyrábějí, bez ohledu na to, zda se nacházejí v EU nebo ve třetí zemi. Subjekty posuzování shody musí mít k provádění auditů unijní nebo rovnocennou mezinárodně uznávanou certifikaci, jako je ISO 19011:2018 nebo ISO/IEC 17020:2012.

Tyto auditů potvrdí, že daná zařízení splňují požadavky na ochranu lidského zdraví, klimatu a životního prostředí stanovené podle práva Unie nebo těmito požadavkům rovnocenné, a že plastový odpad zpracováváný v těchto zařízeních pochází ze zemí s komplexní strategií nakládání s odpady.

Vzhledem k vazbě na globální obchodní vztahy a dodavatelské řetězce, jakož i k potřebě nalézt správnou rovnováhu mezi přínosy pro životní prostředí a konkurenceschopností odvětví recyklace a automobilového průmyslu EU by rovnocenné podmínky a auditů pro materiály recyklované ve třetích zemích měly platit pouze 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost. Očekávaný dopad těchto požadavků by měl být 24 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost komplexněji posouzen. Navíc bylo do článku 55 vloženo ustanovení o přezkumu.

f) Povinnosti výrobců (strategie oběhovosti, pas vozidla – články 9 a 13)

Za účelem zmírnění zátěže pro výrobce vozidel se v kompromisním znění stanoví, že oběhovost musí být stanovena podle kategorie vozidel (tj. například u všech vozidel, která výrobce vyrábí v kategorii N1), a nikoli u každého schváleného typu modelu, jak tomu bylo podle původního návrhu Komise. To se nevztahuje na některé informace o vývoji technologií zpracování a na informace o podílu recyklovaného obsahu, které zůstanou pro jednotlivé typy specifické.

Pokud jde o digitální pas oběhovosti vozidla, byla provedena řada doplnění, jejichž cílem je zajistit, aby byl tento pas integrován s dalšími pasy zavedenými podle práva Unie, například podle nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků. Pas bude muset nově obsahovat informace o dílech obsahujících olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom, jakož i prohlášení o podílu recyklovaného obsahu, strategii oběhovosti a odkaz na katalog náhradních dílů, včetně jejich umístění v příslušném typu vozidla.

g) Rozšířená odpovědnost výrobce (články 16 až 22)

Režim rozšířené odpovědnosti výrobce byl pozměněn tak, aby členským státům poskytl větší flexibilitu, pokud jde o přizpůsobení se jejich konkrétní situaci nebo již existujícím právním předpisům. V nejvzdálenějších regionech mohou být tudíž povinnosti výrobců upraveny a členské státy mohou požadovat, aby výrobci plnili své povinnosti vyplývající z rozšířené odpovědnosti výrobce prostřednictvím organizace odpovědnosti výrobců.

Pokud jde o výpočet poplatku v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, bylo objasněno, že tento poplatek zahrnuje rovněž náklady na přepravu ze sběrného místa do zpracovatelského zařízení a že výrobci hradí náklady u vozidel, u nichž výrobce nelze určit (nebo zanikl), a to přiměřeně k jejich podílu na trhu.

V neposlední řadě musel být navržen zvláštní přeshraniční režim pro výjimečnou situaci, kdy na území členského státu, v němž se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností, nelze podle definice tohoto nařízení identifikovat žádného výrobce. V této situaci hradí náklady výrobce, který vozidlo uvedl na trh (Unie) a má pro účely rozšířené odpovědnosti výrobce v každém členském státě zplnomocněného zástupce. U ojetého vozidla nebo vozidla, u něž nelze určit žádného výrobce, mohou členské státy za účelem pokrytí nákladů na zpracování požadovat zaplacení odpovídajícího poplatku rovněž při první registraci. Za účelem zajištění souladu s tímto nařízením se předpokládá spolupráce a monitorovací činnosti.

h) Sběr (články 23 a 24)

Znění předsednictví objasňuje, že vozidla s ukončenou životností mohou být dodávána buď přímo autorizovanému zpracovatelskému zařízení, nebo, je-li to členským státem povoleno, sběrnému místu zahrnutému do systému sběru na jeho území, které pak bude mít povinnost vozidlo s ukončenou životností do jednoho měsíce odevzdat autorizovanému zpracovatelskému zařízení, aby se snížilo riziko nezákonných činností. Možnost povolit sběrná místa se považuje za nezbytnou k řešení situace velmi malých členských států nebo vzdálených regionů, kde není autorizované zpracovatelské zařízení k dispozici. Ve 46. bodě odůvodnění je nyní rovněž objasněno, že opatření, na jejichž základě se určuje, zda je odevzdání vozidel s ukončenou životností bezplatné, mohou být založena na finančních pobídkách.

i) Zpracování (články 27 až 36)

Znění předsednictví obsahuje řadu vyjasnění v člancích týkajících se povinností autorizovaných zpracovatelských zařízení, drcení, skladování, odstraňování tekutin a lhoty pro odstranění znečišťujících látek, jakož i zmocnění Komise k úpravě požadavků na zpracování, které je nyní konkrétně omezeno na vědecký pokrok v oblasti technologií zpracování. Znění předsednictví pozitivně přeformulovalo zákaz smíšeného drcení vozidel s ukončenou životností s jiným odpadem a nyní tento postup umožňuje, pokud jsou dodržena určitá kritéria kvality a mezní hodnoty „technologie po drcení“. Tyto nové mezní hodnoty platí rovněž jako podmínka pro skládkování neinertního odpadu z drcení vozidel s ukončenou životností. Znění umožňuje, aby bylo v příloze VII části C odstraněno více výjimek pro díly a konstrukční části, pokud lze dosáhnout mezních hodnot pro technologii pro drcení, aby znění lépe obstálo i v budoucnu, bylo vstřícnější k inovacím a technologicky neutrální, neboť technologie po drcení se v blízké budoucnosti budou dále vyvíjet. Díly, které se z vozidla s ukončenou životností odstraní, by neměly být považovány za odpad, pokud se při technickém posouzení prokáže, že tyto díly a konstrukční části jsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, jak je uvedeno v článku 31.

j) Vývoz ojetých vozidel (články 37a až 45)

Bylo objasněno, že celní kontroly, které mají ověřit, že z Unie jsou vyvážena pouze vozidla způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, jsou plně automatizované a nadále vycházejí ze stávajících zásad řízení rizik, aniž by se vyžadovaly fyzické kontroly statusu jednotlivých vozidel. Rovněž bylo vyjasněno, že členské státy mohou nadále využívat stávající aplikace, včetně Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS), k připojení k systému MOVE-HUB, nové platformě pro výměnu zpráv s cílem propojit vnitrostátní elektronické rejstříky členských států a vnitrostátní celní systémy prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví.

III. ZÁVĚR

9. Kompromisní znění obecného přístupu vypracované předsednictvím je obsaženo v příloze této poznámky⁴.
10. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada vyzývá, aby:
 - posoudila znění uvedené v příloze a
 - na zasedání dne 17. června 2025 se dohodla na obecném přístupu.

⁴ Text doplněný do návrhu Komise je vyznačen podtržením a vypuštěný text je označen symbolem [...]. Nejnovější změny oproti dokumentu 9440/1/25 REV 1, jak byly projednány v Coreperu dne 4. června 2025, jsou v případě doplněného textu vyznačeny **tučně a podtržením** a v případě vypuštěného textu jsou vyznačeny ~~přeškrtnutím~~.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností,
o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy
a na čl. 192 odst. 1 této smlouvy ve vztahu k článkům 14 až 45, 46 a 48 tohoto nařízení,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“³ (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobní politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.
- (2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu

³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa⁴, které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada⁵ a Parlament⁶ rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES⁷ stanoví harmonizované požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle pro opětovné použití a recyklaci vozidel a jejich opětovné použití a využití. Zavádí povinnosti týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i povinnosti pro hospodářské subjekty, zejména omezení používání těžkých kovů ve vozidlech. Vytváří také základní pravidla pro rozšířenou odpovědnost výrobce, která vyžadují, aby výrobci vozidel hradili část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností.
- (4) Komise ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES⁸ zdůraznila, že směrnice účinně plní mnoho svých počátečních cílů, zejména odstranění kadmia, olova, rtuti a šestimocného chromu z vozidel, zvýšení počtu sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností a dosažení cílů v oblasti využití a recyklace. V hodnocení však bylo zjištěno, že směrnice se dostatečně nezabývá důležitými otázkami spojenými se sběrem vozidel s ukončenou životností a že již není přizpůsobena tak, aby zajistila vysokou kvalitu zpracování těchto vozidel.

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

⁵ Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

⁶ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34).

⁸ Hodnocení směrnice 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, SWD(2021) 61 final.

- (5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES⁹ upravuje schvalování typu vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, aby tato vozidla mohla ve fázi ukončení své životnosti splnit cíle stanovené ve směrnici 2000/53/ES. Uvedená směrnice nebyla účinná, pokud jde o podstatné zlepšení opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nových vozidel, a není přizpůsobena vlastnostem nových vozidel, které se od vstupu uvedené směrnice v platnost výrazně změnily.
- (6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹⁰ zavedlo komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a systém dozoru nad trhem s nimi s cílem zajistit řádné fungování jednotného trhu a nabídnout vysokou úroveň environmentální výkonnosti. Je zapotřebí samostatného regulačního aktu pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. Je nezbytné formulovat ustanovení a požadavky týkající se oběhovosti vozidel v procesu EU schvalování typu. Pro zajištění souladu vozidel s těmito požadavky je nutné zajistit jejich ověření v procesu EU schvalování typu. Na schválení typu vydaná podle tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích. Na schválení typu vydaná v souladu s požadavky tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (7¹¹) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost. V zájmu přispění k cílům zachování, ochrany a zlepšování kvality životního prostředí, ochrany lidského zdraví a uvažlivého a racionálního využívání přírodních zdrojů je nezbytné stanovit pravidla týkající se podmínek pro nakládání s vozidly s ukončenou životností, jakož i vývozu ojetých vozidel.[...] Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a jejich zpracování po ukončení životnosti. [...] Za účelem dosažení těchto cílů [...] by měly být směrnice 2000/53/ES a 2000/53/ES nahrazeny nařízením, a to na základě článku 114 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).
- (7a) V nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU by členské státy s ohledem na povahu těchto regionů měly mít možnost přizpůsobit povinnosti výrobců tak, aby bylo zaručeno poskytování služeb a byly pokryty náklady na nakládání s vozidly s ukončenou životností.

¹¹ Bod odůvodnění se ještě bude měnit.

- (8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M1) a lehká užitková vozidla (N1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztržitému jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M1 a N1, ale částečně také na [...] vozidla kategorie L ([...]L1e–L7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M2, M3, N2, N3, O) a na vozidla zvláštního určení. O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M1 a N1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel a povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití a recyklace před drcením [...] a podmínky pro skládkování neinertního odpadu z drcení by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L ([...]L1e–L7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M2, M3, N2, N3, O) za pět let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel, [...] odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti a jejich zpracování.

- (9) Problémy s vývozem ojetých vozidel se týkají nejen osobních (M1) a lehkých užitkových vozidel (N1), ale také, jak ukazují studie¹², větších vozidel. Proto by se tato ustanovení měla vztahovat i na těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M2, M3, N2, N3, O).
- (10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. [...] To ztěžuje výpočet [...] míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti [...]. U vozidel zvláštního určení vycházejících z vozidel kategorií M1 a N1 [...] by náklady na [...] sběr, odstranění znečišťujících látek a povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí a zpracování [...] měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. V případě vozidel zvláštního určení kategorií M2, M3, N2, N3, O by neměla platit pravidla pro strategii oběhovosti a vývoz ojetých vozidel. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení vycházející z vozidel kategorií M1 a N1, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo.

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

- (11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů¹³ k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností. Rovněž je však nezbytné stanovit výjimky, aby měly členské státy i nadále možnost určit situace, kdy by jednotlivá vozidla neměla být považována za vozidla s ukončenou životností, přestože splňují příslušná kritéria, protože mají status vozidla zvláštního kulturního zájmu. To se může týkat například vozidel, která jsou ve vlastnictví sběratelů nebo muzeí, vozidel vyrobených na zakázku nebo závodních vozidel, pokud příslušné orgány příslušný zvláštní kulturní zájem uznají.
- (12) Hodnocení směrnice 2000/53/ES dospělo k závěru, že ustanovení této směrnice o projektování vozidel, jejichž cílem je usnadnit demontáž vozidel a využití recyklovaných materiálů, mají velmi omezený dopad na projektování a výrobu nových vozidel, neboť nejsou dostatečně podrobná, konkrétní a měřitelná.

¹³ Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

- (14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“)¹⁴ Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly po celý svůj životní cyklus žádné nepříznivé účinky na lidské zdraví nebo životní prostředí.
- (15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006¹⁵. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení zavedena omezení používání látek upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021¹⁶. Toto nařízení by proto nemělo poskytovat možnost omezit ve vozidlech jakékoli jiné látky než olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom.

¹⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu ~~října~~ 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnice Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).

- (16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/[...]1542¹⁷. Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do předmětného nařízení [...] prostřednictvím pozměňujícího ustanovení uvedeného v tomto nařízení. [...]
- (17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ze dne [...] 12. července 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L 191, 28.7.2023, s. 1[...]).

- (18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

- (19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Podle toho by každý typ vozidla měl obsahovat [...] plasty recyklované ze spotřebitelského plastového odpadu, přičemž tento podíl se bude postupně zvyšovat. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů v typech vozidla by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností [...]. [Výběr plastů, na něž se cíle vztahují, je založen na recyklovatelných typech plastů, jak je uvedeno ve specializované studii Společného výzkumného střediska (JRC)¹⁸ a v posouzení dopadů. V těchto dokumentech nejsou při výpočtu cílů zohledněny jiné termosety než polyuretanové pěny na sedadlech a elastomerech, jelikož termosety jsou obzvláště náročné na recyklaci a pneumatiky jsou podle nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků navrhovány jako prioritní výrobek.] Pokud by však nedostatečná dostupnost nebo nepřiměřeně vysoké ceny konkrétních recyklovaných plastů dosažení minimálních procentuálních podílů recyklovaného materiálu nadměrně ztěžovaly, měla by být Komise v konzultaci s členskými státy svěřena pravomoc toto nařízení doplnit stanovením dočasných odchylek od cílů pro obsah recyklovaných plastů. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných ze spotřebitelského odpadu a z vozidel s ukončenou životností přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných v souladu s dalšími právními předpisy Unie, které se důsledně horizontálním způsobem vztahují na širší rozmezí toků odpadu a výrobků.

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

- (19a) Podpora používání recyklovaných plastů ve vozidlech je založena na předpokladu, že samotný recyklovaný obsah byl vyroben environmentálně udržitelným způsobem, aby se snížila uhlíková stopa a podpořilo se oběhové hospodářství. Za tímto účelem je třeba zavést určité záruky k zajištění toho, aby způsob, jakým je recyklovaný obsah získán, neodstranil přínosy pro životní prostředí plynoucí z používání tohoto recyklovaného obsahu ve vozidlech. V případě recyklovaných plastů vyráběných v tuzemsku i dovážených recyklovaných plastů je proto nezbytné řešit související otázky životního prostředí nediskriminačním způsobem. Aby mohly být recyklované plasty započítány do cílů pro recyklovaný obsah stanovených v tomto nařízení, měly by se na ně vztahovat rovnocenné podmínky, pokud jde o požadavky na ochranu lidského zdraví, klimatu a životního prostředí, včetně požadavků na emise a nakládání s odpady, a to ať recyklace probíhá v rámci Evropské unie nebo mimo ni.
- (19b) Tříděný sběr plastového odpadu má zásadní význam a přímý pozitivní dopad na úroveň sběru, na kvalitu sebraného materiálu i na kvalitu recyklovaných materiálů. Umožňuje vysoce kvalitní recyklaci a podporuje využívání kvalitních druhotných surovin. Přiblížení se „recyklační společnosti“ pomáhá předcházet vzniku odpadů a podporuje využívání odpadu jako zdroje a zároveň zamezuje zablokování zdrojů na nižších úrovních hierarchie způsobů nakládání s odpady, jež má škodlivé účinky na životní prostředí a nebere v potaz nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí. Tříděný sběr rovněž zabraňuje směšování nebezpečných odpadů a odpadů neklasifikovaných jako nebezpečné, přičemž zajišťuje bezpečnost odpadů a jejich přepravy, a zabraňuje znečišťování, jak stanoví mezinárodní pravidla, jako je Basilejská úmluva ze dne 22. března 1989 o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování¹⁹, Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu ze dne 10. prosince 1982²⁰, Úmluva o předcházení znečišťování moří ukládáním odpadů a jiných látek, přijatá v Londýně dne 29. prosince 1972, a její protokol z roku 1996 a příloha V Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí ze dne 2. listopadu 1973 (MARPOL), ve znění protokolu z roku 1978 k této úmluvě.

¹⁹ Úř. věst. L 39, 16.2.1993, s. 3.

²⁰ Úř. věst. L 179, 23.6.1998, s. 3.

(19c) Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států²¹, přijatá v Ženevě dne 14. listopadu 1979, vyžaduje, aby smluvní strany úmluvy chránily životní prostředí před znečišťováním ovzduší a usilovaly o omezení a pokud možno postupné snižování a prevenci znečišťování ovzduší, včetně dálkového znečišťování ovzduší přecházejícího hranice států. Podle Úmluvy o ochraně a využívání vodních toků přesahujících hranice státu a mezinárodních jezer²², přijaté v Helsinkách dne 17. března 1992, jsou smluvní strany povinny přijmout opatření k prevenci, kontrole a omezování veškerých přeshraničních dopadů znečištění vody. V souladu s Deklarací z Ria z roku 1992, jež byla vypracována v rámci Konference OSN o životním prostředí a rozvoji, by náklady na znečištění měl v zásadě nést znečišťovatel. Průmyslové činnosti, jako je recyklace plastů, by proto měly jít ruku v ruce s opatřeními v zájmu prevence a omezování znečišťování.

(19ca) Podmínky vztahující se na materiál recyklovaný ve třetích zemích, včetně požadavků na audit, by se měly uplatňovat teprve [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] a Komise by měla komplexněji posoudit očekávaný dopad těchto podmínek s ohledem na vývoj situace na trhu a obchodních vztahů a měla by o svém posouzení podat zprávu Radě a Evropskému parlamentu [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

(19ad) Za účelem dosažení cílů pro integraci recyklovaného obsahu podle tohoto nařízení by Komise měla do 95 měsíců od jeho vstupu v platnost zveřejnit přezkum stavu technologického vývoje a environmentální výkonnosti plastů z biologického materiálu ve vozidlech a případně předložit legislativní návrh s požadavky a cíli v oblasti udržitelnosti.

²¹ Úř. věst. L 171, 27.6.1981, s. 13.

²² Úř. věst. L 186, 5.8.1995, s. 44.

- (20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie vypracovaná na základě konzultací s relevantními subjekty Komise a zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.
- (21) Existuje potenciál ke zvýšení používání recyklovaného obsahu ve vozidlech pro jiné materiály běžně používané v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Proto je vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro recyklovaný obsah neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou, a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztríděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.

- (22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu [...] hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v daných typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.
- (23) V souladu s požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252²³ a vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o recyklovaném obsahu ve vozidlech a o kritických surovinách používaných v dílech a konstrukčních částech vozidel, měla by se tato ustanovení použít jako odvětvové provedení ustanovení obsažených v nařízení (EU) 2024/1252[...]. Tím se zajistí zefektivnění a integrace různých povinností týkajících se informací, označování a vyjímání podle postupů tohoto nařízení s ohledem na povinnosti týkající se jiných dílů, konstrukčních částí a materiálů. Kromě toho by v zájmu zajištění soudržného uplatňování ustanovení obou nástrojů mělo být nařízení (EU) 2024/1252 v nezbytném rozsahu změněno prostřednictvím pozměňujícího ustanovení v tomto nařízení.

²³ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/1542 [...] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
- (25) Systém schvalování typu stanovený v nařízení (EU) 2018/858 vyžaduje, aby výrobci konstruovali svá vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu se schváleným typem vozidla. Aby bylo zajištěno, že výrobci splňují požadavky na oběhovost, které se na ně vztahují ve fázi schvalování typu a které jsou stanoveny v tomto nařízení, a že orgány udělující schválení typu mohou ověřit jejich splnění, je nezbytné, aby výrobci zahrnuli do dokumentace informace požadované pro postup schvalování typu. Aby se zvýšila transparentnost a bylo zajištěno, že požadované informace o schválení typu jsou předkládány způsobem, který je v souladu s požadavky jiných právních předpisů upravujících požadavky na schvalování typu vozidel, měla by Komise změnit pravidla stanovená v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/683²⁴, která standardizují dokumenty a informace, jež mají být zahrnuty do dokumentace, a upřesňují tak správní požadavky na schvalování typu.

²⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).

- (26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti pro každou kategorii vozidla, v níž vyrábějí nový typ a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a měla by být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.
- (27) Aby se zvýšila transparentnost používání recyklovaných materiálů v automobilovém průmyslu a byly poskytnuty pobídky ke zvýšení úrovně recyklovaného obsahu, měli by být výrobci vozidel povinni předložit technickou dokumentaci, která by uváděla procento recyklovaných materiálů přítomných v nových typech vozidel, které jsou předkládány ke schválení typu. Tento požadavek by se měl vztahovat na vybrané materiály, u nichž by zvýšení úrovně recyklovaného obsahu ve vozidlech mělo obzvláště významné přínosy pro životní prostředí. Jako součást žádosti o schválení typu by mělo být orgánu udělujícímu schválení typu společně s dalšími dokumenty předloženo povinné prohlášení.

- (28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobcí vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění vysoce kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [...] 2024/1252. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platform zřízených výrobcí a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.
- (29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

- (30) Výrobci a jejich dodavatelé by měli používat normy pro kódování konstrukčních částí a materiálů, které byly původně zavedeny v rozhodnutí Komise 2003/138/ES²⁵, pro označování a identifikaci plastových a elastomerových dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel. Měli by zajistit, aby všechny díly a konstrukční části vozidel byly označeny v souladu s ostatními použitelnými právními předpisy Unie, zejména pokud jde o označování baterií a permanentních magnetů obsažených ve vozidlech, která uvádějí na trh. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VI, která upřesňuje, jak by díly a konstrukční části vozidel měly být označeny.

²⁵ Rozhodnutí Komise 2003/138/ES ze dne 27. února 2003, kterým se stanoví normy označování konstrukčních částí a materiálů pro vozidla podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 53, 28.2.2003, s. 58).

- (31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím jiným digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023/1542 [...], nařízení Evropského parlamentu a Rady [...]2024/1781²⁶ a nařízení Evropského parlamentu a Rady [...]2024/1257²⁷, vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace digitální pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1781 ze dne 13. června 2024 o vytvoření rámce pro stanovení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků, o změně směrnice (EU) 2020/1828 a nařízení (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnice 2009/125/ES[...].

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362[...].

- (32) S cílem zajistit, aby výrobci a další hospodářské subjekty podléhali ve všech členských státech stejným pravidlům, je nutné stanovit harmonizovaná pravidla pro nakládání s odpady z vozidel s ukončenou životností. To by mělo vést k vysoké úrovni ochrany lidského zdraví a životního prostředí v celé Unii. Výsledkem by byla i další harmonizace kvality služeb v oblasti nakládání s odpady poskytovaných hospodářskými subjekty a usnadnilo by to fungování trhu s druhotnými surovinami.
- (33) Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má [...] kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by pouze autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.
- (33a) [...] Pokud výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců uzavřou s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními smlouvy výhradně za účelem [...] splnění své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, měly by být tyto smlouvy v souladu se zásadami práva v oblasti hospodářské soutěže a neměly by obsahovat ustanovení, která autorizovaným zpracovatelským zařízením zakazují prodej dílů, konstrukčních částí nebo materiálů pocházejících z demontáže vozidel s ukončenou životností nebo ze zpracování odpadů z takových vozidel jiným hospodářským subjektům, než je výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců. Tyto smlouvy by mohly vycházet ze vzoru stanoveného daným členským státem. [...]

- (34) Směrnice 2000/53/ES zavádí základní povinnost výrobců vozidel hradit část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. Na základě této povinnosti, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a v souladu s obecnými minimálními požadavky na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES²⁸, je vhodné stanovit na úrovni Unie požadavky týkající se odpovědnosti výrobců vozidel v souvislosti s nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Výrobci by měli mít rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která uvedli na trh, jakmile tato vozidla dosáhnou fáze ukončení životnosti. Součástí rozšířené odpovědnosti výrobce by měla být povinnost zajistit, aby vozidla, která výrobci dodávají na trh v členském státě, byla sbírána a zpracovávána v souladu s tímto nařízením a aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří tato vozidla zpracovávají, plnili cíle recyklace stanovené tímto nařízením.
- (35) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. Registr by měl být rovněž používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce. Vlastnosti a procesní aspekty spojené s tímto registrem by měly být rovněž v souladu s registrem výrobců zřízeným podle nařízení (EU) 2023/1542[...], aby výrobci vozidel a výrobci baterií mohli používat tentýž registr. Aby se usnadnila registrace výrobců ve všech členských státech, měla by Komise zřídit internetovou stránku obsahující odkazy na všechny vnitrostátní registry.
- (36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit [...] zplnomocněného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce. Zastupuje-li v daném členském státě jeden zplnomocněný zástupce více než jednoho výrobce, uvede tento zplnomocněný zástupce název a kontaktní údaje každého ze zastoupených výrobců zvlášť.

²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. pokud se členský stát nerozhodne požadovat, aby výrobce zastupovala organizace odpovědnosti výrobců. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytnou. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, měl by být podle čl. 8a odst. 6 směrnice 2008/98/ES stanoven v souladu se zásadami práva v oblasti hospodářské soutěže pravidelný dialog mezi zúčastněnými stranami. Musí být zaručena ochrana obchodního tajemství. [...].
- (38) Výrobci by měli financovat část nákladů na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků stanovených v tomto nařízení, zejména povinností zaměřených na zajištění vyšší kvality druhotných surovin získávaných z vozidel. Přesná výše nákladů na tyto operace, které by měli hradit výrobci, by měla být určena s přihlédnutím k příjmům, které autorizovaná zpracovatelská zařízení a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady získávají z prodeje použitých náhradních dílů nebo konstrukčních částí a druhotných surovin získaných z vozidel s ukončenou životností. Za tímto účelem by měly příslušné orgány ve spolupráci s výrobci a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sledovat průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování, jakož i výši finančních příspěvků hrazených výrobci, aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení nákladů mezi všechny zainteresované hospodářské subjekty.

- (39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením. Vzhledem k tomu, že toto nařízení zavádí změny týkající se finanční odpovědnosti výrobců za sběr vozidel s ukončenou životností, na něž se vztahuje směrnice 2000/53/ES, měla by být navíc přijata vhodná ustanovení, která zohlední přechod od směrnice 2000/53/ES k tomuto nařízení.
- (40) Výrobci, kteří se rozhodnou plnit své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, by měli rovněž poskytnout záruku, která bude použita k pokrytí nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností. Tyto záruky lze použít zejména v případech, kdy se dotyční výrobci dostanou do platební neschopnosti nebo trvale ukončí svou činnost.
- (41) V případě, že výrobce vykonává své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců, měly by být finanční příspěvky hrazené výrobcem modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zamezilo narušení jednotného trhu, měly[...] by být [...] uplatňovány prováděcí pravomoci [...] svěřené Komisi [...], pokud jde o stanovení [...] podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.
- (41a) Některé členské státy již možná při provádění směrnice 2000/53/ES zavedly struktury rozšířené odpovědnosti výrobce a systémy nakládání s odpady, které jsou základem pro příslušná vnitrostátní povolení a smluvní ujednání. Tyto členské státy by měly mít možnost uvedené systémy nadále používat, pokud jsou v souladu s povinnostmi vyplývajícími z tohoto nařízení.

V případě státem řízených organizací odpovědnosti výrobců, které nemají pověření od zastupovaného výrobce, by se požadavky týkající se daných pověření, které jsou stanoveny v tomto nařízení, neměly uplatňovat.

Pokud je poplatek za rozšířenou odpovědnost výrobců účtovaný organizací odpovědnosti výrobců klasifikován jakožto veřejný příjem, jak je tomu v případě státem řízených organizací odpovědnosti výrobců, a s cílem splňovat rozpočtová pravidla, která vyžadují, aby veřejné příjmy vycházely z přesných údajů, měl by mít členský stát možnost požadovat, aby výrobce předkládal informace uvedené v článku 49, které jsou relevantní pro modulaci poplatků, příslušnému orgánu odpovědnému za registr častěji než jednou ročně.

- (42) ~~Jelikož v~~ Vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla [...] uvedena na trh. Pokud lze určit v členském státě, v němž se dané vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností, výrobce ve smyslu tohoto nařízení, měl by tento výrobce uhradit náklady na sběr a zpracování. Jelikož však není vždycky možné výrobce v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností, určit, je rovněž potřebné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce, která by měla platit nejen v této konkrétní situaci. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Za tímto účelem by měl každý výrobce poprvé zpřístupňující vozidlo na trhu Unie jmenovat v každém členském státě zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Výrobci by rovněž měli mít možnost pověřit organizaci odpovědnosti výrobců, aby jednala jako jejich zplnomocněný zástupce. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců. Za účelem pokrytí nákladů na nakládání s odpady by měl mít členský stát rovněž možnost požadovat, aby vlastníci vozidel zaplatili správní poplatek za ojetá vozidla nebo vozidla, u nichž nelze určit žádného výrobce a která jsou v daném členském státě registrována poprvé.

- (43) Aby bylo zajištěno plnění těchto povinností a zamezilo se narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení dalších podrobných pravidel týkajících se povinností výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností přeshraničních mechanismů.
- (44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo sběrného místa bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.
- (45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

- (46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. V případě chybějící baterie elektrického vozidla by měl vlastník vozidla prokázat, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542. S cílem zabránit nezákonné demontáži cenných dílů a konstrukčních částí z vozidel s ukončenou životností a podpořit sběr kompletních vozidel s ukončenou životností by opatření týkající se toho, zda je odevzdání vozidel s ukončenou životností bezplatné, mohla být založena na finančních pobídkách. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.
- (47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo poslednímu vlastníkovi vozidla po odevzdání vozidla s ukončenou životností vydat osvědčení o likvidaci [...]. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES²⁹ a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizovaná zpracovatelská zařízení [...] měla zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.

²⁹ Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

- (48) Navzdory povinnosti podle směrnice 2000/53/ES předat všechna vozidla s ukončenou životností ke zpracování do autorizovaného zpracovatelského zařízení existuje velmi významný podíl vozidel, o nichž není známo, kde se nacházejí, a která mohla být buď nezákonně zpracována, nebo vyvezena jako vozidla s ukončenou životností, nebo jejichž status není řádně nahlášen registračním orgánům členských států. Taková vozidla se označují jako „pohřešovaná vozidla“. Členské státy by měly posílit spolupráci, aby se snížil počet pohřešovaných vozidel. Uznávání osvědčení o likvidaci vydaných v jiném členském státě a povinnost informovat orgány členských států, v nichž je vozidlo registrováno, o tom, že bylo vydáno osvědčení o likvidaci, by měly umožnit lepší sledování místa, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí.
- (49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Vozidlo, když dospěje do fáze konce životnosti, by měli odevzdat do sběrných míst nebo autorizovaných zpracovatelských zařízení [...]. Pokud jsou vozidla poškozená a pojišťovny prohlásí, že se jedná o technickou nebo ekonomickou totální škodu, měla by se na ně rovněž vztahovat zvláštní ustanovení. V případě opuštěných vozidel by orgány měly stanovit pravidla pro prohlášení vozidla za vozidlo s ukončenou životností a postupovat v souladu s ustanoveními tohoto nařízení. Opuštěná vozidla zahrnují případy, kdy byla vozidla zanechána bez dozoru nebo neoprávněně na veřejném prostranství, nebo vozidla, která byla zaparkována na soukromém pozemku bez souhlasu vlastníka pozemku, nebo vozidla, která nebyla vyzvednuta po oznámení příslušných orgánů vlastníkovu vozidla, nebo vozidla, která podle příslušných orgánů představují nebezpečí pro ostatní silniční provoz.
- (50) V zájmu zajištění jednotného zpracování vozidel s ukončenou životností v Unii způsobem šetrným k životnímu prostředí je nezbytné zajistit, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení přijímala a zpracovávala všechna vozidla s ukončenou životností, díly, konstrukční části a materiály, včetně odpadních dílů z oprav vozidel, v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení, nejlepšími dostupnými technikami a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU³⁰.

³⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (51) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských zařízení při nakládání s vozidly s ukončenou životností způsobem, který nemá nepříznivý vliv na životní prostředí nebo lidské zdraví a přispívá k dosažení cílů oběhového hospodářství Unie, je nutné stanovit povinnosti vztahující se na tato zařízení a zahrnující všechny jejich činnosti od přijetí a uskladnění vozidla s ukončenou životností až po jeho konečné zpracování.
- (52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.
- (53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, lidského zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek ~~co nejdříve~~ do 30 dnů po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na člověka nebo životní prostředí.
- (54) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) 2023/1542 [...] musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty všechny baterie zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.

- (55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. [...]Tyto díly a konstrukční části by měly být nedestruktivním způsobem vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. Pokud díly a konstrukční části nemohou žádný z těchto účelů splnit, včetně případů, kdy neexistuje tržní poptávka po opětovném použití, repasování nebo renovaci, mohou být tyto díly a konstrukční části odstraněny i destruktivním (poloautomatizovaným) způsobem. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí [...]. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. Za tímto účelem jsou v části G přílohy VII uvedena kritéria pro drcení s jinými odpady a mezní hodnoty pro zvýšení kvality výstupních frakcí. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.
- (56) Jakmile autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností, měla by na základě objektivních kritérií souvisejících s technickými vlastnostmi dílů a konstrukčních částí a požadavky na bezpečnost vozidla pečlivě posoudit a určit, zda jsou tyto díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci.
- (57) Nařízení (EU) 2023/[...]1542 stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla, pokud poslední vlastník vozidla poskytne dokumentaci s cílem prokázat, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

- (58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro okamžité opětovné použití nebo další repasování nebo renovaci ze strany profesionálních provozovatelů, by neměly být považovány za odpad. Díly a konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel s ukončenou životností a autorizovanými zpracovatelskými zařízeními vyhodnoceny jako vhodné k opětovnému použití, jsou obvykle určeny pro sekundární použití a v případě renovace nebo repasování jsou zaslány profesionálním provozovatelům. V zájmu respektování hierarchie způsobů nakládání s odpady a podpory oběhového využívání náhradních dílů by převod těchto dílů a konstrukčních částí mezi hospodářskými subjekty neměl být omezován. Tyto díly a konstrukční části by měly být řádně zkontrolovány, vyčištěny a v případě potřeby testovány autorizovaným zpracovatelským zařízením, aby mohly být okamžitě, bez jakéhokoli dalšího předzpracování, opětovně použity, nebo aby mohly být v jiných případech vhodné pro další repasování nebo renovaci. Jakmile jsou tyto díly a konstrukční části autorizovaným zpracovatelským zařízením převedeny, neměly by být považovány za odpad. Každý převod těchto dílů nebo konstrukčních částí by měl zahrnovat technické posouzení jejich fungování, řádné označení a vhodné balení proti poškození během přepravy. Kromě toho by měl prodávající dílů poskytnout kopii faktury nebo smlouvy týkající se převodu. [...] Na druhé straně díly a konstrukční části, které nejsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by měly být považovány za odpad, a jejich vývoz by se proto měl řídit nařízením (EU) 2024/1157 o přepravě odpadů³¹. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmul, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1157 ze dne 11. dubna 2024 o přepravě odpadů, o změně nařízení (EU) č. 1257/2013 a (EU) 2020/1056 a o zrušení nařízení (ES) č. 1013/2006 (Úř. věst. L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (59) Při hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že použité náhradní díly a konstrukční části jsou nabízeny veřejnosti neidentifikovanými poskytovateli a často pocházejí z nezákonných činností. Proto by měly být stanoveny nové požadavky týkající se obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Tyto díly a konstrukční části by měly být především označeny štítkem uvádějícím identifikační číslo vozidla, z něhož byly konstrukční část nebo díl odstraněny, a údaje o provozovateli, který je odstranil, měly by být náležitě chráněny před poškozením během přepravy, nakládky a vykládky dílů a konstrukčních částí a měly by být opatřeny kopií faktury nebo smlouvy týkající se převodu dílů nebo konstrukčních částí za účelem opětovného použití, repasování nebo renovace [...].
- (59a) Pokud je konečným uživatelem spotřebitel, směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 by se vztahovala na prodej použitých, repasovaných nebo renovovaných dílů a součástí mezi podniky a spotřebiteli³². Uvedená směrnice vyžaduje, aby prodané zboží bylo v souladu s kupní smlouvou, a stanoví odpovědnost prodávajícího a nápravy pro spotřebitele v případě nesouladu se smlouvou, jako je bezplatná oprava nebo výměna zboží. Vzhledem k tomu, že odstraněné díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití nebo renovované díly a konstrukční části představují použité zboží ve smyslu směrnice (EU) 2019/771, prodávající a spotřebitel se mohou dohodnout na kratší době odpovědnosti nebo promlčecí lhůtě, která není kratší než jeden rok, pokud dotčený členský stát takovou možnost stanovil. Dotčené hospodářské subjekty se vyzývají, aby spotřebitelům a jejich zákazníkům při transakcích mezi podniky poskytovaly na opětovně použité, repasované a renovované díly a konstrukční části obchodní záruky.

³² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES (Úř. věst. L 136, 22.5.2019, s. 28).

- (60) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí by některé konstrukční části a díly, které byly vyjmuty z vozidel s ukončenou životností, neměly být opětovně používány, repasovány ani renovovány. Takové díly a konstrukční části by se neměly používat ani při výrobě nových vozidel, ani ve vozidlech, která již byla uvedena na trh. Je však nezbytné stanovit podmínky, za nichž je opětovné použití těchto dílů a konstrukčních částí přijatelné.
- (61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.
- (62) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že definice recyklace v této směrnici je příliš široká a není v souladu se směrnicí 2008/98/ES, neboť za recyklaci považuje „zasypávání“. Nařízení by tudíž mělo sladit definici recyklace se směrnicí 2008/98/ES a vyloučit zasypávání z její oblasti působnosti.
- (63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici. Pokud jsou díly nebo konstrukční části úspěšně repasovány nebo renovovány, měly by být autorizovaným zpracovatelským zařízením započítány do plnění cílů pro opětovné použití.

- (64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály měly být zpracovány v drticím zařízení v kombinaci s [...] jiným odpadem pouze tehdy, pokud jsou splněna určitá kritéria a limitní hodnoty.
- (65) V zájmu dalšího zvýšení kvality zpracování vozidel s ukončenou životností by [...] mělo být možné skládkovat pouze frakce odpadu vzniklé z rozdrčených vozidel s ukončenou životností, které obsahují neinertní odpad a [...] nepřekračují určité limitní hodnoty.
- (66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) [...] 2024/1157.
- (67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v zásadě rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [...] 2024/1157.

- (68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla v rámci Unie nebo do třetích zemí, by měl zejména [...] předložit dokumentaci, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Tato dokumentace může být posouzením podle přílohy I, jež obsahuje kritéria pro určení, zda se jedná o vozidlo s ukončenou životností, nebo platným osvědčením o technické způsobilosti vozidla. Posouzení podle přílohy I se závaznými kritérii v části A a orientačními kritérii v části B by mělo být prováděno postupně. Jakmile je splněno jedno závazné kritérium části A, je dané vozidlo vozidlem s ukončenou životností. Pokud není použitelné žádné z kritérií v části A, je třeba zkontrolovat orientační kritéria z části B. Pokud by se použilo jedno z těchto orientačních kritérií, bylo by nutné provést další technické posouzení, aby bylo možné určit, zda lze vozidlo za účelem získání osvědčení o technické způsobilosti vozidla opravit. Pokud tomu tak není, je třeba dotyčné vozidlo považovat za vozidlo s ukončenou životností. V části C přílohy I by však měla být stanovena kritéria umožňující výjimku pro vozidla, která by sice byla podle části A nebo B klasifikována jako vozidla s ukončenou životností, ale jedná se o vozidla zvláštního kulturního zájmu. Posouzení podle přílohy I by měl provést nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu, ale bylo by na členských státech, aby rozhodly, jak přesně by měli být tito nezávislí znalci jmenováni. Nezávislí znalci v oblasti automobilového průmyslu by měli být odborníci se specializovanými znalostmi v oblasti technologií automobilového průmyslu, oprav a údržby nebo posuzování hodnoty vozidel, kteří jsou jmenováni za účelem poskytování nestranných odborných znalostí, aniž by docházelo ke střetu zájmů se zúčastněnými stranami. Aby se zabránilo nadměrné zátěži pro vlastníky vozidel a pozornost se zaměřila především na situaci většiny potenciálních vozidel s ukončenou životností, měla by být zahrnuta výjimka pro prodej vozidel způsobilých k provozu na pozemních komunikacích osobami, které nejsou hospodářskými subjekty a u nichž se skutečný prodej neuskutečňuje prostřednictvím smluv uzavřených na dálku nebo online platform. Pokud se prodávající a kupující setkají pouze online, ale skutečný prodej probíhá osobně, neměl by být tento prodej považován za prodej prostřednictvím smluv uzavřených na dálku nebo online platform. S ohledem na zvláštní úlohu pojišťoven, pokud jde o poškozená vozidla, měla by se na tyto pojišťovny vztahovat zvláštní ustanovení, aby se zajistilo, že vozidla s ukončenou životností, která jsou deklarována jako technická nebo ekonomická totální škoda, skončí v autorizovaných zpracovatelských zařízeních. [...] Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu částí A, B a C oddílu 1 bodu 1 přílohy I, kde se stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.

- (69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“³³ zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program OSN pro životní prostředí³⁴, a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU³⁵. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Měla by být stanovena příslušná výjimka pro vozidla zvláštního kulturního zájmu způsobem, který nenarušuje automatizované celní postupy.

³³ Dokument COM(2021)400.

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

³⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

(70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz, aniž by byl ztěžován obchod mezi Unií a třetími zeměmi. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a propojení registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu informací o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399³⁶. Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399. Platforma MOVE-HUB by se využívala k výměně zpráv mezi členskými státy. Členské státy mohou pro připojení k elektronickému systému MOVE-HUB i nadále používat své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS).

³⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

- (71) V zájmu zajištění jednotných podmínek k provádění vývozních požadavků by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vývoji nezbytných elektronických systémů a zajištění jejich interakce s vnitrostátními systémy.
- (72) Členské státy by měly navzájem spolupracovat, aby zajistily účinné provádění požadavků upravujících vývoz ojetých vozidel a poskytovaly si vzájemnou pomoc. Součástí této pomoci by měla být výměna informací za účelem ověření statusu vozidel před jejich vývozem, včetně potvrzení informací o registraci v členském státě, kde byla dříve registrována. Spolupráce by měla zahrnovat mimo jiné poskytování přístupu k relevantním dokumentům a informacím, včetně zjištění kontrol, při současném dodržování platných předpisů o ochraně údajů, jimiž se dožádaný orgán řídí. Kromě toho by příslušné orgány členských států měly v rámci komplexní spolupráce spolupracovat s orgány třetích zemí.
- (73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013³⁷. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

³⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

- (74) Aby se předešlo riziku, že vozidla budou vyvážena bez požadovaných dokladů uvádějících identifikační číslo vozidla a způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích a že nesplnění vývozních požadavků bude odhaleno až poté, co vozidlo opustí Unii, nemělo by být povoleno uplatňovat [...] zápis do záznamů deklaranta a postupy vlastního posouzení podle nařízení (EU) č. 952/2013. Tyto postupy by celním orgánům bránily v provádění kontrol v reálném čase prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví, což by zvýšilo riziko porušení pravidel Unie pro vývoz ojetých vozidel.
- (75) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise považovala za nedostatek směrnice chybějící požadavky na povinné kontroly. Toto nařízení by proto mělo členským státům uložit určité povinnosti týkající se odhalování protiprávních činností v oblasti sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a stanovit minimální požadavky týkající se četnosti a rozsahu kontrol autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst, rozsahu a vlastností zařízení, na něž se tyto kontroly vztahují. Tím by byla zabezpečena konkurenceschopnost autorizovaných zpracovatelských zařízení ve vztahu k nelegálním provozovatelům a bylo by zajištěno trvalé dodržování podmínek povolení a požadavků na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností.
- (76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by měl být celkový počet subjektů, u nichž mají být provedeny inspekce, které mají být zkontrolovány, včetně autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst, jakož i provozovatelů, kteří mají být kontrolováni v rámci strategie zaměřené na odhalování nezákonných činností, [...] vypočítán jako nejméně 10 % autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst působících v členském státě[...]. [...]Kontroly by měly být podrobeny rovněž další zařízení a hospodářské subjekty, pokud by mohly být zapojeny do zpracování vozidel s ukončenou životností nebo prodeje použitých náhradních dílů a konstrukčních částí. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení (EU) 2024/1157[...].

- (77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována.
- (78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo lidském zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.
- (79) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Sankce by měly být zavedeny zejména za porušení ustanovení o vývozu ojetých vozidel, o odevzdávání vozidel s ukončenou životností v autorizovaných zpracovatelských zařízeních nebo na sběrných místech a o obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

- (80) Zavedení povinnosti podávat zprávy je nezbytné k zajištění řádného provádění, sledování a hodnocení právních předpisů Unie a k poskytování aktuálních informací o transparentnosti trhům. Správné a platné údaje jsou nezbytné k tomu, aby Komise mohla posoudit, zda opatření stanovená v nařízení řádně fungují, a v případě potřeby navrhnout další úpravy, jejichž cílem je zajistit zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí nebo zefektivnit provádění nařízení. S cílem omezit zátěž spojenou s podáváním zpráv by se měly oznamovat pouze údaje, které jsou nezbytné pro účely provádění tohoto nařízení, a podávání zpráv by měly usnadňovat digitální nástroje. Na základě těchto prvků by mělo být stanoveno, které údaje mají hospodářské subjekty oznamovat příslušným orgánům a členské státy Komisi. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění požadavků na podávání zpráv by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Prováděcí akty, které by měly nahradit rozhodnutí Komise 2005/293/ES³⁸, by měly rovněž stanovit metodiku pro výpočet a ověření, zda bylo dosaženo cílů opětovného použití, recyklace a využití.
- (81) Příslušné orgány členských států hrají důležitou úlohu při ověřování plnění povinností podle tohoto nařízení, které se týkají sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi, včetně lepšího sledování místa, kde se vozidla nacházejí, těmito orgány a boje proti nezákonnému nakládání s vozidly s ukončenou životností. Členské státy by tudíž měly požadovat, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a další příslušné hospodářské subjekty poskytovali příslušným orgánům údaje, které jim umožní lépe sledovat, jak jsou prováděna ustanovení o sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi.
- (82) Prováděcí pravomoci, které jsou tímto nařízením svěřeny Komisi, by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011³⁹.
- (83) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla vhodnou konzultaci, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě

³⁸ Rozhodnutí Komise 2005/293/ES ze dne 1. dubna 2005, kterým se stanoví prováděcí pravidla kontrolování opětovného použití, recyklace a cílů opětovného použití, recyklace u vozidel s ukončenou životností stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES (Úř. věst. L 94, 13.4.2005, s. 30).

³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁴⁰, podle níž by měli být ohledně každého návrhu aktu v přenesené pravomoci připravovaného útvaru Komise včas konzultováni odborníci členských států. Odborníci členských států by měli obdržet návrhy aktů v přenesené pravomoci, návrh pořadu jednání a jakékoli další relevantní dokumenty včas, aby měli dostatek času na přípravu. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (84) Příloha II nařízení (EU) 2019/1020, která uvádí harmonizační právní předpisy Unie bez ustanovení o sankcích, by měla být změněna tak, aby byly z tohoto seznamu vypuštěny směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES, neboť je nezbytné, aby stávající nařízení obsahovalo ustanovení o sankcích.
- (85) Je zapotřebí zajistit, aby byla v průběhu procesu EU schvalování typu ověřena ustanovení a požadavky tohoto nařízení týkající se schvalování typu. Nařízení (EU) 2018/858 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

⁴⁰ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise ~~by měla~~ navrhla pro účely řešení tohoto problému revizi směrnice Rady 1999/37/ES⁴¹ o registračních dokladech vozidel⁴². Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členskými státy, pokud jde o elektronické zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

⁴¹ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁴² Návrh směrnice o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidel zaznamenávaných ve vnitrostátních registrech vozidel a o zrušení směrnice Rady 1999/37/ES, COM/2025/179 final.

- (87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů v oblasti recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na [...] vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla, nebo na jiné díly vozidla, které bylo typově schváleno v rámci víceetapového schválení typu. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování. Komise by rovněž měla přezkoumat stav technologického rozvoje a environmentální výkonnost obsahu plastů z biologického materiálu ve vozidlech a případně předložit legislativní návrh na stanovení příslušných cílů.
- (88) Zpráva Komise by měla rovněž obsahovat posouzení opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a posouzení toho, zda je třeba zlepšit sledovatelnost takových látek. Měla by také posoudit, zda je třeba zavést opatření týkající se látek, které mohou ovlivnit zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti, aby bylo dosaženo většího souladu s nařízením (EU) 2024/1781[...].
- (89) Je nutné poskytnout hospodářským subjektům dostatek času, aby splnily své povinnosti podle tohoto nařízení, a členským státům, aby vytvořily správní infrastrukturu potřebnou pro jeho používání. Použití tohoto nařízení by proto mělo být odloženo.

- (90) Aby členské státy mohly přijmout nezbytná správní opatření týkající se zřízení systémů sběru a zároveň zachovat kontinuitu pro hospodářské subjekty a provozovatele zařízení pro nakládání s odpady, mělo by být zrušení směrnice 2000/53/ES odloženo.
- (91) Toto nařízení nemění pravidla pro omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech stanovená směrnicí 2000/53/ES ani výjimky z těchto omezení. Zavádí však jasnější pravidla pro to, jak má být během procesu schvalování typu ověřováno dodržování těchto omezení, jakož i dalších požadavků na oběhovost. S cílem zajistit, aby měli výrobci dostatek času na dosažení souladu s těmito pravidly, by jejich uplatňování mělo být odloženo. Proto by ustanovení směrnice 2000/53/ES týkající se omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu měla zůstat v platnosti, dokud se tato pravidla nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita a bylo zaručeno, že vozidla uváděná na trh Unie neobsahují tyto látky v jiných případech, než stanoví uvedená směrnice.
- (92) Toto nařízení rovněž obsahuje jasnější ustanovení o rozšířené odpovědnosti výrobce než směrnice 2000/53/ES. Jelikož zavedení těchto systémů a nezbytných vnitrostátních předpisů o opravňování výrobců a organizací odpovědnosti výrobců vyžaduje určitý čas, mělo by být uplatňování těchto ustanovení odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se tato ustanovení nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o financování nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností ze strany výrobců.
- (93) Toto nařízení rovněž obsahuje nové požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností, zejména na vyjmutí dílů a konstrukčních částí za účelem podpory jejich opětovného použití, repasování nebo renovace, jakož i zvýšení kvality recyklačních procesů. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady potřebují čas, aby se těmito novým požadavkům přizpůsobili, a jejich uplatňování by proto mělo být odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se tyto požadavky nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o zpracování vozidel s ukončenou životností.
- (94) Povinnosti podle směrnice 2000/53/ES týkající se podávání zpráv a související povinnosti týkající se předávání údajů Komisi by měly po určitou dobu zůstat v platnosti, aby byla zajištěna kontinuita do doby, než Komise přijme nová pravidla pro výpočet a formáty zpráv podle tohoto nařízení.

- (95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií [...]L1e–L7e, M2, M3, N2, N3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.
- (96) Vzhledem k tomu, že všechna pravidla pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti jsou obsažena v tomto nařízení, zrušení směrnice 2005/6564/ES by mělo být v zájmu srozumitelnosti, logiky a zjednodušení odloženo. Tím se poskytne výrobcům dostatek času na to, aby zajistili, že typy vozidel, které projektují a konstruují, splňují požadavky na oběhovost, a schvalovacím orgánům na provedení nových pravidel.
- (97) Jelikož cílů tohoto nařízení, tj. přispět k fungování jednotného trhu, předcházet nepříznivým dopadům nakládání s vozidly s ukončenou životností a omezovat je a zajistit vysokou úroveň ochrany lidského zdraví a životního prostředí, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale může jich být z důvodu potřeby harmonizace lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(98) Dne 1. února 2020 vystoupilo Spojené království z Evropské unie. Dohoda o vystoupení⁴⁴ byla uzavřena mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé. Schválena byla rozhodnutím Rady (EU) 2020/135⁴⁵ ze dne 30. ledna 2020 a v platnost vstoupila dne 1. února 2020. Dohoda o vystoupení stanoví přechodné období, které skončilo dne 31. prosince 2020. Na konci tohoto přechodného období přestalo pro Spojené království platit právo Unie a zároveň začal platit Protokol o Irsku/Severním Irsku, nyní označovaný jako Windsorský rámec⁴⁶, který je nedílnou součástí dohody o vystoupení. V souladu s čl. 5 odst. 4 Windsorského rámce a bodem 9 přílohy 2 Windsorského rámce se směrnice 2005/64/ES, jakož i právní akty Unie, kterými se uvedený právní akt provádí, mění nebo nahrazuje, použijí na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko. Toto nařízení nahrazuje směrnici 2005/64/ES, a proto by se použilo na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko. Vzhledem k oblasti působnosti Windsorského rámce je proto vhodné stanovit, že některá ustanovení tohoto nařízení by se na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko použít neměla.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

⁴⁴ Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7).

⁴⁵ Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁴⁶ Společné prohlášení Unie a Spojeného království ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii č. 1/2023 ze dne 24. března 2023 (Úř. věst. L 102, 17.4.2023, s. 87).

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na oběhovost projektování a výroby vozidel související s opětovnou použitelností, recyklovatelností a využitelností a použitím recyklovaného obsahu, které mají být ověřovány při schvalování typu vozidel, a požadavky na informace o dílech, konstrukčních částech a materiálech ve vozidlech a jejich označování. Stanoví rovněž požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce, sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, jakož i na vývoz ojetých vozidel z Unie do třetích zemí.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije:

- a) na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M1 a N1 ve smyslu čl. 4 odst. 1 písm. a) bodu i) a čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení (EU) 2018/858;

(a1) od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců po datu vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M1 a N1 vozidel zvláštního určení ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858, s výjimkou článku 34 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;

- b) od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M2, M3, N2, N3 a O ve smyslu čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;
- c) od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) 168/2013;
- d) od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců po datu vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla zvláštního určení a vozidla s ukončenou životností kategorií M2, M3, N2, N3 a O ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858, s výjimkou článků uvedených v odstavci 4 a článku 9;

2. Toto nařízení se nepoužije na:

[...]

[...]

- c) vozidla vyráběná v malých sériích definovaná v čl. 3 bodě 30 nařízení 2018/858;
- d) historická vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice 2014/45/EU;-
- e) vozidla zvláštního určení ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení 2018/858 vyráběná malým výrobcem; díly vozidel vyráběných malým výrobcem, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schválení typu jiného než základní vozidlo, a na karavany přívěsů podle bodu 5.6 přílohy I uvedeného nařízení.

3. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M2, M3, N2, N3 a O nevztahují tato ustanovení:

- a) článek 4 o opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel;
- b) článek 5 o požadavcích na látky ve vozidlech;
- c) článek 6 o minimálním recyklovaném obsahu ve vozidlech;

[...][...][...]

- g) článek 10 o prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech;
- h) čl. 12 odst. 1 o označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech;
- i) článek 13 o digitálním pasu oběhovosti vozidla;
- j) článek 21 o modulaci poplatků;
- k) článek 22 o mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) článek 34 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;

[...]

- s) čl. 36 odst. 2 o přepravě vozidel s ukončenou životností.

4. Bez ohledu na odst. 1 písm. c) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e nevztahují tato ustanovení:
- a) články uvedené v odstavci 3;
 - a1) článek 37a o příslušném orgánu;
 - b) článek 38 o kontrolách a požadavcích týkajících se vývozu ojetých vozidel;
 - c) článek 39 o automatizovaném ověřování identifikačního čísla vozidla a informací o statusu vozidla;
 - d) článek 40 o řízení rizik a celních kontrolách;
 - e) článek 41 o pozastavení;
 - f) článek 42 o propuštění k vývozu;
 - g) článek 43 o odmítnutí propuštění k vývozu;
 - h) článek 44 o spolupráci mezi orgány a výměně informací;
 - i) článek 45 o elektronických systémech;
 - j) Členské státy mohou osvobodit kategorie L1e, L2e a L6e od povinností podle čl. 23 odst. 5 a článků 25 a 37.
5. [...]
6. Bez ohledu na odst. 1 se písmena [.../ c)/.../ d), a e), články 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30 a 46 až 49 vztahují na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L1e, L2e, L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3, O a [...] kategorií vozidel zvláštního určení M2, M3, N2 a N3 s těmito úpravami:
- [...]/.../.../.../.../.../.../.../...
- a) článek 7 se použije pouze na položky 1a, 2, 3, 5, 8 a 9 části C přílohy VII;

- b) článek 8 se použije pouze s ohledem na povinnosti platné pro tyto kategorie vozidel;
- c) článek 9, je-li použitelný pro tyto kategorie vozidel, se použije pouze ve vztahu k odstavci 5 až 7 části A přílohy IV;
- d) čl. 16 písm. b) se nepoužije;
- e) článek 27 se použije s výjimkou odst. 2 písm. e);
- f) článek 30 se použije pouze na položky 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 a 9 části C přílohy VII;
- g) články 46 až 49 se použijí pouze ve vztahu k podávání zpráv a prosazování povinností platných pro tyto kategorie vozidel.

Článek 3

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - 1) „vozidlem“ jakékoli vozidlo definované v čl. 3 bodě 15 nařízení (EU) 2018/858 nebo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) č. 168/2013;
 - 2) „vozidlem s ukončenou životností“ vozidlo, které je odpadem ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2008/98/ES, nebo [...] které je odpadem podle [...] přílohy I;
 - 3) „typem vozidla“ jakýkoli typ vozidla definovaný v čl. 3 bodě 32 nařízení (EU) 2018/858 nebo typ vozidla definovaný v čl. 3 bodě 73 nařízení (EU) č. 168/2013;
 - 4) „opětovnou použitelností“ možnost opětovného použití dílů nebo konstrukčních částí demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
 - 5) „opětovným použitím“ jakákoli operace, při které se díly nebo konstrukční části vozidel s ukončenou životností použijí znovu pro stejný účel, pro který byly původně určeny;

- 6) „recyklovatelností“ možnost recyklování dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
- 7) „využitelností“ možnost využívání dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
- 8) „dodavatelem“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která dodává díly, konstrukční části nebo materiály výrobcí, který je používá k výrobě vozidel;
- 9) „plasty“ polymer ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (ES) č. 1907/2006, k němuž mohou být přidány přísady nebo jiné látky a který může být hlavní konstrukční částí struktury konečných výrobků; výjimkou jsou chemicky neupravené přírodní polymery;
- 10) „kritickými surovinami“ kritické suroviny ve smyslu čl. 24 ~~bodu 2~~ odst.1 nařízení (EU) [...] 2024/1252;
- 11) „spotřebitelským odpadem“ odpad vzniklý z výrobků [...], které byly uvedeny na trh nebo dodány k distribuci, spotřebě nebo použití ve třetí zemi v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty, nebo bezplatně;
- 12) „vyjmutím“ ruční, mechanický, chemický, tepelný nebo metalurgický způsob manipulace, díky němuž lze cílové díly, konstrukční části nebo materiály z vozidel s ukončenou životností jednotlivě identifikovat jako samostatný výstupní tok nebo součást výstupního toku;
- 13) „motorem na elektrický pohon“ elektromotor, který přeměňuje elektrický příkon na mechanický výstupní výkon pro zajištění trakce vozidla;
- 14) „baterií elektrického vozidla“ baterie elektrického vozidla podle definice v čl. 3 bodě 14 nařízení (EU) 2023/1542[...];
- 15) „autorizovaným zpracovatelským zařízením“ jakékoli zařízení nebo podnik, kterému je v souladu se směrnicí 2008/98/ES a tímto nařízením povoleno provádět sběr, uskladnění a zpracování vozidel s ukončenou životností;

- 16) „zpracováním“ jakákoli činnost po předání vozidla s ukončenou životností do zařízení pro odstranění znečišťujících látek, demontáž, lisování, hrubé rozdělení, drcení, využití nebo přípravu [...] před odstraněním odpadu z drcení a veškeré další operace prováděné pro účely využití nebo odstranění vozidla s ukončenou životností a jeho dílů, konstrukčních částí a materiálů;
- 17) „drcením“ jakákoli operace používaná pro hrubé rozdělení nebo rozbíjení vozidel s ukončenou životností;
- 18) „provozovatelem zařízení oprav a údržby“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která v souvislosti se svou obchodní, podnikatelskou, řemeslnou nebo profesní činností poskytuje služby oprav nebo údržby, ať už nezávisle na výrobcích, nebo s jejich povolením;
- 19) „uvedením na trh“ první zpřístupnění vozidla v Unii;
- 20) „uvedením na trh“ první dodání vozidla na trh Unie; „dodáním na trh“ dodání vozidla k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu, nebo bezplatně;
- 21) „provozovatelem zařízení pro nakládání s odpady“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která se v rámci své obchodní činnosti zabývá sběrem nebo zpracováním vozidel s ukončenou životností;
- 22) „výrobce“ jakýkoli producent, dovozce nebo distributor, který bez ohledu na použitý způsob prodeje, včetně smluv uzavřených na dálku ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice 2011/83/EU, v rámci své obchodní činnosti na území členského státu poprvé dodává vozidlo pro účely distribuce nebo použití;
- 23) „organizací odpovědnosti výrobců“ právní subjekt, který po finanční nebo po finanční a operativní stránce organizuje plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jménem několika výrobců;

- 24) „zplnomocněným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce“ fyzická nebo právnická osoba usazené v členském státě, [...] který se liší od členského státu, v němž je výrobce usazen, a jmenované výrobcem v souladu s čl. 8a odst. 5 třetím pododstavcem směrnice 2008/98/ES pro účely plnění povinností tohoto výrobce podle kapitoly IV tohoto nařízení;
- 25) „druhotnými surovinami“ materiály, které byly získány recyklací a mohou nahradit primární suroviny;
- 26) „vlastníkem vozidla“ fyzická nebo právnická osoba, která je držitelem vlastnického práva k vozidlu [...], nebo držitel [...] vozidla, nelze-li vlastníka identifikovat;
- 27) „technologií po drcení“ techniky a technologie používané ke zpracování materiálů z vozidel s ukončenou životností po jejich drcení za účelem dalšího využití v souladu s částí G bodem 2 přílohy VII;
- 28) „repasováním“ [...] profesionální činnosti, jejichž prostřednictvím se nová část nebo konstrukční část vyrábí z dílů a konstrukčních částí, které jsou [...] vyjmuty z vozidel [...] a [...] jejichž prostřednictvím je provedena alespoň jedna změna [...], která podstatně ovlivňuje [...] bezpečnost, výkonnost, účel nebo typ dílu nebo konstrukční části;
- 29) „renovací“ činnosti prováděné za účelem přípravy, čištění, zkoušení, údržby a v případě potřeby opravy dílu nebo konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel [...] s cílem obnovit výkon nebo funkčnost tohoto dílu nebo konstrukční části v rámci zamýšleného použití a rozsahu výkonu původně plánovaných ve fázi projektu a platných v době jejich uvedení na trh;
- 30) [...] ⁴⁷ [...]
- (31) [...] ⁴⁸ [...]
- 32) „neinertním odpadem“ odpad, který nesplňuje podmínky definice „inertního odpadu“ stanovené v čl. 2 písm. e) směrnice Rady 1999/31/ES⁴⁹;

⁴⁷ [...]

⁴⁸ [...]

⁴⁹ Směrnice Rady 1999/31/ES ze dne 26. dubna 1999 o skládkách odpadů (Úř. věst. L 182, 16.7.1999, s. 1).

- 33) „ojetým vozidlem“ vozidlo, které bylo registrováno v členském státě nebo jakékoli jiné zemi a není vozidlem s ukončenou životností;
- 34) „ojetým vozidlem určeným k vývozu“ ojeté vozidlo, které má být propuštěno do celního režimu stanoveného v článku 269 nařízení (EU) č. 952/2013;
- 35) „hospodářskými subjekty“ výrobci, [...], pojišťovny vozidel, dodavatelé, provozovatelé zařízení oprav a údržby, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a jakékoli jiné subjekty, které se zabývají projektováním vozidel, obchodem s ojetými vozidly, opětovným použitím, repasováním a renovacemi dílů a konstrukčních částí vozidel;
- 36) „vozidlem způsobilým k provozu na pozemních komunikacích“ vozidlo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. a) a b), čl. 5 odst. 4 a článkem 8 směrnice 2014/45/EU;
- 37) „ekonomickou totální škodou“ ztráta nebo poškození vozidla v rozsahu, v němž náklady na opravu převyšují jeho tržní hodnotu nebo hodnotu, na kterou bylo pojištěno;
- 38) „technickou totální škodou“ vážné poškození nebo úplné zničení vozidla do té míry, že vozidlo nelze opravit;
- 39) „sběrným místem“ hospodářský subjekt jiný než schválené zpracovatelské zařízení, který dočasně skladuje vozidla s ukončenou životností a připravuje shromážděná vozidla s ukončenou životností k předání do autorizovaných zpracovatelských zařízení ke zpracování.
- 40) „plasty na biologické bázi“ plasty vyrobené z biologických zdrojů, jako jsou vstupní suroviny z biomasy, organický odpad nebo vedlejší produkty. Plasty na biologické bázi mohou být obojí a bez ohledu na to, zda jsou buď biologicky rozložitelné či nikoli;

2. Kromě definic uvedených v odstavci 1 se použijí tyto definice:

- a) „odpad“, „odpadní oleje“, „držitel odpadu“, „nakládání s odpady“, „sběr“, „předcházení vzniku“, „recyklace“, „využití“, „zasypávání“, „odstranění“ a „systém rozšířené odpovědnosti výrobce“ ve smyslu čl. 3 bodů 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 směrnice 2008/98/ES;

- b) „schválení typu“, „vícestupňové schválení typu“, „konstrukční část“, „díly“, „náhradní díly“, „základní vozidlo“, „vozidlo vyráběné v malých sériích“, „vozidlo zvláštního určení“, „orgán pro dozor nad trhem“, „schvalovací orgán“, „výrobce“, „dovozce“ a „distributor“ ve smyslu čl. 3 bodů 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nařízení (EU) 2018/858;
- c) „registrace“, „osvědčení o registraci“, „pozastavení platnosti povolení“, „držitel osvědčení o registraci“ a „zrušení registrace“ ve smyslu čl. 2 písm. b), c), d), e) a f) směrnice 1999/37/ES;
- d) „historické vozidlo“, „technická prohlídka“ a „osvědčení o technické způsobilosti“ ve smyslu čl. 3 bodů 7, 9 a 12 směrnice 2014/45/EU;
- e) „látka vzbuzující obavy“ a „nosič dat“ ve smyslu čl. 2 bodů 28 a 30 nařízení [ekodesign udržitelných výrobků];
- f) „celní orgány“ ve smyslu čl. 5 bodu 1 nařízení (EU) 952/2013;
- g) „smlouvy uzavřené na dálku“ ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice 2011/83/EU;
- h) „online platforma“ ve smyslu čl. 3 písm. i) nařízení (EU) 2022/2065;
- i) „spotřebitel“ ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice (EU) 2019/771;
- j) „malý výrobce“ ve smyslu čl. 3 bodu 48 nařízení (EU) 2024/1257.

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA OBĚHOVOST

Článek 4

Opětovná použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je zkonstruováno tak, aby bylo:
 - a) opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnostních;
 - b) opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnostních.
2. Pro každý typ vozidla uvedený v odstavci 1 přijmou výrobci tato opatření:
 - a) shromažďovat potřebné údaje v rámci celého dodavatelského řetězce, zejména údaje o povaze a hmotnosti všech materiálů použitých při výrobě vozidel, aby bylo zajištěno trvalé plnění požadavků;
 - b) uchovávat všechny ostatní příslušné údaje o vozidle, které jsou nutné pro postup výpočtu uvedený v písmeni e);
 - c) ověřovat správnost a úplnost informací obdržených od dodavatelů;
 - d) rozdělení materiálů je řízeno a dokumentováno;
 - e) vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti pro účely odstavce 1 v souladu s metodikou, kterou Komise stanovila podle odstavce 3, nebo před přijetím této metodiky a jejím vstupem v platnost v souladu s normou ISO 22628:2002 v kombinaci s prvky uvedenými v části A přílohy II;
 - f) označovat díly a konstrukční části vozidel vyrobené z polymerů a elastomerů v souladu s čl. 12 odst. 1;

g) zajistit, aby díly a konstrukční části uvedené v části E přílohy VII nebyly opětovně použity při výrobě nových vozidel.

3. Komise do dne [OP: *Uved'te prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí [...] 24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*] přijme prováděcí akt, kterým se stanoví nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla, s přihlédnutím k prvkům uvedeným v příloze II.

Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

Článek 5

Požadavky na látky ve vozidlech

1. Přítomnost látek vzbuzujících obavy ve vozidlech a v jejich dílech a konstrukčních částech je co nejvíce omezena.
2. Kromě omezení stanovených v příloze XVII nařízení (ES) č. 1907/2006 a [...] omezení stanovených v přílohách I a II nařízení (EU) 2019/1021 a v nařízení (EU) 2023/1542 stanoví toto nařízení režim pro látky ve vozidlech.[...] Každý typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: *Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*] podle nařízení (EU) 2018/858 nebo nové díly nebo konstrukční části uvedené na trh pro takové vozidlo nesmí obsahovat olovo, rtuť, kadmium ani šestimocný chrom.
- 2a. Do [vložte prosím datum nejpozději 24 měsíců po přijetí tohoto nařízení] vypracuje Komise zprávu o přítomnosti látek vzbuzujících obavy ve vozidlech s cílem určit, do jaké míry negativně ovlivňují opětovné použití a recyklaci materiálů nebo do jaké míry mají dopad na chemickou bezpečnost. Komisi je v otázkách chemické bezpečnosti nápomocna Evropská agentura pro chemické látky. Tato zpráva se nevztahuje na látky vzbuzující obavy v dílech a konstrukčních částech, u nichž je identifikace nebo posouzení již vyžadováno jinými právními předpisy Unie.

Komise předloží tuto zprávu obsahující její zjištění Evropskému parlamentu a Radě a zváží odpovídající návazná opatření včetně:

- i) zavedení omezení pro látky vzbuzující obavy, které mají negativní dopad na opětovné použití a recyklaci materiálů ve vozidlech, v nichž jsou přítomny, jako součást aktů v přenesené pravomoci stanovených v souladu s čl. 5 odst. 2b;
- ii) zavedení požadavků na informace jako součást digitálního pasu oběhovosti vozidla v souladu s článkem 13;
- iii) použití postupů uvedených v čl. 68 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. 1907/2006 k přijetí nových omezení.

Pokud se členský stát domnívá, že látka má na opětovné použití a recyklaci materiálů ve vozidle, v němž je tato látka přítomna, negativní vliv, poskytne do [vložte prosím datum] tyto informace o aspektech chemické bezpečnosti Komisi a Evropské agentuře pro chemické látky a případně odkáže na příslušná posouzení rizik nebo na jiné relevantní údaje.

- 2b. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením omezení pro přítomnost látek vzbuzujících obavy, které negativně ovlivňují opětovné použití a recyklaci materiálů ve vozidlech a jejich dílech a konstrukčních částech z důvodů, které se primárně netýkají chemické bezpečnosti.
3. Odchylně od odstavce 2 mohou typy vozidel nebo díly a konstrukční části uvedené na trh pro tato vozidla obsahovat olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom za podmínek a nejvýše v koncentracích stanovených v příloze III.

Odstavce 2 a 3 se nevztahují na baterie zabudované do vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2023/1542.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha III za účelem jejího přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku:

- a) stanovením maximálních hodnot koncentrací, do kterých je přípustná přítomnost olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v určitých dílech, konstrukčních částech a stejnorodých materiálech vozidel;
- b) vyjmutím některých dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel ze zákazu přítomnosti olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu stanoveného v odstavci 2, pokud jsou splněny tyto podmínky:
 - i) použití těchto látek je nevyhnutelné;
 - ii) je prokázáno, že socioekonomické přínosy převažují nad rizikem pro lidské zdraví nebo životní prostředí, které vyplývá z používání těchto látek;
 - iii) neexistují žádné vhodné alternativní látky nebo technologie;
- c) vypuštěním dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel z přílohy III, pokud se lze použít olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu vyhnout;
- d) určením dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel, které se před dalším zpracováním vyjmou a které je třeba označit nebo u nichž je třeba umožnit identifikaci jinými vhodnými prostředky.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha III, zejména vyřazením některých výjimek pro stejnorodé materiály a konstrukční části ze seznamu v případě, že se danou výjimkou zabývají jiné právní předpisy Unie.

Komise při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto odstavce zohlední socioekonomický dopad zavedení, změny nebo zrušení výjimky z omezení používání olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v typech vozidel, včetně dostupnosti alternativ a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí v celém životním cyklu vozidel.

5. Evropská agentura pro chemické látky (dále jen „agentura“) vypracuje na žádost Komise a do dvanácti měsíců od podání žádosti zprávu o technické a ekonomické proveditelnosti alternativ týkajících se stávajících výjimek uvedených v příloze III a na základě tohoto posouzení odůvodněný návrh na konkrétní změnu výjimky.
6. Jakmile agentura obdrží žádost Komise, zveřejní na svých internetových stránkách oznámení, že bude vypracována zpráva o možné změně výjimky v příloze III, a vyzve členské státy a všechny zúčastněné strany, aby do osmi týdnů od data zveřejnění oznámení předložily připomínky. Agentura zveřejní na svých internetových stránkách všechny připomínky obdržené od členských států a zúčastněných stran.
7. Nejpozději devět měsíců po předložení zprávy uvedené v odstavci [...] 5 Komisi přijme Výbor pro socioekonomickou analýzu agentury zřízený podle čl. 76 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 1907/2006 stanovisko ke zprávě a ke konkrétním navrhovaným změnám. Agentura toto stanovisko neprodleně předloží Komisi.
8. [...]

Článek 6

Minimální recyklovaný obsah ve vozidlech

1. Plasty obsažené v každém typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně 15 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového spotřebitelského odpadu.

Alespoň 25 % cíle stanoveného v prvním pododstavci se dosáhne tím, že se do daného typu vozidla zahrnou plasty recyklované z vozidel s ukončenou životností [...] nebo z odpadu, jak je uvedeno v čl. 23 odst. 2 písm. c) tohoto nařízení.

Hmotnost plastu obsaženého v každém vozidle a hmotnost recyklovaného plastu uvedené v prvním pododstavci nezahrnují elastomery, termosety jiné než polyuretanové pěny používané k čalounění a plasty, které obsahují některou látku upravenou v článku 7 nařízení (EU) 2019/1021 nebo jsou touto látkou kontaminovány, jsou-li překročeny prahové hodnoty stanovené v příloze IV uvedeného nařízení.

1a. Plasty obsažené v každém typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...] 96 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně 20 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového spotřebitelského odpadu.

Alespoň 25 % cíle stanoveného v prvním pododstavci se dosáhne tím, že se do daného typu vozidla zahrnou plasty recyklované z vozidel s ukončenou životností nebo z odpadu, jak je uvedeno v čl. 23 odst. 2 písm. c) tohoto nařízení.

1b. Plasty obsažené v každém typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...] 120 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně 25 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového spotřebitelského odpadu.

Alespoň 25 % cíle stanoveného v prvním pododstavci se dosáhne tím, že se do daného typu vozidla zahrnou plasty recyklované z vozidel s ukončenou životností nebo z odpadu, jak je uvedeno v čl. 23 odst. 2 písm. c) tohoto nařízení.

1c. Pro účely tohoto článku se recyklovaný obsah získává ze spotřebitelského odpadu, který byl recyklován buď:

a) v zařízení nacházejícím se v Unii, které splňuje požadavky na ochranu lidského zdraví, klimatu a životního prostředí podle práva Unie; nebo

b) v zařízení nacházejícím se ve třetí zemi, ~~kte~~**příčemž takové zařízení musí od [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] splňovat požadavky na ochranu lidského zdraví, klimatu a životního prostředí rovnocenné požadavkům stanoveným právem Unie; do [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise komplexněji posoudí očekávaný dopad na celosvětový obchod, jakož i na odvětví recyklace a automobilový průmysl EU a podá o svém posouzení zprávu Radě a Evropskému parlamentu.**

2. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 23 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise prováděcí akt v souladu s čl. 51 odst. 2, kterým pro účely odstavců 1, 1a, 1b a 1c tohoto článku [...]zavede[...] metodika pro výpočet a ověření podílu plastů získaných ze spotřebitelského odpadu a z vozidel s ukončenou životností [...], přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných. Metodika ověření zahrnuje povinnost výrobců zajistit, aby každé zařízení vyrábějící materiál obsahující recyklovaný obsah, který používají, bylo alespoň jednou za pět let podrobena auditu nezávislým subjektem. Tyto audity ověří, zda jsou splněny podmínky stanovené v odstavcích 1, 1a, 1b a 1c, a zda v tomto ohledu splňují požadavky a kritéria stanovená v příloze XIII. U materiálu recyklovaného ve třetích zemích se tento požadavek na audit a požadavky a kritéria stanovené v příloze XIII použijí ode dne [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]. V rámci svých obecných povinností podle čl. 8 odst. 2 musí mít výrobci k dispozici, uchovávat a předávat příslušným schvalovacím orgánům dokumentaci, včetně auditních zpráv potvrzujících, že zařízení tyto podmínky, požadavky a kritéria splňují.
- 2a. Pokud nedostupnost nebo nepřiměřeně vysoké ceny konkrétních recyklovaných plastů nadměrně ztěžují dosažení minimálních procentuálních podílů recyklovaného obsahu stanovených v odstavcích 1, 1a, 1b a 1c tohoto článku, je Komisi svěřena pravomoc přijmout v souladu s článkem 50 akt v přenesené pravomoci, jímž doplní uvedené odstavce stanovením dočasných odchylek od cílů pro obsah recyklovaných plastů.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu oceli recyklované z ocelového spotřebitelského odpadu, která má být přítomna v typech vozidel, jež mají být schváleny v souladu s tímto nařízením a nařízením (EU) 2018/858, a která má být do nich zabudována.
- Minimální podíl recyklované oceli uvedený v prvním pododstavci vychází ze studie proveditelnosti vypracované Komisí. Studie bude dokončena do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 23 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], přičemž se zaměří zejména na tyto aspekty:
- a) současnou a předpokládanou dostupnost oceli recyklované ze zdrojů ocelového spotřebitelského odpadu;

- b) současný podíl spotřebitelského odpadu v různých ocelových polotovarech a meziproduktech používaných ve vozidlech;
- c) potenciální využití recyklované oceli ze spotřebitelského odpadu výrobci vozidel, jejichž typ má být v budoucnu schválen;
- d) relativní poptávku automobilového průmyslu ve srovnání s poptávkou po ocelovém spotřebitelském odpadu v jiných odvětvích;
- e) ekonomickou životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se míry recyklace oceli;
- f) příspěvek minimálního podílu obsahu recyklované oceli ve vozidlech k otevřené strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu a životního prostředí;
- g) nutnost zabránit neúměrným negativním dopadům na cenovou dostupnost vozidel; a dále
- h) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

[...]

[...]

4. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise posoudí proveditelnost stanovení požadavku na minimální podíl:
- a) hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, recyklovaných ze spotřebitelského odpadu a zabudovaných do typů vozidel; a dále
 - b) neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných ze spotřebitelského odpadu a zabudovaných do permanentních magnetů.

Po dokončení posouzení podle prvního pododstavce je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, praeodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných ze spotřebitelského odpadu, které jsou přítomny v typech vozidel, jež mají být schváleny podle tohoto nařízení a nařízení (EU) 2018/858, a jsou do nich zabudovány.

Minimální podíl obsahu recyklovaných materiálů uvedených v druhém pododstavci vychází ze studie proveditelnosti podle prvního pododstavce, přičemž se zohlední všechny tyto skutečnosti:

- a) současná a předpokládaná dostupnost materiálů uvedených v druhém pododstavci, recyklovaných ze spotřebitelského odpadu;
- b) stávající podíly recyklovaného obsahu ze spotřebitelského odpadu v materiálech uvedených v druhém pododstavci ve vozidlech uváděných na trh;
- c) ekonomická životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se typu recyklovaných materiálů a jejich míry recyklace;
- d) příspěvek minimálního podílu obsahu recyklovaných materiálů uvedených v druhém pododstavci ve vozidlech ke strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu a životního prostředí;
- e) možné dopady na fungování vozidel v důsledku zabudování obsahu recyklovaných materiálů uvedených v druhém pododstavci do dílů a konstrukčních částí vozidel;
- f) nutnost zabránit neúměrným negativním dopadům na cenovou dostupnost vozidel obsahujících materiály uvedené v druhém pododstavci;
- g) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

5. Do [...] 30 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost, [...] Komise [...] přijme prováděcí akt, kterým se zavádí metodika pro výpočet a ověření podílu materiálů uvedených v odstavcích 3 a 4 recyklovaných ze spotřebitelského odpadu v typech vozidel.

Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

Článek 7

Projektování umožňující vyjmutí a výměnu některých dílů a konstrukčních částí vozidel

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], je projektováno způsobem, který nebrání autorizovaným zpracovatelským zařízením ve vyjmutí dílů a konstrukčních částí uvedených v části C přílohy VII z dotčeného vozidla během fáze odpadu vozidla.
2. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je projektováno z hlediska spojovacích, upevňovacích a těsnicích prvků tak, aby bylo možné snadné a nedestrukční vyjmutí baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon z vozidla a jejich výměna autorizovanými zpracovatelskými zařízeními nebo provozovateli zařízení oprav a údržby během fáze používání a fáze odpadu vozidla.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění odstavec 2 revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a ve vozidlech vyměněny, s cílem zahrnout do uvedeného odstavce další díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, s přihlédnutím k technickému a vědeckému pokroku.
4. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podmínky pro projektování způsobem umožňujícím vyjmutí a výměnu dílů a konstrukčních částí podle odstavce 2, je-li to nezbytné k zajištění harmonizovaného provádění povinnosti stanovené v odstavci 2.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

KAPITOLA III

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 8

Obecné povinnosti

1. Výrobci prokážou, že nová vozidla, která vyrobili a která jsou uváděna na trh, jsou schváleného typu v souladu s požadavky nařízení (EU) 2018/858, nařízení (EU) 168/2013 a tohoto nařízení.
2. Pro účely schválení typu [...] u typů vozidel, na která se vztahují požadavky uvedené v člancích 4, 5, 6 nebo 7, výrobce předloží dokumenty prokazující splnění těchto požadavků a:
 - a) zahrne je do dokumentace podle článku 24 nařízení (EU) 2018/858 nebo případně podle článku 27 nařízení (EU) č. 168/2013; a dále
 - b) předloží je orgánu udělujícímu schválení typu v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2018/858 nebo případně článkem 26 nařízení (EU) č. 168/2013.
3. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahuje požadavek uvedený v článku 9, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu strategii oběhovosti spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 nařízení (EU) 2018/858 nebo případně podle článku 26 nařízení (EU) č. 168/2013.
4. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 10, vypracuje výrobce informace uvedené v čl. 10 odst. 1 a předloží je v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení.

5. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 11, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu prohlášení potvrzující splnění požadavku podle čl. 11 odst. 1 v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858, nebo případně v souladu s čl. 27 odst. 1 nařízení (EU) 168/2013, spolu s žádostí o schválení typu [...].

Článek 9

Strategie oběhovosti

1. Pro každou kategorii vozidel, v níž výrobce vyráběl vozidla, jejichž typ byl schválen podle nařízení (EU) 2018/858, ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po 36 měsících ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] výrobce vypracuje a zavede strategii oběhovosti, aby zpřístupnil svůj komplexní plán oběhovosti na příštích pět let. Pokud jde o body 3 a 4 části A přílohy IV, musí strategie obsahovat informace specifické pro daný typ vozidla.
2. Strategie oběhovosti popisuje, jaká opatření výrobci přijmou v návaznosti na své povinnosti, aby zajistili splnění požadavků na oběhovost podle kapitoly II, které jsou ověřovány v postupech schvalování typu a které jsou použitelné na dotčenou kategorii vozidla.
3. Strategie oběhovosti obsahuje prvky uvedené v části A přílohy IV.
4. Výrobce poskytne Komisi kopii strategie oběhovosti do 30 dnů po udělení prvního schválení typu pro [...] vozidlo [...] v dotčené kategorii.
5. Výrobce sleduje opatření obsažená ve strategii oběhovosti a navazuje na ně a jednou za pět let strategii aktualizuje v souladu s částí B přílohy IV. Aktualizovaná strategie oběhovosti se předkládá orgánu udělujícímu schválení typu, který vydal schválení typu pro [...] vozidlo v dotčené kategorii, a Komisi.
6. S výjimkou důvěrných informací Komise strategie oběhovosti a veškeré jejich aktualizace zveřejní.

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění část B přílohy IV přizpůsobením požadavků na obsah strategie oběhovosti a aktualizace této strategie technickému a vědeckému pokroku v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoji trhu v automobilovém průmyslu a změnám právních předpisů.
8. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 83 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] a poté jednou za šest let Komise vypracuje a zveřejní zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu. Zpráva vychází zejména ze strategií oběhovosti a jejich aktualizací.

Článek 10

Prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech

1. Výrobci vydají prohlášení pro každý typ vozidla, jehož typ byl schválen ke dni [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...] 12 měsíců po [...] přijetí prováděcího aktu, kterým se zavádí metodika pro výpočet a ověření podílu materiálů recyklovaných ze spotřebitelského odpadu v typech vozidel, jak je uvedeno v čl. 6 [...] odst. 5] podle nařízení (EU) 2018/858, příslušný podíl recyklovaného obsahu:
 - a) neodymu, dysprozia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu, boru v permanentních magnetech v motorech na elektrický pohon;
 - b) hliníku a jeho slitin;
 - c) hořčíku a jeho slitin;
 - d) oceli.

Prohlášení se týká obsahu těchto recyklovaných materiálů přítomných v typu vozidla a podle podílu materiálu uvádí, zda je materiál recyklován z odpadu z výroby nebo z odpadu od konečného spotřebitele.

2. Orgány udělující schválení typu ověří, zda výrobci předložili požadovanou dokumentaci a zda tato dokumentace obsahuje informace uvedené v odstavci 1.
3. Odchylně od odstavce 1 se požadavek uvést podíl recyklovaného obsahu určitého materiálu neuplatní, pokud byl pro tento materiál stanoven cíl podle čl. 6 odst. 3 nebo 4.

Článek 11

Informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] výrobci poskytnou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím uvedeným v příloze V, čímž umožní přístup k následujícím položkám a jejich bezpečné vyjmutí a výměnu:
([...]/[...]) c) díly, konstrukční části a materiály, které obsahují tekutiny a kapaliny uvedené v části B přílohy VII a které jsou obsaženy ve vozidlech;
d) díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, které jsou obsaženy ve vozidlech;
e) díly a konstrukční části, které v době schválení typu vozidla obsahují kritické suroviny uvedené v [...] čl. 28 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2024/1252;
f) digitálně kódované konstrukční části a díly ve vozidle, pokud takové kódování brání jejich opravě, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.
2. Výrobci zajistí spolupráci s provozovateli autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovateli zařízení oprav a údržby tím, že vytvoří nezbytné komunikační platformy pro poskytování a aktualizaci informací uvedených v odstavci 1 a informací upřesněných v příloze V.

Výrobci poskytují informace uvedené v prvním pododstavci bezplatně. Výrobci mohou vybírat poplatky od provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelů zařízení oprav a údržby ve výši nezbytné k pokrytí administrativních nákladů na zpřístupnění požadovaných informací prostřednictvím komunikačních platforem.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha V revizí seznamu dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel a rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat.

Článek 12

Označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech

1. Výrobci a jejich dodavatelé používají pro označování a identifikaci dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel nomenklaturu norem pro kódování konstrukčních částí a materiálů uvedených v bodech 1 až 3 přílohy VI.
2. Výrobci do 24. května 2029 [...] zajistí, aby [...] díly a konstrukční části vozidla obsahující permanentní magnety byly opatřeny nápadným, jasně čitelným a nesmazatelným štítkem s informacemi [...] v souladu s článkem 28 nařízení (EU) 2024/1252. [...]
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VI za účelem jejího přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku.

Článek 13

Digitální pas oběhovosti vozidla

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...] 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] má každé vozidlo uvedené na trh digitální pas oběhovosti vozidla, který je sladěný [...] a pokud možno integrovaný [...] s jinými ekologickými pasy vozidel zavedenými podle práva Unie, zejména pasy uvedené v článku 77 nařízení (EU) 2023/1542 a v čl. 3 bodě 68 nařízení (EU) 2024/1257.

Digitální pas oběhovosti vozidla musí být v příslušných případech sladěn s požadavky stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1781 ze dne 13. června 2024 o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků, zejména s jeho články 11 až 13.

2. Digitální pas oběhovosti vozidla, které je uváděno na trh, je přístupný zdarma
a obsahuje:

a) informace podle článku 11 tohoto nařízení v digitálním formátu a je přístupný zdarma[...];

b) informace o dílech obsahujících olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom ve vozidle, jak je uvedeno v odchylce stanovené v čl. 5 odst. 3;[...]

b1) prohlášení o podílu recyklovaného obsahu plastů a materiálů uvedených v čl. 10 odst. 1 písm. a) až d);

b2) strategii oběhovosti pro dotčený typ vozidla;[...]

b3) odkaz na katalog náhradních dílů pro daný typ vozidla, včetně umístění jednotlivých dílů ve vozidle.

3. Výrobce, který uvádí vozidlo na trh, zajistí, aby informace v digitálním pasu oběhovosti vozidla byly přesné, úplné a aktuální.

3a. [...]

4. Všechny informace uvedené v digitálním pasu oběhovosti vozidla jsou v souladu s pravidly zavedenými Komisí podle odstavce 6 a:

a) opírají se o otevřené standardy;

b) jsou vypracovány v interoperabilním formátu;

c) jsou přenositelné prostřednictvím otevřené interoperabilní sítě pro výměnu dat bez proprietárního uzamčení;

d) jsou strojově čitelné, strukturované a prohledávatelné.

5. Digitální pas oběhovosti vozidla, které se stalo vozidlem s ukončenou životností, přestane existovat nejdříve [...]12 měsíců po vydání osvědčení o likvidaci tohoto vozidla s ukončenou životností.
6. Do ... [48 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] [...] přijme Komise prováděcí akty, kterými se stanoví pravidla týkající se:
- a) způsobu a technické specifikace řešení, které se má použít pro přístup k digitálnímu pasu oběhovosti vozidla;
 - b) požadavků na technický návrh a fungování digitálního pasu oběhovosti vozidla, včetně pravidel pro:
 - i) sladění a interoperabilitu digitálního pasu oběhovosti vozidla s jinými pasy a osvědčeními požadovanými právními předpisy Unie, jak je uvedeno v odstavci 1 tohoto článku;
 - ii) uchovávání a zpracování informací obsažených v digitálním pase oběhovosti vozidla;
 - iii) dostupnost digitálního pasu oběhovosti vozidla poté, co výrobce odpovědný za plnění povinností stanovených v odstavci 3 přestane existovat nebo ukončí svou činnost v Unii;
 - c) uvedení, změn a aktualizací informací obsažených v digitálním pase oběhovosti vozidla jinými třetími stranami, než je výrobce;
 - d) umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k digitálnímu pasu oběhovosti vozidla.

Při stanovování pravidel podle prvního pododstavce zohlední Komise potřebu zajistit vysokou úroveň bezpečnosti a soukromí.

Prováděcí akty uvedené v prvním pododstavci [...] se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 51 odst. 2.

KAPITOLA IV

NAKLÁDÁNÍ S VOZIDLY S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ODDÍL 1

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Příslušný orgán

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za povinnosti podle této kapitoly, zejména za sledování a ověřování toho, že hospodářské subjekty, výrobci a organizace odpovědnosti výrobců dodržují své povinnosti stanovené v článcích 15 až [...] 37 a v příloze I.
2. Každý členský stát může určit jeden z příslušných orgánů uvedených v odstavci 1, který bude fungovat jako kontaktní místo pro účely komunikace s Komisí.
3. Členské státy stanoví podrobnosti o organizaci a činnosti příslušných orgánů, včetně správních a procesních pravidel pro:
 - a) registraci výrobců v souladu s článkem [...] 19;
 - b) schválení výrobců a organizací odpovědnosti výrobců v souladu s článkem [...] 18;
 - c) dohled nad dodržováním povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce v souladu s články 16 a 20;
 - d) sběr údajů o vozidlech a vozidlech s ukončenou životností v souladu s čl. [...] 19 odst. 12 a čl. 49 odst. 6;
 - e) zpřístupňování informací v souladu s článkem 49.

4. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí [...]
12 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy sdělí Komisi názvy
a adresy příslušných orgánů určených podle odstavce 1. Členské státy sdělí Komisi bez
zbytečného prodlení všechny změny názvů nebo adres těchto příslušných orgánů.

Článek 15

Autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Aniž je dotčena směrnice 2010/75/EU, získá každé zařízení nebo podnik, které hodlají
provádět zpracování vozidel s ukončenou životností, povolení příslušného orgánu
v souladu s článkem 23 směrnice 2008/98/ES a splní podmínky stanovené v tomto
povolení.
2. Za účelem vydání povolení podle odstavce 1 příslušný orgán ověří, zda má zařízení nebo
podnik [...] kapacitu, která je nezbytná pro splnění povinností stanovených v článku 27.
3. V povoleních podle odstavce 1 se uvádí, že zpracovatelská zařízení jsou způsobilá vydávat
osvědčení o likvidaci podle článku 25. Členské státy mohou obecně stanovit, že
zpracovatelská zařízení jsou příslušná k vydávání osvědčení o likvidaci uvedené
v článku 25.
- 3a. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s čl. 17
odst. 1, mohou uzavírat smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními za účelem
plnění svých povinností týkajících se odpovědnosti výrobce. Tyto smlouvy musí být
spravedlivé, transparentní a nediskriminační a mohou vycházet ze vzoru stanoveného
daným členským státem.

4. [...] Členské státy zajistí, aby podmínky povolení a postupy pro jeho udělení byly plně koordinovány, pokud je do těchto povolovacích řízení zapojen více než jeden příslušný orgán nebo více než jedno zařízení či podnik hodlající provádět zpracování vozidel s ukončenou životností, s cílem zaručit účinný integrovaný přístup všech orgánů příslušných pro tento postup.
5. Komise je zmocněna přijmout prováděcí akt, kterým stanoví podrobné požadavky vztahující se na smlouvy uvedené v odstavci 3a s cílem zajistit spravedlivé, transparentní a nediskriminační podmínky. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

ODDÍL 2

ROZŠÍŘENÁ ODPOVĚDNOST VÝROBCE

Článek 16

Rozšířená odpovědnost výrobce

Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] mají výrobci rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která dodají poprvé na trh na území členského státu. Systém rozšířené odpovědnosti výrobce [...] [...] je v souladu s články 8 a 8a směrnice 2008/98/ES a splňuje požadavky této kapitoly.

Rozšířená odpovědnost výrobce zahrnuje povinnost výrobců zajistit, aby:

- a) vozidla, která poprvé dodali na trh na území členského státu a která se stanou vozidly s ukončenou životností:
 - i) byla shromažďována v souladu s článkem 23;
 - ii) byla zpracovávána v souladu s článkem 27;

- b) provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří zpracovávají vozidla s ukončenou životností uvedená v písmeni a), plnili cíle stanovené v článku 34.

V nejvzdálenějších regionech mohou členské státy s ohledem na povahu těchto regionů přizpůsobit povinnosti výrobců tak, aby bylo zaručeno poskytování služeb a byly pokryty náklady na nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES zveřejňují výrobci na svých internetových stránkách s výhradou obchodního a průmyslového tajemství jednou ročně informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů.

Článek [...] 17

Organizace odpovědnosti výrobců

1. Výrobci se mohou rozhodnout, že budou plnit své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, nebo mohou pověřit organizaci odpovědnosti výrobců oprávněnou v souladu s článkem [...] 18, aby plnila povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jejich jménem.

Členské státy mohou přijmout opatření požadující, aby výrobci pověřili organizaci odpovědnosti výrobců plněním povinností týkajících se rozšířené odpovědnosti stanovených v článku 16.

2. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí důvěrnost údajů, které mají k dispozici, pokud jde o chráněné obchodní informace nebo informace, které lze přímo přiřadit k jednotlivým výrobcům nebo jejich [...] zplnomocněným zástupcům pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

3. Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES zveřejňují organizace odpovědnosti výrobců na svých internetových stránkách s výhradou obchodního a průmyslového tajemství [...] jednou ročně informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů výrobci, kteří pověřili danou organizaci odpovědnosti výrobců.
4. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí [...] pravidelný dialog mezi zainteresovanými stranami podle čl. 8a odst. 6 směrnice 2008/98/ES.

Článek [...]18

Oprávnění k plnění rozšířené odpovědnosti výrobce

1. V případě individuálního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce požádá výrobce a v případě kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce požádá jmenovaná organizace odpovědnosti výrobců příslušný orgán o oprávnění.
2. Oprávnění se udělí pouze tehdy, pokud je prokázáno, že jsou splněny požadavky stanovené v čl. 8a odst. 3 písm. a) až d) směrnice 2008/98/ES a že opatření zavedená výrobcem nebo organizací odpovědnosti výrobců jsou dostatečná ke splnění povinností stanovených v této kapitole, pokud jde o počet vozidel, která výrobce nebo výrobci, jejichž jménem organizace odpovědnosti výrobců jedná, poprvé dodají na trh na území členského státu.

Nezbytnou podmínkou pro registraci výrobce v případě individuálního plnění povinností týkajících se rozšířené odpovědnosti výrobce – a jmenované organizace odpovědnosti výrobců v případě kolektivního plnění povinností týkajících se rozšířené odpovědnosti výrobce, je, že mají oprávnění od příslušného orgánu podle tohoto článku. Tím není dotčena možnost kombinovat postup registrace podle článku 19 a postup udělení oprávnění podle tohoto článku do jediného postupu.

3. Členské státy ve svých opatřeních, kterými stanoví správní a procesní pravidla uvedená v čl. 14 odst. 3 písm. b), uvedou podrobnosti postupu udělení oprávnění, které se mohou lišit podle toho, zda se týkají individuálního, nebo kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, a způsoby ověřování plnění povinností výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců, včetně informací, které mají výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců za tímto účelem poskytovat.
4. Výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců oznámí bez zbytečného prodlení příslušnému orgánu veškeré změny informací obsažených v oprávnění, veškeré změny, které se týkají podmínek, za nichž bylo oprávnění uděleno, nebo trvalé ukončení činnosti.
5. Mechanismus vnitřní kontroly stanovený v čl. 8a odst. 3 písm. d) směrnice 2008/98/ES se provádí pravidelně, nejméně jednou za tři roky, a na žádost příslušného orgánu s cílem ověřit, zda jsou dodržována ustanovení uvedeného písmene a zda jsou nadále splněny podmínky pro oprávnění uvedené v odstavci 2. Výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců předloží příslušnému orgánu na jeho žádost zprávu o vnitřní kontrole a v případě potřeby návrh plánu nápravných opatření. Aniž jsou dotčeny pravomoci podle odstavce 6, může příslušný orgán vznést připomínky ke zprávě o vnitřní kontrole a k návrhu plánu nápravných opatření a veškeré tyto připomínky sdělí výrobci nebo organizaci odpovědnosti výrobců. Na základě těchto připomínek výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců vypracují a provedou plán nápravných opatření.
6. Příslušný orgán může rozhodnout o zrušení oprávnění, pokud již výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců nesplňují požadavky týkající se organizace sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností nebo neplní povinnosti v souvislosti s podáváním informací příslušnému orgánu, neoznámí příslušnému orgánu jakékoli změny, které se týkají podmínek, za nichž bylo oprávnění uděleno, nebo pokud ukončili činnost.

Registrace [...]

1. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy zřídí registr výrobců, který slouží ke sledování toho, že výrobci dodržují požadavky této kapitoly.

S cílem usnadnit registraci výrobců nebo [...] zplnomocněných zástupců pro rozšířenou odpovědnost výrobce ve všech členských státech odkazuje registr na internetové stránky dalších vnitrostátních registrů výrobců a dále na vnitrostátní internetové stránky obsahující informace o postupu registrace, pokud jsou k dispozici.

Do ... [OP: Vložte prosím datum = třicet měsíců od data vstupu tohoto [...] nařízení v platnost] zřídí Komise internetové stránky obsahující odkazy na všechny vnitrostátní rejstříky s cílem usnadnit registraci výrobců ve všech členských státech a dále na vnitrostátní internetové stránky obsahující informace o postupu registrace, pokud jsou k dispozici.

2. Výrobci se zaregistrují v registru uvedeném v odstavci 1. Za tímto účelem předloží žádost o registraci v každém členském státě, ve kterém poprvé dodají vozidlo na trh.

Výrobci podají žádost o registraci prostřednictvím systému elektronického zpracování dat podle odst. 8 písm. a).

Výrobci dodávají vozidla na trh členského státu, pouze pokud jsou oni nebo v případě oprávnění jejich [...] zplnomocnění zástupci pro rozšířenou odpovědnost výrobce v tomto členském státě zaregistrováni.

3. Žádost o registraci obsahuje informace uvedené v příloze VIII. Členské státy si mohou podle potřeby vyžádat další informace nebo dokumenty, aby mohly registr výrobců efektivně využívat.
4. Odchylně od odstavce 3 se informace podle bodu 1 písm. d) přílohy VIII uvádějí buď v žádosti o registraci podle odstavce 3, nebo v žádosti o oprávnění podle článku [...] 18.

5. Jmenoval-li výrobce organizaci odpovědnosti výrobců v souladu s článkem [...] 17, plní povinnosti podle tohoto článku obdobně tato organizace, pokud členský stát, v němž bylo vozidlo poprvé dodáno na trh, nestanoví jinak.

6. Povinnosti podle tohoto článku mohou být jménem výrobce plněny [...] zplnomocněným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Zastupuje-li v daném členském státě jeden zplnomocněný zástupce více než jednoho výrobce, uvede tento zplnomocněný zástupce název a kontaktní údaje každého ze zastoupených výrobců zvlášť.

7. Členské státy mohou rozhodnout, že registrační postup podle tohoto článku a postup udělení oprávnění podle článku [...] 18 tvoří jediný postup, pokud žádost o oprávnění splňuje požadavky stanovené v odstavcích 3 až 6 tohoto článku.

8. Příslušný orgán:

- a) zpřístupní na svých internetových stránkách informace o postupu podávání žádostí prostřednictvím systému elektronického zpracování dat;
- b) provádí registrace a poskytuje registrační číslo, a to nejpozději do dvanácti týdnů od okamžiku, kdy byly poskytnuty všechny informace požadované podle odstavců 2 a 3.

9. Příslušný orgán může:

- a) stanovit postupy, pokud jde o požadavky a proces registrace, aniž by přidal podstatné požadavky k těm, které jsou stanoveny v odstavcích 2 a 3;
- b) za zpracování žádostí uvedených v odstavci 2 a v čl. 18 odst. 1 účtovat výrobcům přiměřené poplatky vycházející z nákladů.

10. Příslušný orgán může odmítnout registraci výrobce nebo registraci výrobce zrušit, pokud informace uvedené v odstavci 3 a související listinné důkazy nejsou poskytnuty nebo nejsou dostatečné či pokud výrobce již nesplňuje požadavky stanovené v bodě 1 písm. d) přílohy VIII.

Příslušný orgán zruší registraci výrobce, pokud výrobce přestal existovat.

11. Výrobce nebo v příslušných případech jeho [...] zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců jmenovaná jménem výrobců, jež zastupuje, oznámí bez zbytečného odkladu příslušnému orgánu veškeré změny informací obsažených v registraci a jakékoli trvalé zastavení dodávek vozidel uvedených v registraci na trh na území členského státu.
12. Výrobce nebo v příslušných případech jeho [...] zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců podává příslušnému orgánu odpovědnému za registr zprávy o plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce.

Článek 20

Finanční odpovědnost výrobců

1. Finanční příspěvky hrazené výrobcem pokrývají tyto náklady spojené s vozidly, která výrobce dodává na trh:
 - a) náklady na sběr vozidel s ukončenou životností [...], který musí splňovat požadavky článků 23 až 26 a jejich následnou přepravu ze sběrného místa do autorizovaného zpracovatelského zařízení, které vydalo osvědčení o likvidaci, a dále náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které musí splňovat požadavky článků 27 až [...] 31, 34 a [...] 36, za předpokladu, že [...] podle čl. 8a odst. 4 písm. a) až c) směrnice 2008/98/ES zohledňují příjmy provozovatele zařízení pro nakládání s odpady spojené s prodejem použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, nebo druhotných surovin recyklovaných z vozidel s ukončenou životností;
 - b) náklady na provádění osvětových kampaní zaměřených na zlepšení sběru vozidel s ukončenou životností;
 - c) náklady na zřízení systému oznamování podle článku 25;

- d) náklady na shromažďování údajů a podávání zpráv příslušným orgánům.

U vozidel spadajících do oblasti působnosti směrnice 2000/53/ES, která byla dodána na trh před vstupem tohoto nařízení v platnost, a odchýlně od prvního pododstavce písm. a) a odstavce 1a tohoto článku v členských státech, v nichž v souladu s čl. 5 odst. 4 druhým pododstavcem směrnice 2000/53/ES nemuseli výrobci nést všechny náklady, ale pouze jejich významnou část, odpovídají finanční příspěvky, které je výrobce těchto vozidel povinen poskytnout, výši představující významnou část nákladů uvedených v tomto článku.

- 1a. Finanční příspěvky hrazené výrobcí, kteří uvádějí vozidlo na trh, pokrývají rovněž náklady uvedené v odst. 1 písm. a) související s vozidly, u nichž výrobce nemůže být určen nebo přestal existovat v členském státě, v němž se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, a to v poměru k jejich podílu na trhu.
2. Příslušný orgán v úzké spolupráci s výrobcí, organizacemi odpovědnosti výrobců a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sleduje:
- a) průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování a příjmy provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady;
 - b) výši finančních příspěvků, které mají výrobci hradit organizacím odpovědnosti výrobců jmenovaným v případě kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, aby byly náklady spravedlivě rozděleny mezi všechny zúčastněné hospodářské subjekty.
3. Finanční příspěvky hrazené výrobcí, kteří dodávají na trh vozidla zvláštního určení, pokrývají pouze náklady uvedené v odst. 1 písm. a), které se týkají sběru těchto vozidel a odstranění znečišťujících látek z nich.
4. V případě individuálního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce poskytnou výrobci záruku na vozidla, která poprvé dodávají na trh na území členského státu. Tato záruka zajistí financování činností uvedených v odstavci 1, které se týkají těchto vozidel.

Výši záruky určí členské státy, v nichž bylo vozidlo poprvé dodáno na trh, s přihlédnutím ke kritériím stanoveným v článku 21.

Záruka může mít formu účasti výrobce na vhodných programech financování nakládání s vozidly s ukončenou životností, [...]finanční záruky nebo rovnocenného pojištění.

5. Aniž jsou dotčena ustanovení článků 107 a 108 Smlouvy o fungování EU v případě státem provozované organizace odpovědnosti výrobců může být tato záruka poskytnuta ve formě veřejného fondu financovaného z poplatků výrobců, za který nese společnou a nerozdílnou odpovědnost členský stát, který tuto organizaci řídí.
6. Výrobce základního vozidla se považuje za výrobce a může vybírat poměrné příspěvky od výrobců dalších fází schválení typu vozidla.

Článek 21

Modulace poplatků

1. V případě kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce organizace odpovědnosti výrobců zajistí, aby finanční příspěvky, které jim výrobci hradí, byly upraveny s přihlédnutím přinejmenším k těmto skutečnostem:
- a) hmotnost vozidla;
 - b) typ hnacího ústrojí;
 - c) míra recyklovatelnosti a opětovné použitelnosti typu vozidla, ke kterému vozidlo patří, na základě informací předložených orgánu udělujícímu schválení typu podle článku 4;

- d) doba potřebná k demontáži vozidla v autorizovaném zpracovatelském zařízení, zejména v případě dílů a konstrukčních částí, které je třeba vyjmout před drcením podle článku 30;
 - e) podíl materiálů a látek, které brání kvalitnímu recyklačnímu procesu, jako jsou lepidla, kompozitní plasty nebo materiály vyztužené uhlíkem;
 - f) procentní podíl recyklovaného obsahu materiálů podle článků 6 a 10 použitých ve vozidle;
 - g) přítomnost a množství látek uvedených v čl. 5 odst. 2.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijmout [...] prováděcí akt v souladu s čl. [...] 51 odst. 2, kterými [...] stanoví[...] podrobná pravidla pro způsob uplatňování kritérií stanovených v odstavci 1. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

Článek 22

Mechanismus přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě

1. Pokud se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností v jiném členském státě než je členský stát, na jehož území bylo poprvé uvedeno na trh, a pokud nelze na území členského státu, kde se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, identifikovat jiného výrobce, zajistí pokrytí [...] nákladů na činnosti nakládání s odpady uvedené v článku 20, které vzniknou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v jiných členských státech ten výrobce, [...] který uvedl vozidlo na trh, anebo organizace odpovědnosti výrobců uvedená v odstavci 2 tohoto článku, pokud byla jmenována v souladu s článkem [...] 17.
2. Výrobce uvádějící vozidlo na trh nebo organizace odpovědnosti výrobců v členském státě, v němž výrobce toto vozidlo uvedl na trh, pokud byla jmenována v souladu s článkem [...] 17:

- a) ustanoví formou písemného zmocnění [...] zplnomocněného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě;
- b) vytvoří mechanismy přeshraniční spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady, kteří vykonávají činnosti v oblasti nakládání s odpady podle článku 20.

2a. Členské státy mohou požadovat, aby vlastníci vozidel zaplatili správní poplatek za ojeté vozidla nebo vozidla, u nichž nelze identifikovat žádného výrobce, a která jsou v tomto členském státě registrována poprvé, za účelem pokrytí nákladů na činnosti nakládání s odpady, jak je uvedeno v čl. 20 odst. 1. Správní poplatek nepřesáhne výši finančního příspěvku podle čl. 20 odst. 1.

- 3. Členský stát, v němž se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, sleduje, zda výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, dodržují ustanovení odstavců 1 a 2. Sledování vychází z informací o provádění odstavců 1 a 2, ověřených výrobcí nebo organizacemi odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, a oznámených příslušným orgánům, a to zejména z informací o výpočtu a rozdělení nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností podle odstavce 1, při řádném zachování obchodních tajemství a zohlednění aspektů konkurenceschopnosti.
- 4. Je-li to nezbytné k zajištění souladu s tímto článkem a k zamezení narušení jednotného trhu a při zohlednění informací poskytnutých členskými státy na základě činností spolupráce a sledování podle odstavců 2 a 3, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel pro povinnosti výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností mechanismů podle odstavce 1.

ODDÍL 3

SBĚR VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Článek 23

Sběr vozidel s ukončenou životností

1. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, zřídí systémy sběru, včetně sběrných míst, nebo se podílejí na jejich zřízení, [...] pro všechna [...] vozidla [...], která poprvé uvedli na trh na území členského státu a která se stala vozidly s ukončenou životností.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistili, že výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, zřídí systémy sběru pro všechna vozidla s ukončenou životností.

2. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, zajistí, aby systémy sběru podle odstavce 1:
 - a) pokrývaly celé území členského státu;
 - b) [...] byly zajišťovány s dostatečnou dostupností autorizovaných zpracovatelských zařízení nebo sběrných míst s ohledem na počet obyvatel, hustotu zalidnění a očekávaný objem vozidel s ukončenou životností a neomezovaly se na oblasti, kde je sběr a následné nakládání s vozidly nejvýnosnější;
 - c) zajišťovaly sběr odpadních dílů z oprav vozidel;
 - d) umožňovaly sběr vozidel s ukončenou životností všech značek bez ohledu na jejich původ;
 - e) umožňovaly [...] přijetí všech vozidel s ukončenou životností do sběrných míst nebo autorizovaných zpracovatelských zařízení, jak je stanoveno v čl. 24 odst. 2.

3. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, zveřejní a pravidelně aktualizují seznam sběrných míst a autorizovaných zpracovatelských zařízení na svých internetových stránkách a provádějí vzdělávací kampaně na podporu systémů sběru vozidel s ukončenou životností a informují o důsledcích nevhodného sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi pro životní prostředí. Členské státy mohou požadovat, aby byly vzdělávací kampaně koordinovány v rámci členského státu ve spolupráci s výrobcí nebo organizacemi odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem 17, a příslušnými orgány.

4. Členské státy mohou povolit [...] sběrným místům jiným než jsou autorizovaná zpracovatelská zařízení [...], aby shromažďovala vozidla s ukončenou životností.

[...]

Sběrná místa musí získat povolení od příslušného orgánu v souladu s článkem 23 směrnice 2008/98/ES a musí splňovat podmínky stanovené v tomto povolení.

Za účelem vydání povolení příslušný orgán ověří, zda má toto zařízení nebo podnik kapacitu nezbytnou k plnění těchto povinností:

a) [...] sběr vozidel s ukončenou životností a jejich dočasné uskladnění v souladu s [...] částí A přílohy VII;

b) [...] příprava na předání shromážděných vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení tím, že se zabrání náhodnému úniku tekutin a neoprávněnému přístupu do sběrného místa;

ba) zajištění přepravy do autorizovaného zpracovatelského zařízení, pokud je ve sběrném místě skladováno současně osm nebo více vozidel s ukončenou životností; a dále

c) zaručení toho, že všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností budou předána do autorizovaného zpracovatelského zařízení do jednoho [...] měsíce od převzetí vozidla s ukončenou životností. [...]

[...] [...]

5. Sběrná místa [...] vystaví vlastníkovu vozidla doklad v elektronické podobě, kterým potvrdí převzetí vozidla s ukončenou životností, a prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu zavedeného v souladu s čl. 25 odst. 2 jej předloží příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.

Článek 24

Odevzdání vozidel s ukončenou životností [...]

1. Vlastník vozidla a každý hospodářský subjekt jednající jménem vlastníka vozidla, které se stane vozidlem s ukončenou životností, je bez zbytečného odkladu odevzdá autorizovanému zpracovatelskému zařízení nebo sběrnému místu. [...]
2. Odevzdání vozidla s ukončenou životností, včetně náhradních nebo výměnných dílů po opravě a údržbě vozidla, [...] je pro posledního vlastníka vozidla bezplatné, pokud ve vozidle s ukončenou životností nechybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí vozidla [...] a pokud vozidlo s ukončenou životností neobsahuje odpad, který byl do něj přidán.

Základními díly pro účely tohoto článku jsou:

- a) motory na elektrický pohon, včetně jejich skříní a všech souvisejících řídicích jednotek, kabeláže a dalších dílů, konstrukčních částí a materiálů;
- b) baterie elektrických vozidel ve smyslu čl. 3 bodu 14 nařízení (EU) 2023/1542;
- c) motory;
- d) katalyzátory;
- e) převodovky a převodové skříně;
- f) karoserie.

V případě, že ve vozidle chybí baterie elektrického vozidla, zůstává odevzdání vozidla s ukončenou životností bezplatné, pokud poslední vlastník vozidla poskytne dokumentaci prokazující, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

3. Požadavky stanovené v odstavci 2 se nevztahují na vozidla, která pojišťovny prohlásily za technickou totální škodu.

Článek 25

Osvědčení o likvidaci

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení vydají poslednímu vlastníkov vozidla po odevzdání vozidla s ukončenou životností autorizovanému zpracovatelskému zařízení osvědčení o likvidaci [...]. Osvědčení o likvidaci se [...] vydává v souladu se vzorem stanoveným v příloze IX. Tato povinnost se nevztahuje na vozidla kategorie L, která v dotčeném členském státě nepodléhají registraci.
2. Osvědčení o likvidaci se vydává v elektronické podobě a předává se prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14. Autorizované zpracovatelské zařízení poskytne kopii elektronického oznámení poslednímu vlastníkov vozidla a každému hospodářskému subjektu jednajícímu jeho jménem.
3. Je-li vozidlo s ukončenou životností, pro které bylo v členském státě vydáno osvědčení o likvidaci, registrováno v jiném členském státě, [...] příslušné orgány [...] ustanovené členským státem, v němž bylo vydáno osvědčení o likvidaci, informují příslušné [...] orgány [...] ustanovené členským státem, v němž je vozidlo registrováno, o tom, že pro dané vozidlo bylo vydáno osvědčení o likvidaci.
4. Příslušné orgány registrace vozidel [...] zruší registraci vozidla s ukončenou životností až po obdržení osvědčení o likvidaci tohoto vozidla.
5. Osvědčení o likvidaci vydaná v jednom členském státě se uznávají ve všech ostatních členských státech.

Článek 26

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

ODDÍL 4

ZPRACOVÁNÍ VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Článek 27

Povinnosti pro autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály, jakož i odpadní díly z oprav vozidel byly přijímány a zpracovávány v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s tímto nařízením.
2. [...]
3. Autorizovaná zpracovatelská zařízení:
 - a) skladují – i dočasně – všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s minimálními požadavky stanovenými v části A přílohy VII;
 - b) odstraní ze všech vozidel s ukončenou životností znečišťující látky v souladu s článkem 29 a minimálními požadavky stanovenými v části B přílohy VII;
 - c) vyjmou z vozidla s ukončenou životností díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII [...] v souladu s články 30 a 31;

- d) zpracují všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční část a materiály v souladu s články 28, 29, 30, 31, 32, 35 a 36 a přílohou VII tohoto nařízení, dále s hierarchií způsobů nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES[...];
- e) zajistí, aby veškeré zpracování vozidel s ukončenou životností uvedené v odstavci 2 vedlo ke splnění cílů článku 34, a případně použijí nejlepší dostupné techniky ve smyslu čl. 3 odst. 10 směrnice 2010/75/EU.

Kromě požadavků podle článku 35 směrnice 2008/98/ES autorizovaná zpracovatelská zařízení elektronicky uchovávají po dobu tří let záznamy o veškerých provedených činnostech zpracování vozidel s ukončenou životností uvedených v bodech a) až e) a jsou schopna tyto informace na žádost příslušných vnitrostátních orgánů předložit.

4.[...] {Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VII přizpůsobením minimálních požadavků na zpracování vozidel s ukončenou životností vědeckému a technickému pokroku, pokud jde o technologie zpracování, včetně:

- a) vložení, odstranění nebo revize dílů a konstrukčních částí uvedených v části C přílohy VII;
- b) revize cílových hodnot pro výstupní frakce uvedené v bodě 2 části G přílohy VII;
- c) rozšíření seznamu typů hliníkových slitin uvedených v bodě 2b části G přílohy VII;
- d) doplnění požadavků na kvalitu, které zlepší třídění recyklovatelných plastů, a cílových hodnot pro následné recyklační technologie vztahující se na bod 2 část G přílohy VII.}

5. Členské státy vybízejí autorizovaná zpracovatelská zařízení, aby zavedla certifikované systémy environmentálního řízení v souladu s nařízením (ES) č. 1221/2009.

Obecné požadavky na drcení vozidel

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...]
36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] autorizovaná zpracovatelská zařízení
a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady provádějící drcení požadují, aby
vozidla s ukončenou životností, která jim byla dodána k drcení, nebo velké konstrukční
díly a konstrukční části z podvozku nebo karoserie z vozidel s ukončenou životností
kategorií N2, N3, M2, M3 a O, která jim byla dodána k drcení nebo řezání, byla [...]:
 - a) [...] zbavena znečišťujících látek podle článku 29 a jejich části a součásti vyjmuté
podle článku 30; a dále
 - b) doprovázena kopií osvědčení o likvidaci, které bylo vydáno pro dotčené vozidlo
s ukončenou životností.
2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady
provádějící drcení, kterým jsou odevzdána vozidla s ukončenou životností nesplňující
požadavky stanovené v odstavci 1:
 - a) oznámí nesoulad příslušnému orgánu, včetně jména a kontaktních údajů fyzické nebo
právní osoby, která vozidlo s ukončenou životností odevzdala k drcení
autorizovanému zpracovatelskému zařízení nebo jinému provozovateli zařízení pro
nakládání s odpady;
 - b) se zdrží drcení těchto vozidel s ukončenou životností, pokud to příslušný orgán
nepovolí nebo dokud nebudou podniknuty kroky nezbytné ke zpracování vozidla
s ukončenou životností v souladu s články 29 a 30 a k vydání osvědčení o likvidaci
v souladu s článkem 25.
3. Autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady
provádějící drcení vozidel s ukončenou životností [...] provedou drcení vozidel
s ukončenou životností, jejich dílů, konstrukčních částí a materiálů společně s [...] jiným
odpadem pouze tehdy, pokud jsou splněna kritéria a mezní hodnoty podle bodů 1 a 2
části G přílohy VII.

Odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností

1. [...] Do 30 dnů po odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení odstraní toto zařízení z tohoto vozidla před dalším zpracováním znečišťující látky v souladu s minimálními požadavky stanovenými v části B přílohy VII.
2. Tekutiny a kapaliny uvedené v části B přílohy VII se shromažďují a skladují odděleně v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII. Odpadní oleje se shromažďují a skladují odděleně od ostatních tekutin a kapalin a zpracovávají se v souladu s článkem 21 směrnice 2008/98/ES.
3. Díly, konstrukční části a materiály obsahující látky uvedené v čl. 5 odst. 2 se z vozidel s ukončenou životností vyjmou a je s nimi nakládáno v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES.
4. Baterie z vozidel s ukončenou životností se vyjímají odděleně a skladují se na určeném místě k dalšímu zpracování v souladu s čl. 70 odst. 3 nařízení (EU) 2023/1542 [...].
5. S díly, konstrukčními částmi a materiály, které byly zbaveny znečišťujících látek, je nakládáno a jsou označeny v souladu s články 18 a 19 směrnice 2008/98/ES.
6. Autorizované zpracovatelské zařízení zdokumentuje odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností tak, že zaznamená informace uvedené v bodě 3 části B přílohy VII, a ohlásí tyto informace za každý kalendářní rok příslušnému orgánu členského státu, v němž byla vozidla s ukončenou životností shromážděna, a to do šesti měsíců od konce kalendářního roku a ve formátu určeném příslušným orgánem členského státu.

Povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití a recyklace před drcením

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby byly z vozidla s ukončenou životností před jeho drcením nebo lisováním vyjmuty díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, a to po odstranění znečišťujících látek podle článku 29, a to nedestruktivním způsobem u dílů a konstrukčních částí s možností opětovného použití, repasování nebo renovace podle článku 31.

Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby vyjmuté díly a konstrukční části podle prvního pododstavce bez možnosti opětovného použití, repasování nebo renovace byly předány k recyklaci v souladu s požadavky na zpracování uvedenými v části F přílohy VII.

2. [...] Vyjmutí dílů nebo konstrukčních částí bez potenciálu opětovného použití, repasování nebo renovace před drcením není povinné, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že technologie po drcení [...] oddělují materiály od dílů a konstrukčních částí [...] určených ve druhém sloupci části C [...] přílohy VII stejně efektivně jako ruční demontážní procesy nebo poloautomatické demontážní procesy a že jsou splněna kritéria a mezní hodnoty podle bodů 1 a 2 části G přílohy VII.

Pro účely prvního pododstavce poskytne autorizované zpracovatelské zařízení informace uvedené v bodě 3 části G přílohy VII.

3. Kromě povinností stanovených v článku 35 směrnice 2008/98/ES vedou autorizovaná zpracovatelská zařízení záznamy o vozidlech s ukončenou životností, která jsou zpracovávána bez předchozího vyjmutí dílů, konstrukčních částí a materiálů v souladu s odstavcem 2, včetně názvu a adresy zpracovatelských zařízení a identifikačního čísla (VIN) dotčených vozidel s ukončenou životností.

Autorizovaná zpracovatelská zařízení poskytnou informace v záznamech podle prvního pododstavce příslušnému orgánu v souladu s čl. 49 odst. 6.

Článek 31

Požadavky týkající se vyjmutých dílů a konstrukčních částí

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení posoudí [...] všechny díly a konstrukční části, které byly vyjmuty z vozidla s ukončenou životností podle čl. 30 odst. 1, [...] s cílem určit, zda jsou vhodné:

- a) k opětovnému použití v souladu s bodem 1 písm. a) části D přílohy VII;
- b) k repasování nebo renovaci v souladu s bodem 1 písm. b) části D přílohy VII;
- c) k recyklaci; nebo
- d) k jiným zpracovatelským operacím s přihlédnutím ke specifickým požadavkům na zpracování podle části F přílohy VII.

[...]

Posouzení se provádí zejména s ohledem na technickou proveditelnost postupů uvedených v prvním pododstavci a požadavky na bezpečnost vozidel.

[...]

2. [...] Autorizovaná zpracovatelská zařízení:

- [...] a) označí [...] vyjmuté díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci v souladu s bodem 2 části D přílohy VII;

[...] [...]

b) zajistí vhodnou ochranu proti poškození během přepravy, nakládky a vykládky dílů a konstrukčních částí;

c) předloží kopii faktury nebo smlouvy týkající se předání dílů nebo konstrukčních částí pro opětovné použití, repasování nebo renovaci.

3. Díly a konstrukční části uvedené na seznamu v části E přílohy VII se nesmějí znovu použít, ledaže provedené technické posouzení potvrdí, že použití těchto dílů a konstrukčních částí je v souladu s příslušnými požadavky na vozidla stanovenými v nařízení (EU) 2018/858. Tyto náhradní díly mohou být převedeny na jiný hospodářský subjekt za účelem opětovného použití pouze tehdy, mají-li být instalovány kvalifikovaným provozovatelem oprav a údržby.
4. Díly a konstrukční části, které jsou vyhodnoceny jako vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, se nepovažují za odpad. Autorizovaná zpracovatelská zařízení na požádání zpřístupní dokumentaci potvrzující provedené posouzení příslušným vnitrostátním orgánům, a to i v případě, že jsou díly a konstrukční části přepravovány za účelem opětovného použití, repasování nebo renovace.
5. Ustanovení odstavce 4 se nevztahují na baterie vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2023/1542.

Článek 32

Obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi

1. Od ... [OP: *Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*] jakýkoli [...] hospodářský subjekt [...] prodávající použité, repasované nebo renovované náhradní díly a konstrukční části [...]:
- [...] zajistí, aby díly a konstrukční části [...] obsahovaly označení v souladu s čl. 31 odst. 2 písm. a).
- [...].

2. V případě prodeje použitých, repasovaných nebo renovovaných dílů a konstrukčních částí spotřebitelům musí hospodářské subjekty zajistit, aby si tyto díly a konstrukční části při běžném používání zachovaly požadované funkce a výkonnost a splňovaly další požadavky vztahující se na zboží prodávané v souladu se směrnicí (EU) 2019/771.
3. Tyto požadavky platí bez ohledu na použitý způsob obchodování, včetně obchodování prostřednictvím online platform podle čl. 3 písm. i) nařízení (EU) 2022/2065.

Článek 33

Opětovné použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy přijmou nezbytné pobídky na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí, bez ohledu na to, zda byly vyjmuty během fáze používání, nebo během fáze po ukončení životnosti vozidla.

Pobídky uvedené v prvním pododstavci mohou zahrnovat:

- a) požadavek, aby provozovatelé zařízení oprav a údržby nabízeli zákazníkům opravu vozidla pomocí použitých, repasovaných nebo renovovaných náhradních dílů a konstrukčních částí současně s nabídkou opravy vozidla pomocí nových dílů a konstrukčních částí, pokud je takový požadavek formulován tak, aby nevytvářel nadměrné náklady nebo administrativní zátěž pro mikropodniky a malé podniky;
- b) využívání ekonomických pobídek [...].

Komise usnadňuje výměnu informací a sdílení osvědčených postupů mezi členskými státy, pokud jde o tyto pobídky.

2. Komise sleduje účinnost pobídek poskytovaných členskými státy.

Článek 34

Cíle opětovného použití, recyklace a využití

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy [...] přijmou opatření nezbytná k tomu, aby výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, dosáhly těchto cílů [...], které mají provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady splnit:
 - a) opětovné použití a využití, vypočtené společně, činí minimálně 95 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok;
 - b) opětovné použití a recyklace, vypočtené společně, činí minimálně 85 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok.
2. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy přijmou nezbytná opatření pro výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem [...] 17, s cílem zajistit, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady dosáhli ročního cíle recyklace plastů ve výši alespoň 30 % celkové průměrné hmotnosti plastů ve vozidlech s ukončenou životností [...].

[Hmotnost recyklovaného plastu a celková hmotnost plastů uvedené v prvním pododstavci nezahrnují elastomery, termosety jiné než polyuretanové pěny používané k čalounění a plasty, které obsahují některou látku ~~upravenou~~ uvedenou v článku 7 nařízení (EU) 2019/1021 nebo jsou touto látkou kontaminovány, jsou-li překročeny prahové hodnoty stanovené v příloze IV uvedeného nařízení.]

Článek 35

Zákaz skládkování neinertního odpadu

Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] [...] nebudou přijímány ke skládkování těžké a lehké frakce drcení resp. rezidua po jejich zpracování [...] z vozidel s ukončenou životností, které zbývají po zpracování a obsahují neinertní odpad [...], pokud přesahují mezní hodnoty stanovené v bodě 2 písm. c) a d) části G přílohy VII.

Článek 36

Přeprava vozidel s ukončenou životností

1. Zpracování vozidel s ukončenou životností lze provádět mimo dotčený členský stát nebo mimo Unii za předpokladu, že přeprava vozidel s ukončenou životností nebo odpadu vzniklého během jejich zpracování je v souladu s nařízením [...] (EU) 2024/1157.
 - 1a. Za účelem rozlišení mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností mohou příslušné orgány členských států kontrolovat přepravu ojetých vozidel, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, z hlediska souladu s požadavky stanovenými v článku 37 a příloze I a tuto přepravu odpovídajícím způsobem sledovat.

Pokud příslušné orgány členského státu zjistí, že zamýšlená přeprava ojetého vozidla zahrnuje jedno nebo více vozidel s ukončenou životností, mohou být náklady na vhodné analýzy, kontroly a skladování vozidel, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, účtovány osobám, které přepravu zařizují.
2. Přeprava vozidel s ukončenou životností z Unie do třetí země podle odstavce 1 se započítává do plnění povinností a cílů stanovených v článku 34 pouze tehdy, pokud vývozce vozidel s ukončenou životností předloží listinné důkazy schválené příslušným orgánem místa určení, které prokazují, že zpracování proběhlo za podmínek, které jsou v zásadě rovnocenné požadavkům stanoveným v tomto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie.

KAPITOLA V

ROZLIŠOVÁNÍ MEZI OJETÝMI VOZIDLY A VOZIDLY S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ [...]

ODDÍL 1 [...]

[...] Článek 37

Rozlišování mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností

1. Pro účely převodu vlastnictví ojetého vozidla předkládá vlastník vozidla jakékoli fyzické nebo právnické osobě, která má zájem o nabytí vlastnictví dotčeného vozidla, doklad o tom, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. [...] Tímto dokladem je posouzení podle přílohy I nebo platné osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

První pododstavec se nepoužije v případě převodu vlastnictví vozidel způsobilých k provozu na pozemních komunikacích fyzickými osobami, které nejsou hospodářskými subjekty, při prodeji jiném než prostřednictvím smluv uzavřených na dálku nebo prostřednictvím online platforem.

Pokud je vlastnictví vozidla převáděno hospodářským subjektem, uchovává tento hospodářský subjekt doklad uvedený v prvním pododstavci po dobu nejméně dvou let od data převodu vlastnictví.

2. Pro účely převodu vlastnictví vozidla, které bylo prohlášeno za ekonomickou totální škodu, předloží vlastník vozidla kromě požadavků stanovených v odstavci 1 tyto doklady:
- a) vyhotovení historie poškození na základě posouzení pojišťovny;
 - b) odhad nákladů na opravy, které jsou nezbytné pro dosažení vyhovujícího technického stavu pro technickou prohlídku v souladu se směrnicí 2014/45/EU.
3. Aniž je dotčen odst. 1 druhý pododstavec, použijí se požadavky stanovené v odstavcích 1 a 2 bez ohledu na použitý způsob obchodování, a to i prostřednictvím aukcí pro hospodářské subjekty, smluv uzavřených na dálku nebo online platform.
4. Při posuzování škody na poškozeném vozidle pojišťovna nebo znalec v oblasti automobilového průmyslu, který provádí posouzení jejím jménem, rovněž posoudí, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností, či nikoli podle přílohy I.
- Pojišťovny [...] zajistí, aby příslušným orgánům byl alespoň jednou ročně poskytnut seznam obsahující:
- a) identifikační čísla všech vozidel, která byla prohlášena za ekonomickou totální škodu, včetně specifikace vozidel, která jsou považována za vozidla s ukončenou životností v souladu s přílohou I;
 - b) identifikační čísla všech vozidel, která byla prohlášena za technickou totální škodu.
5. V případě pochybností o tom, zda ojeté vozidlo může být vozidlem s ukončenou životností, mohou příslušné orgány požadovat, aby vlastník vozidla předložil doklad prokazující, že dané vozidlo není vozidlem s ukončenou životností. Tímto dokladem je posouzení podle přílohy I nebo nové platné osvědčení o technické způsobilosti vozidla.
- 5a. Při přijímání opatření, kterými se stanoví správní a procesní požadavky týkající se posuzování v souladu s přílohou I, mohou členské státy rovněž dále upřesnit kritéria pro posouzení nákladů na opravy.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 tohoto nařízení za účelem změny kritérií uvedených v bodě 1 oddílu 1 v částech A, B a C přílohy I s cílem určit, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, za předpokladu, že technologický pokrok v oblasti sledovatelnosti, opravitelnosti a bezpečnosti odůvodňuje omezení případů, kdy se vozidlo považuje za vozidlo s ukončenou životností.

ODDÍL 2

[...]

[...]KAPITOLA VA

VÝVOZ OJETÝCH VOZIDEL DO TŘETÍCH ZEMÍ

Článek 37a

Příslušný orgán

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za povinnosti podle této kapitoly.
2. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 12 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy sdělí Komisi názvy a adresy příslušných orgánů určených podle odstavce 1. Členské státy sdělí Komisi bez zbytečného prodlení všechny změny názvů nebo adres těchto příslušných orgánů.

Článek 38

Kontroly vývozu ojetých vozidel a požadavky na něj

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] se na ojetá vozidla určená k vývozu vztahují kontroly a požadavky stanovené v této [...] kapitole.

2. Touto [...] kapitolou nejsou dotčena žádná jiná ustanovení tohoto nařízení ani jiné právní akty Unie upravující propuštění zboží k vývozu, zejména nařízení (EU) č. 952/2013 a jeho články 46, 47, 267 a 269.
3. Ojetá vozidla lze vyvážet pouze v případě, že:
 - a) nejsou vozidla s ukončenou životností [...]; a
 - b) [...] jsou ke dni podání vývozního prohlášení způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud nebyly uznány za vozidla zvláštního kulturního zájmu v souladu s částí C přílohy I tohoto nařízení [...] [...].
4. Pro každé ojeté vozidlo určené k vývozu se celním orgánům předkládá nebo zpřístupňuje:
 - a) identifikační číslo (VIN) ojetého vozidla a identifikace členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno;
 - b) prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo splňuje požadavky stanovené v odstavci 3, nebo osvědčení uvedené v posledním pododstavci v bodě 1 části C přílohy I.

5. Za účelem ověření souladu s touto kapitolou při povolování propuštění ojetého vozidla k vývozu:
- a) dokud není funkční propojení uvedené v čl. 45 odst. 4, [...] mohou si celní orgány vyměňovat informace a spolupracují s příslušnými orgány v souladu s článkem 44 a v případě potřeby zohlední tuto výměnu informací a spolupráci, aby umožnily propuštění ojetého vozidla k vývozu;
 - b) jakmile je propojení uvedené v čl. 45 odst. 4 funkční, použijí se článek 39, čl. 40 odst. 2 a 3 a čl. 42 odst. 3 a oznámení a další výměny podle článků 41 až 43 se uskutečňují prostřednictvím příslušných elektronických systémů.
6. Ojeté vozidlo určené k vývozu:
- [...] [...]
- b) není předmětem zápisu do záznamů deklaranta podle článku 182 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - c) není předmětem samoschvalování podle článku 185 nařízení (EU) č. 952/2013.
7. [...]

Článek 39

Automatizované ověřování informací o statusu vozidla

1. Před propuštěním ojetého vozidla [...] k vývozu celní orgány elektronicky a automaticky prostřednictvím elektronických systémů podle čl. 45 odst. 4 ověří, zda je vozidlo na základě identifikačního čísla vozidla a informací o členském státě poslední registrace [...] způsobilé k provozu na pozemních komunikacích [...]. **Tato povinnost se nevztahuje na vozidla, která byla uznána za vozidla zvláštního kulturního zájmu v souladu s částí C přílohy I tohoto nařízení.**

2. Pokud informace poskytnuté nebo zpřístupněné celním orgánům neodpovídají informacím ve vnitrostátních registrech vozidel a vnitrostátních elektronických systémech pro evidenci technické způsobilosti vozidel podle odstavce 1, celní orgány nepustí toto vozidlo k vývozu a informují o tom prostřednictvím [...] svých systémů [...] dotčenou fyzickou nebo právnickou osobu.

Článek 40

Řízení rizik a celní kontroly

1. Pro účely prosazování ustanovení článku 38 provádějí celní orgány kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s [...] ustanoveními o řízení rizik a celních kontrolách v nařízení (EU) č. 952/2013. Aniž je dotčen článek 39, jsou tyto kontroly založeny především na analýze rizik ve smyslu [...] ustanovení nařízení (EU) č. 952/2013.
2. Kromě řízení rizik podle odstavce 1 obsahují elektronické systémy podle čl. 45 odst. 1 po zprovoznění propojení uvedeného v článku 45 [...] [...] informace, které celní orgány automaticky a elektronicky ověří prostřednictvím propojení podle čl. 45 odst. 4 [...], s cílem určit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje zvláštní podmínky související s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením podmínek souladu uvedených v odstavci 2, včetně zvláštních podmínek uplatňovaných na dovoz ojetých vozidel třetí zemí dovozu, které souvisejí s ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu, oznámila-li tato třetí země tyto podmínky Komisi. Tyto podmínky jsou ověřitelné na základě informací dostupných v elektronických systémech podle čl. 45 odst. 1.

Článek 41

Pozastavení

1. Pokud existují oprávněné důvody se domnívat, že ojeté vozidlo určené k vývozu nemusí splňovat požadavky této [...] kapitoly, pozastaví celní orgány propuštění tohoto ojetého vozidla k vývozu, [...] neprodleně oznámí pozastavení příslušným orgánům určeným podle článku 37a a předají veškeré relevantní informace potřebné k tomu, aby příslušné orgány mohly určit, zda ojeté vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a může být propuštěno k vývozu.
2. Pro účely určení, zda ojeté vozidlo, na které se vztahuje pozastavení podle odstavce 1, splňuje požadavky tohoto nařízení, mohou příslušné orgány požádat jakoukoli osobu, která se podílí na vývozu tohoto ojetého vozidla, o doplňující informace, včetně informací o prodeji nebo převodu vlastnictví vozidla, jako je kopie faktury nebo smlouvy, a listinných důkazů prokazujících, že toto ojeté vozidlo je určeno k dalšímu použití.

Článek 42

Propuštění k vývozu

1. Pokud bylo propuštění ojetého vozidla k vývozu v souladu s článkem 41 pozastaveno, toto ojeté vozidlo se propustí k vývozu v případě, že jsou splněny všechny ostatní požadavky a formality týkající se takového propuštění a že je splněna kterákoli z těchto podmínek:
 - a) příslušné orgány určené podle článku 37a nepožádaly do čtyř pracovních dnů od začátku pozastavení celní orgány o zachování pozastavení nebo
 - b) příslušné orgány určené podle článku 37a informovaly celní orgány o svém souhlasu s propuštěním k vývozu podle [...] této kapitoly.
2. Propuštění k vývozu se nepovažuje za důkaz souladu s právem Unie, a zejména s tímto nařízením nebo nařízením (EU) č. 952/2013.

3. [...] Celní orgány automaticky oznámí výstup vozidla z Unie prostřednictvím propojení uvedeného v čl. 45 odst. 4 [...] orgánu pro registraci vozidel členského státu poslední registrace [...]. Orgán příslušný pro registraci vozidel zaznamená do svého vnitrostátního registru vozidel, že vozidlo bylo vyvezeno do třetí země.

Článek 43

Odmítnutí propuštění k vývozu

1. Pokud příslušný orgán dospěje k závěru, že ojeté vozidlo, pro které bylo oznámeno pozastavení podle článku 41, není v souladu s [...] touto kapitolou, neprodleně požádá celní orgány, aby jej nepropustily k vývozu, a oznámí jim tuto skutečnost.
2. Na základě oznámení příslušného orgánu podle odstavce 1 celní orgány nepustí ojeté vozidlo k vývozu.
3. Pokud příslušný orgán dojde k závěru, že pozastavené ojeté vozidlo je vozidlem s ukončenou životností, použije se nařízení (EU) 2024/1157.

Článek 44

Spolupráce mezi orgány a výměna informací

1. Příslušné orgány členských států si vzájemně pomáhají při provádění [...] této kapitoly výměnou informací na dvoustranné úrovni, zejména za účelem ověření statusu vozidla, včetně ověření jeho registračního statusu v členském státě, v němž bylo dříve registrováno.
2. Příslušné orgány členských států v příslušných případech spolupracují také se správními orgány třetích zemí. Tato spolupráce může zahrnovat sdílení příslušných informací, provádění společných inspekcí a další formy vzájemné pomoci, které jsou považovány za nezbytné k zajištění souladu s platnými právními předpisy upravujícími vývoz ojetých vozidel.

3. Celní orgány a příslušné orgány členských států spolupracují v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013 a vyměňují si informace nezbytné pro plnění jejich funkcí podle tohoto nařízení, a to i prostřednictvím elektronických prostředků. Celní orgány mohou v souladu s čl. 12 odst. 1 a čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013 sdělit příslušnému orgánu členského státu, v němž jsou hospodářský subjekt nebo obchodník usazení, důvěrné informace, které získaly při plnění svých povinností nebo které jim byly poskytnuty jako důvěrné.
4. Pokud příslušné orgány obdržely informace v souladu s odstavci 1 až 3 tohoto článku, mohou je sdělit příslušným orgánům jiných členských států.
5. Informace týkající se rizik se vyměňují takto:
 - a) mezi celními orgány v souladu s čl. 46 odst. 5 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - b) mezi celními orgány a Komisí v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - c) mezi celními orgány a příslušnými orgány, včetně příslušných orgánů jiných členských států, v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013.

Článek 45

Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB vyvinutý Komisí se používá k výměně identifikačního čísla vozidla a informací o registraci a stavu technické způsobilosti vozidla mezi vnitrostátními registry vozidel a elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, jakož i k propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví, je-li to nezbytné pro účely kontrol a požadavků stanovených v této [...] kapitole.

2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 poskytuje alespoň tyto funkce:
- a) výměnu údajů v reálném čase s vnitrostátními registry vozidel a vnitrostátními elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, které jsou s ním propojeny;
 - b) možnost automatizované elektronické kontroly údajů uvedených v osvědčení o technické způsobilosti vozidla podle přílohy II směrnice 2014/45/EU, data první registrace vozidla, jakož i členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno, jak je uvedeno ve směrnici 1999/37/ES, s cílem určit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky stanovené v článku 38, čl. 39 odst. 1 a článku 40;
 - c) propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením (EU) 2022/2399 za účelem výměny údajů a podpory procesu výměny informací podle čl. 39 odst. 1 a čl. 40 odst. 2, jakož i podpory oznámení podle článků 41 až 43;
 - d) pro účely spolupráce se třetími zeměmi podle čl. 44 odst. 2 možnost elektronické výměny informací s příslušnými orgány třetích zemí, které podle čl. 40 odst. 2 oznámily Komisi zvláštní podmínky pro dovoz ojetých vozidel, které uplatňují.
3. Členské státy propojí své vnitrostátní registry vozidel a vnitrostátní elektronické systémy pro evidenci technické způsobilosti vozidel s elektronickým systémem MOVE-HUB podle odstavce 1. Toto propojení se uvede do provozu do dvou let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.
4. Komise propojí systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 s jednotným celním portálem EU pro výměnu certifikátů zřízeným podle článku 4 nařízení (EU) 2022/2399, aby bylo možné provádět automatizované kontroly uvedené v článku 39 a čl. 40 odst. 2 a oznámení uvedená v člancích 41, 42 a 43. Toto propojení se uvede do provozu do čtyř let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.

5. Do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření k zavedení funkcí systému MOVE-HUB uvedených v odstavci 2, včetně technických aspektů nezbytných k propojení vnitrostátních elektronických systémů se systémem MOVE-HUB, podmínek připojení k systému MOVE-HUB, údajů, které mají být předávány vnitrostátními systémy, a formátu pro předávání těchto údajů prostřednictvím propojených vnitrostátních systémů.

Prováděcí akty [...] se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

KAPITOLA VI

PROSAZOVÁNÍ A DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

Článek 45a

Povinnosti pro některé online platformy

13. Pro účely souladu s čl. 30 odst. 1 písm. d) a e) nařízení (EU) 2022/2065 poskytovatelé online platform umožňující spotřebitelům uzavírat s výrobcí smlouvy na dálku, kteří spadají do oblasti působnosti oddílu 4 kapitoly III nařízení (EU) 2022/2065, obdrží od výrobců, kteří nabízejí vozidla spotřebitelům nacházejícím se v Unii, před tím, než jim umožní využívat jejich služby, tyto informace:
- a) informace o registraci výrobců podle článku 19 v členském státě, v němž se spotřebitel nachází, a registrační číslo či čísla výrobce v příslušném registru;
 - b) autocertifikace výrobce, který se zavazuje nabízet pouze výrobky nebo služby, které jsou v souladu s platnými pravidly práva Unie, včetně autocertifikace výrobce potvrzující, že nabízí pouze vozidla, u nichž jsou splněny požadavky rozšířené odpovědnosti výrobce uvedené v článku 16 tohoto nařízení v členském státě, v němž se nachází spotřebitel.

Článek 46

Kontroly

0. Členské státy za účelem prosazování tohoto nařízení stanoví kontrolní strategie zaměřené na odhalování nezákonných činností v oblasti sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a jejich dílů a konstrukčních částí. Tyto strategie stanoví opatření uvedená v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto článku.
1. Členské státy za účelem prosazování tohoto nařízení kontrolují:
 - a) autorizovaná zpracovatelská zařízení;
 - b) [...] sběrná místa;
 - c) další zařízení a hospodářské subjekty, které [...] by mohly být zapojeny do sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností nebo které prodávají požitě náhradní díly a konstrukční části.
2. [...] Celkový počet podezření na nezákonné činnosti a legálně působících subjektů, které podléhají kontrole v každém kalendářním roce, se vypočítá jako nejméně 10 % subjektů uvedených v odst. 1 písm. a) a [...]b)[...].
3. Členské státy rovněž provádějí kontroly týkající se vývozu ojetých vozidel za účelem ověření souladu s články 36 a 38.

Článek 47

Spolupráce při prosazování práva na vnitrostátní úrovni a mezi členskými státy

1. Členské státy zavedou z hlediska všech příslušných orgánů zapojených do prosazování tohoto nařízení účinné mechanismy, které těmto orgánům umožní vnitrostátní spolupráci a koordinaci při tvorbě a provádění politik a činností v oblasti prosazování předpisů, které se týkají sledování registrace vozidel, vyřazení z registru, pozastavení a zrušení registrace, jakož i předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností.

2. Členské státy navzájem dvoustranně a mnohostranně spolupracují, aby usnadnily předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností a jeho odhalování. Prostřednictvím elektronického systému pro výměnu informací uvedeného v článku 45 si vyměňují příslušné informace o registraci vozidel, jejich vyřazení z registru a pozastavení a zrušení jejich registrace. Rovněž si vyměňují příslušné informace o autorizovaných zpracovatelských zařízeních a provozovateli zařízení oprav a údržby, kteří nejsou povoleni jako autorizovaná zpracovatelská zařízení, a o dalších zařízeních a hospodářských subjektech, které mohou vykonávat činnosti týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností. V rámci zavedených struktur si vyměňují zkušenosti a znalosti o donucovacích opatřeních.

Výměna údajů o registraci vozidel zahrnuje přístup k údajům o výkonnosti a o povaze a výsledcích provedených kontrol a jejich výměnu s příslušnými orgány jiných členských států s cílem usnadnit prosazování tohoto nařízení.

3. Členské státy oznámí Komisi, kteří z jejich stálých zaměstnanců jsou odpovědní za spolupráci uvedenou v odstavci 2 tohoto článku a v článku 44.

Článek 48

Sankce

Do ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] stanoví členské státy pravidla pro sankce použitelné za porušení čl. 15 odst. 1, článku 16, čl. [...]18 odst. 1, čl. 22 odst. 1 a 2, článků 23 a 24, čl. 25 odst. 1 a 2, článků ~~26~~ 27 až 32 a článků 34, 35, 37 a 38 tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce jsou účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy neprodleně oznámí tato pravidla a opatření Komisi a bezodkladně ji informují o veškerých jejich následných změnách.

Podávání zpráv Komisi

1. Od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] zveřejní členské státy v souhrnné podobě za každý kalendářní rok a ve formátu stanoveném Komisí podle odstavce 5 následující údaje, které vycházejí z informací a údajů obdržených od výrobců, organizací odpovědnosti výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady:
 - a) počet vozidel registrovaných v členském státě;
 - b) počet vozidel, která byla poprvé dodána na trh na území členského státu;
 - c) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností shromážděných a zbavených znečišťujících látek v členském státě;
 - d) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností recyklovaných na území členského státu;
 - e) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností vyvezených nebo odeslaných k dalšímu zpracování do jiného členského státu nebo třetí země;
 - f) počet vydaných osvědčení o likvidaci;
 - g) celková [...] hmotnost a případně, kde je to vhodné, také množství dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých z vozidel s ukončenou životností za účelem:
 - i) opětovného použití;
 - ii) repasování nebo renovace;
 - iii) recyklace;
 - iv) využití, včetně energetického využití;
 - v) odstranění;

- h) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností zpracovaných jiným způsobem, než je uvedeno v písmeni d);
- i) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností použitých k zasypávání;
- j) míry cílů stanovených v článku 34, kterých dosáhli všichni provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady působící v členském státě;
- k) využití výjimky stanovené v čl. 30 odst. 2 a způsob, jakým ji vykazující členský stát sledoval;
- l) údaje o organizacích odpovědnosti výrobců, včetně názvů právnických osob, které zastupují;
- m) údaje o provádění článku 21.

Členské státy zveřejní údaje uvedené v odstavci 1 do osmnácti měsíců od konce vykazovaného období, za které byly shromážděny. Tyto údaje jsou ve formátu umožňujícím strojové čtení, třídění a vyhledávání a dodržují otevřené standardy pro užití třetí stranou. Jakmile jsou údaje uvedené v prvním pododstavci zpřístupněny, členské státy to oznámí Komisi.

Prvním vykazovaným obdobím je první kalendářní rok po přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.

- 2. K údajům, jež členské státy zpřístupní v souladu s odstavcem 1, se připojí zpráva o kontrole kvality. Tyto informace jsou předkládány ve formátu, který stanoví Komise v souladu s odstavcem 5.
- 3. Jednou za pět let vypracují členské státy zprávu shrnující:
 - n) pobídky zavedené na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí v souladu s článkem 33;
 - a) uplatňování sankcí a jiných postihů stanovených v jejich vnitrostátních právních předpisech za porušení tohoto nařízení přijatých v souladu s článkem 48, včetně seznamu druhů oznámených porušení a druhů přijatých opatření;
 - b) výsledky kontrol provedených v souladu s článkem 46;

- c) způsob použití definic „vozidla s ukončenou životností“ a „ojetého vozidla“, včetně praktických obtíží, které se v této souvislosti vyskytují.

Členské státy předloží Komisi zprávu do šesti měsíců od konce pětiletého období, kterého se týká. První zpráva se Komisi předloží do dne [OP: *Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí šesti let od data vstupu tohoto nařízení v platnost*].

Komise přezkoumá zprávy předložené členskými státy a v příslušných případech vypracuje zprávy o obdržení informací, aby usnadnila výměnu informací o osvědčených postupech uplatňovaných v členských státech.

- 4. Pro účely sledování provádění tohoto nařízení Komise shromažďuje a přezkoumává informace zpřístupněné v souladu s tímto článkem.
- 5. Komise přijme prováděcí akty, kterými se stanoví:
 - a) metodika a pravidla pro výpočet, ověřování a vykazování údajů podle odstavce 1, včetně:
 - i) metodika pro určení množství a hmotnosti dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých pro účely uvedené v odst. 1 písm. g), h) a i);
 - ii) metodika pro určení hmotnosti recyklovaného odpadu, včetně určení bodů výpočtu a bodů měření, a v případě potřeby možností použití průměrné míry ztrát;
 - iii) metodika výpočtu a ověření plnění cílů opětovného použití, recyklace a využití uvedených v článku 34, včetně případu kombinovaného drcení vozidel s ukončenou životností s jinými odpady podle článku 28 a bodu 1 části G přílohy VII.
 - b) formát pro podávání zpráv Komisi podle odstavce 1, jakož i formát zprávy o kontrole kvality.

Tyto prováděcí akty se přijmou do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 30 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], v souladu s přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

6. Výrobci, organizace odpovědnosti výrobců, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a další příslušné hospodářské subjekty poskytují příslušným orgánům přesné a spolehlivé údaje, které členským státům umožňují plnit jejich povinnost podávat zprávy podle tohoto článku.

KAPITOLA VII

PŘENESENÉ PRAVOMOCI A POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ VE VÝBORU

Článek 50

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle čl. 5 odst. 2b, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2b, čl. 6 odst. 3, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, [...], čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4[...], [čl. 37 odst. 6] [...]₂ [...] čl. 40 odst. 3 a čl. 55 odst. 2a je Komisi svěřena na dobu 5 let od ... [OP: Vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2b, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2b, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, [...] čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4 [...], [čl. 37 odst. 6] [...], [...] čl. 40 odst. 3 a čl. 55 odst. 2a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 2b, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2b, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, [...], čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4 [...], [čl. 37 odst. 6], [...], [...] čl. 40 odst. 3 a čl. 55 odst. 2a vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informovaly Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 51

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen:
 - a) výbor zřízený článkem 39 směrnice 2008/98/ES; ~~pokud se prováděcí akt týká výrobce;~~
 - b) technický výbor pro motorová vozidla, pokud se prováděcí akt týká výrobce;

- c) výbor technické způsobilosti vozidel, pokud se prováděcí akt týká propojení vnitrostátních registrů vozidel a vnitrostátních registrů technické způsobilosti vozidel.

~~Tento~~ Tyto výbory jsou výbory ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA VIII

ZMĚNY

Článek 52

Změny nařízení (EU) 2023/1542

Příloha I nařízení (EU) 2023/1542 se mění v souladu s přílohou XII tohoto nařízení. Položky 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) a 16 přílohy II směrnice 2000/53/ES se nepoužijí.

Článek 53

Změny nařízení (EU) 2019/1020 a nařízení (EU) 2024/1252

1. V nařízení (EU) 2019/1020 se v příloze II zrušují body 10 a 11.

2. Nařízení (EU) 2024/1252 se mění takto:

- 1) Čl. 2 odst. 43 se zrušuje.
- 2) Čl. 2 odst. 44 se mění takto:

„lehkým dopravním prostředkem“ jakékoliv lehké kolové vozidlo, které může být poháněno buď pouze elektrickým motorem nebo kombinací motoru a lidské síly, včetně elektrických skútrů a typově schválených vozidel [...] kategorií L1e a L2e s výjimkou typově schválených vozidel kategorií L3e až L7e ve smyslu nařízení 168/2013“

- 3) Čl. 28 odst. 1 se mění takto:

„1. Počínaje dva roky po dni vstupu prováděcího aktu podle odstavce 2 v platnost každá fyzická nebo právnická osoba, která uvádí na trh zařízení pro zobrazování magnetickou rezonancí, generátory větrné energie, průmyslové roboty, [...] lehké dopravní prostředky, zdroje chlazení, tepelná čerpadla, elektromotory včetně těch, které jsou integrovány do jiných výrobků, automatické pračky, bubnové sušičky, mikrovlnné trouby, vysavače nebo myčky nádobí, zajistí, aby byly tyto výrobky opatřeny viditelným, jasně čitelným a nesmazatelným štítkem, na kterém je uvedeno:“

- 4) Čl. 28 odst. 10 se mění takto:

„10. Od 24. května 2029 se tento článek použije na zařízení k zobrazování pomocí magnetické rezonance, [...]a na lehké dopravní prostředky [...], včetně [...]typově schválených vozidel kategorií L1e a L2e ve smyslu nařízení č. 168/2013.“

- 5) Čl. 28 odst. 11 se mění takto:

„Tento článek se nepoužije na vozidla kategorií uvedených v [OP: Vložte prosím číslo nařízení o vozidlech s ukončenou životností]:

[...][...][...]“

- 6) Čl. 29 odst. 6 se mění takto:

„U zařízení pro zobrazování magnetickou rezonancí, [...]a lehkých dopravních prostředků [...]včetně typově schválených vozidel kategorií L1e a L2e ve smyslu nařízení 168/2013, které jsou typově schválenými vozidly kategorie L, se požadavky stanovené v odstavcích 1 a 5 použijí po uplynutí pěti let ode dne vstupu aktu v přenesené pravomoci podle odstavce 2 v platnost.“

- 7) Čl. 29 odst. 7 se mění takto:

„Tento článek se nepoužije na vozidla kategorií uvedených v ...[OP: Vložte prosím číslo nařízení o vozidlech s ukončenou životností].

[...][...][...]”

- 8) Články 40 a 41 a čl. 49 odst. 2 se zrušují.

Článek 54

Změny nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (EU) 168/2013

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 a příloha II nařízení (EU) 168/2013 [...] se mění v souladu s přílohou X tohoto nařízení.

KAPITOLA IX

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 55

Přezkum

1. Do 31. prosince 203* [*OP: Vložte prosím datum = poslední den roku následujícího po uplynutí 95 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*] provede Komise přezkum a vypracuje zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě.
2. S ohledem na technický pokrok a praktické zkušenosti získané v členských státech, jakož i jakoukoli revizi nařízení (ES) č. 1907/2006 Komise ve své zprávě uvede hodnocení týkající se následujících aspektů tohoto nařízení:
 - a) potřeba rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitol II a III, [...] na vozidla kategorií M2, M3, N2, N3 a O ve smyslu čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858, kategorií L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) [...] nařízení (EU) 168/2013 a vozidel zvláštního určení kategorií M2, M3, N2, a N3 [...] ve smyslu čl. [...] 3 bodu 31) nařízení (EU) 2018/858;

- a1) potřeba rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitoly Va na vozidla kategorií L3e, L4e, L5e, L6e a L7e, ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) 168/2013.
- b) opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a potřeby zavést další ustanovení týkající se látek vzbuzujících obavy, které mohou ovlivnit kvalitní recyklaci vozidel po ukončení jejich životnosti;
- c) opatření týkajících se nakládání s vozidly s ukončenou životností stanovených v kapitole IV, včetně úrovní cílů stanovených v článku 34 a potřeby jejich revize;
- c1) potřeba rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, pokud jde o cílové úrovně recyklace stanovené v článku 34, na kategorie vozidel, na které se článek 34 podle tohoto nařízení nevztahuje;
- d) porušování předpisů a účinnosti, přiměřenosti a odrazujícího účinku sankcí podle článku 48;
- e) potřeby změnit článek 5 tohoto nařízení;
- f) do jaké míry byla vyřešena otázka chybějících vozidel a potřeba zahrnout další opatření zabývající se otázkou sledovatelnosti vozidel;
- g) požadavky na obsah recyklovaného plastu, včetně **cílů a povinností recyklačních zařízení v Unii i mimo ni, jak je stanoveno v čl. 6 odst. 1c a 2, zejména pokud jde o jejich dopady na globální obchod, jakož i na recyklační a automobilový průmysl EU, a potřebu jejich revize na tomto základě. Toto posouzení rovněž zohlední vývoj v oblasti oceli a hliníku, jak je stanoveno v čl. 6 odst. 3 a v dalších příslušných právních předpisech EU, jako je nařízení (EU) 2025/40 nebo nařízení (EU) 2024/1781, s cílem zajistit soudržnost a sladění.**
- h) opatření týkající se mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě, stanovené v článku 22 a potřeby jejich revize;

2a. Do 31. prosince 203* [OP: Vložte prosím datum = poslední den roku následujícího po uplynutí 95 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] provede Komise přezkum stavu technologického vývoje a environmentální výkonnosti obsahu plastů na bázi biomasy ve vozidlech, přičemž zohlední kritéria udržitelnosti stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001;

2b. V případě potřeby a na základě tohoto přezkumu předloží Komise legislativní návrh s cílem:

- i) stanovit požadavky na udržitelnost surovin na bázi biomasy v plastech použitých ve vozidlech;
- ii) stanovit cíle pro zvýšení používání surovin na bázi biomasy v plastech použitých ve vozidlech;
- iii) posoudit, do jaké míry lze tyto cíle kombinovat s cíli stanovenými v čl. 6 odst. 1 nebo je k nim přidat;
- iv) případně, je-li to vhodné, upravit definici plastů na bázi biomasy uvedenou v čl. 3 odst. 1 bodě 43.

Tímto článkem není dotčen článek 7a nařízení (EU) 2019/631.

Článek 56

Zrušení a přechodná ustanovení

1. Směrnice 2000/53/ES se zrušuje s účinkem od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...]24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].

Nadále se však použijí tato ustanovení směrnice 2000/53/ES:

- a) bez ohledu na článek 52 tohoto nařízení – čl. 4 odst. 2 do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 71 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];

- b) čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec, čl. 6 odst. 3 druhý pododstavec, čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a 4 do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];
- b1) čl. 6 odst. 3 první pododstavec a příloha I do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 36-35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
- c) čl. 7 odst. 2 písm. b) do 31. prosince 20** [OP: Vložte prosím rok = poslední den roku následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];
- d) čl. 9 odst. 1a první a třetí pododstavec, čl. 9 odst. 1b a 1d do ... [OP: Vložte prosím datum = *poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*];
- e) čl. 9 odst. 1a druhý pododstavec do ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 59 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
2. Směrnice 2005/64/ES se zrušuje s účinkem od ... [OP: Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 71 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
- Její čl. 6 odst. 3 se však zrušuje s účinkem od [OP: *Vložte prosím datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*].
3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávacími tabulkami obsaženými v příloze XI.
4. Odchylně od čl. 8 odst. 2 se do ... [72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], pokud toto ustanovení odkazuje na článek 4, považuje tento odkaz za odkaz na článek 5 směrnice 2005/64.
- Odchylně od čl. 8 odst. 2 se do ... [72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], odkazuje-li toto ustanovení na článek 5, považuje tento odkaz za odkaz na čl. 6 odst. 2 směrnice 2005/64.

Článek 56a

Použitelnost na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko

1. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužijí články 15 až 30, 33 až 35 a čl. 36 odst. 2.
2. Článek 14 se použije pouze s ohledem na články 31 až 32 a čl. 36 odst. 1 na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko.
3. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužijí čl. 46 odst. 1 písm. a) a čl. 46 odst. 2.
4. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 47 odst. 1 a 2, pokud jde o zabránění nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností.
5. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 47 odst. 2, pokud jde o výměnu relevantních informací o autorizovaných zpracovatelských zařízeních.
6. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije článek 48, pokud jde o čl. 15 odst. 1, článek 16, čl. 19 odst. 1, čl. 22 odst. 1 a 2, články 23, 24, čl. 25 odst. 1 a 2, články 26 až 30, 34 a 35.
7. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 49 odst. 1 písm. c), d) a f), čl. 49 odst. 1 písm. g) body iii), iv) a v), čl. 49 odst. 1 písm. h), i), j), k), l) a m) a čl. 49 odst. 3 písm. n).

Článek 57

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...]24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].

Článek 54 se však použije od ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí [...]36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHY

návrhu

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností,
o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

PŘÍLOHA I

KRITÉRIA PRO URČENÍ, ZDA JE [...] VOZIDLO VOZIDLEM S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Tato příloha stanoví kritéria určující, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností, a použije se takto:

1. Část A stanoví kritéria pro posouzení neopravitelnosti vozidla. Je-li splněno jedno nebo více z těchto kritérií, považuje se vozidlo za vozidlo s ukončenou životností.

Za účelem určení, zda se jedná o vozidlo s ukončenou životností, či nikoli, nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu posoudí, zda vozidlo splňuje kritéria uvedená v části A přílohy I. Členské státy mohou stanovit úplný seznam nezávislých znalců v oblasti automobilového průmyslu, kteří tato posouzení provedou.

2. Pokud se nepoužije žádné z kritérií uvedených v části A, vozidlo se rovněž posoudí podle kritérií uvedených v části B. Pokud se použije jedno nebo více kritérií uvedených v části B, je třeba provést další analýzu s cílem určit, zda lze vozidlo do dvou let po posouzení dostatečně opravit, aby získalo osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU v členském státě, kde bylo vozidlo před opravou registrováno.

Pokud se na základě posouzení zjistí, že vozidlo nelze v této lhůtě opravit, považuje se za vozidlo s ukončenou životností. Pokud posouzení stanoví, že vozidlo může být v této lhůtě opraveno, nepovažuje se za vozidlo s ukončenou životností. Pokud do dvou let od tohoto technického posouzení vlastník vozidla nepředloží příslušnému orgánu osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU, považuje se vozidlo za vozidlo s ukončenou životností.

K určení, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností, či nikoli, posoudí vozidlo nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu podle odst. 2 prvního pododstavce. Členské státy mohou sestavit seznam nezávislých znalců v oblasti automobilového průmyslu, kteří budou tato posouzení provádět.

3. Vozidlo, které splňuje kritéria části A nebo B, není vozidlem s ukončenou životností, pokud splňuje kritéria části C.

ČÁST A

KRITÉRIA PRO POSOUZENÍ [...] VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

1. Vozidlo je [...] [...] [...] vozidlem s ukončenou životností, pokud splňuje jedno nebo více z těchto kritérií:
- a) bylo rozřezáno na kusy [...] [...] [...];
 - b) má jedno nebo několik vstupních míst [...] svařeno nebo uzavřeno izolační pěnou;
 - c) je [...] vyhořelé tak, že je zcela zničen motorový prostor nebo prostor pro cestující;
 - d) bylo ponořeno do vody do výšky nad přístrojovou desku;
 - e) nelze technicky opravit nebo vyměnit jednu nebo více z těchto konstrukčních částí vozidla:
 - i) konstrukční části spojení se zemí (jako jsou pneumatiky a kola), odpružení, řízení, brzdy a jejich ovládací prvky;

- ii) upevnění a spoje sedadel;
- iii) airbagy, předpínače, bezpečnostní pásy a jejich periferní ovládací prvky;
- iv) korba a podvozek vozidla;

f) jeho konstrukční a bezpečnostní součásti mají technické závady, které jsou nevratné a činí je nevyměnitelnými, např. stárnutí kovu, několikanásobné porušení základního nátěru nebo nadměrná perforační koroze;

g) jeho oprava vyžaduje výměnu [...] karoserie nebo sestavy podvozku, což vede ke ztrátě původní identity vozidla.

h) bylo předáno ke zpracování do autorizovaného sběrného místa nebo do autorizovaného zařízení na zpracování odpadu nebo pro něj bylo vydáno osvědčení o likvidaci;

i) pojišťovna jej na základě technického posouzení provedeného znalcem v oblasti automobilového průmyslu prohlásila za technickou totální škodu;

j) absence prostředků umožňujících identifikaci vozidla, zejména identifikačního čísla vozidla.

2. [...]

3. [...]

ČÁST B

[...] SEZNAM ORIENTAČNÍCH KRITÉRIÍ PRO VOZIDLA S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Posoudí se [...] tato kritéria:

- b) [...] [...] vlastník vozidla není znám nebo je vozidlo opuštěno;
- c) vozidlo neprošlo povinnou vnitrostátní technickou prohlídkou po dobu delší než dva roky od data, kdy byla tato prohlídka naposledy požadována, nebo nebylo pojištěno nejméně po dobu dvou let;
- d) není náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky;
[...]

- e) [...]
- pojišťovna je vykázála jako totální ekonomickou škodu;
- f) náklady na opravu nezbytné k opravě tohoto vozidla do technického stavu, který by postačoval k získání osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU, a jeho současná hodnota přesahuje jeho odhadovanou tržní hodnotu po opravě;
- g) bylo ponořeno do vody pod úroveň přístrojové desky a poškodil se motor nebo elektrický systém;
- h) nemá přimontované jedny nebo více dveří;
- i) vypouštění paliva nebo palivových výparů představuje nebezpečí požáru a výbuchu;
- j) ze systému zkapalněného plynu unikl plyn, což představuje riziko požáru a výbuchu;
- k) byly vypuštěny provozní kapaliny (palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, roztok elektrolytu z akumulátoru obsahující kyselinu, chladicí kapalina), což představuje riziko znečištění vody;
- l) jeho brzdy a součásti řízení jsou nadměrně opotřebované; [...]
- m) jeho oprava vyžaduje výměnu motoru nebo převodovky; nebo
- n) byly demontovány.

ČÁST C

KRITÉRIA PRO VÝJIMKY PRO VOZIDLA S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ODDÍL 1

VOZIDLA ZVLÁŠTNÍHO KULTURNÍHO ZÁJMU

1. Príslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo jeden z jím jmenovaných povolujících orgánů mohou uznat vozidlo jako vozidlo se zvláštním kulturním zájmem, pokud splňuje všechna tato kritéria:

- a) jeho jedinečná historická nebo kulturní hodnota nebo status byly zdokumentovány vlastníkem vozidla nebo příslušnými orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo se jedná o jediné upravené nebo na zakázku postavené vozidlo, které bylo jednotlivě schváleno v souladu s nařízením (EU) 2018/858 nebo vnitrostátními právními předpisy;
- b) vlastník vozidla je znám a lze jej identifikovat;
- c) části vozidla mohou být identifikovány podle výrobního čísla nebo jiné identifikace poskytnuté výrobcem nebo přidělené příslušným orgánem;
- d) vozidlo lze identifikovat podle identifikačního čísla vozidla (VIN) nebo výrobního čísla nebo jiné identifikace poskytnuté výrobcem nebo přidělené příslušným orgánem;

Na žádost vlastníka vozidla za účelem vývozu a před jeho vývozem vydají příslušné orgány členského státu registrace osvědčení uznávající vozidlo za vozidlo zvláštního kulturního zájmu, jsou-li splněna výše uvedená kritéria.

- 2. Vlastník vozidla zajistí, aby:
 - a) vozidlo bylo náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky;
 - b) vozidlo bylo udržováno a bylo s ním nakládáno vhodným způsobem šetrným k životnímu prostředí v souladu s právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy.
 - c) osvědčení uvedené v odstavci 1 bylo na požádání předloženo nebo zpřístupněno celním orgánům.
- 3. Soulad vozidla s kritérii uvedenými v odstavcích 1 a 2 se ověřuje nejméně každých pět let nebo v případě změny vlastnictví.

ODDÍL 2

DALŠÍ VÝJIMKY

1. Příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo jeden z jeho určených povolujících orgánů mohou na žádost vlastníka vozidla udělit výjimku vozidlu, které je považováno za vozidlo s ukončenou životností v souladu s částí A nebo částí B, pokud je dotčené vozidlo předmětem obnovy.

Vlastník vozidla předloží příslušným orgánům plán obnovy, včetně specifikace nezbytné technické a finanční kapacity, za účelem opravy vozidla do technického stavu dostatečného k získání osvědčení o technické způsobilosti v souladu se směrnicí 2014/45/EU. Plán obnovy musí být schválen nezávislým znalcem v oblasti automobilového průmyslu.

Příslušné orgány mohou udělit výjimku, pokud může být vozidlo do pěti let obnoveno do technického stavu, který postačuje ke splnění technické prohlídky v souladu se směrnicí 2014/45/EU. Pokud se příslušné orgány domnívají, že plán obnovy neposkytuje dostatečné informace prokazující, že vozidlo může být obnoveno do požadovaného stavu, mohou příslušné orgány požádat vlastníka vozidla, aby plán obnovy revidoval.

2. Vlastník vozidla zajistí, aby:
- a) vozidlo bylo náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky;
 - b) vozidlo bylo udržováno a bylo s ním nakládáno vhodným způsobem šetrným k životnímu prostředí v souladu s právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy.
3. Pokud do pěti let od předložení plánu obnovy vlastník vozidla nepředloží příslušnému orgánu osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU, příslušné orgány prohlásí vozidlo za vozidlo s ukončenou životností a požádají vlastníka, aby jej bez zbytečného odkladu odevzdal autorizovanému zpracovatelskému zařízení nebo sběrnému místu. Příslušné orgány mohou prodloužit dobu obnovy o následná období pěti let. Každé prodloužení vychází z aktualizovaného plánu obnovy, který schválí nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu.
4. Náklady spojené s obnovou a posouzením provedeným nezávislými znalci v oblasti automobilového průmyslu nese vlastník vozidla.

PŘÍLOHA II

VÝPOČET MÍRY OPĚTOVNÉ POUŽITELNOSTI, RECYKLOVATELNOSTI A VYUŽITELNOSTI

Pro účely této přílohy se „referenčním vozidlem“ rozumí verze typu vozidla, kterou určí schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem a v souladu s kritérii stanovenými v příloze II části A jako nejproblematictější z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti.

ČÁST A

2. Uvedou se materiály přítomné ve vozidle, jejich podíly a umístění, jakož i veškeré příslušné informace nezbytné pro správný výpočet míry recyklovatelnosti a využitelnosti.
3. Hmotnosti se vyjadřují v kg na jedno desetinné místo. Podíly se vypočítávají v procentech na jedno desetinné místo a zaokrouhlují se takto:
 - a) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 0 a 4, zaokrouhlí se podíl na celé číslo dolů;
 - b) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 5 a 9, zaokrouhlí se podíl na celé číslo nahoru.
4. Při výběru referenčního vozidla je třeba brát v úvahu tato kritéria:
 - a) druh karoserie;
 - b) dostupné úrovně vybavenosti;
 - c) dostupná volitelná výbava, za jejíž montáž odpovídá výrobce.

5. Pokud orgán udělující schválení typu a výrobce společně neurčí nejproblematictější verzi v rámci určitého typu vozidla, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, vybere se jedno referenční vozidlo v rámci:
 - a) každého „druhu karoserie“ definovaného v bodě 2 části C přílohy I nařízení (EU) 2018/858 v případě vozidel kategorie M1;
 - b) každého „druhu karoserie“, tj. nákladní skříňový automobil, podvozek s kabinou, pick-up a jiné, pokud jde o vozidla kategorie N1.
6. Pro kontrolu materiálů a hmotností konstrukčních částí dá výrobce k dispozici vozidla a konstrukční části, které orgán udělující schválení typu považuje za nezbytné.

ČÁST B

1. Aby mohly být konstrukční části nebo díly považovány za opětovně použitelné, musí být snadno a nedestruktivně vyjímatelné.
2. Celková hmotnost opětovně použitelných dílů, konstrukčních částí a materiálů se považuje ze 100 % za opětovně použitelnou, recyklovatelnou a využitelnou.
3. Díly a konstrukční části uvedené v části B bodech 1 a 2 přílohy VII se považují z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné. Díly a konstrukční části uvedené v části E přílohy VII se považují z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné. Metodika zajistí, aby v případě, že změna přílohy VII vede k rozšíření seznamu dílů a konstrukčních částí uvedených v části E uvedené přílohy, byly tyto nově přidané díly a konstrukční části považovány z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné.
4. Výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je v souladu se strategií oběhovosti a odráží technologický pokrok v oblasti technologií zpracování na konci životnosti.

PŘÍLOHA III

PODMÍNKY A MAXIMÁLNÍ HODNOTY KONCENTRACE PRO PŘÍTOMNOST OLOVA, RTUTI, KADMIA A ŠESTIMOCNÉHO CHROMU V MATERIÁLECH, DÍLECH A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTECH

Připouští se maximální hodnota koncentrace látek u olova, šestimocného chromu a rtuti do 0,1 % hmotnostních ve stejnorodém materiálu a u kadmia do 0,01 % hmotnostních ve stejnorodém materiálu.

Náhradní díly uvedené na trh po 1. červenci 2003, které se používají pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2003, vyjma závaží pro vyvažování kol, uhlíkových kartáčků pro elektrické motory a brzdových obložení, se vyjímají z čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
<i>Olovo jako legující prvek</i>		
1a). Ocel pro účely strojního obrábění a součásti z oceli žárově pozinkované v dávkách o obsahu olova do 0,35 % hmotnostních		
1b). Souvisle pozinkované ocelové plechy obsahující olovo do 0,35 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
2a). Hliník pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 2 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
2b). Hliník s obsahem olova do 1,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
2c) i). Hliníkové slitiny pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2028 a náhradní díly pro taková vozidla	
2c) ii). Hliníkové slitiny nezahrnuté v položce 2c) i) obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních (2)	<u>Vozidla typově schválená před 1. lednem 2027 a náhradní díly pro taková vozidla</u> [...]	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
<u>2c) iii). Olovo ve slitinách na lití hliníku obsahující až 0,3 % hmotnostních olova za předpokladu, že olovo pochází z recyklace olověného hliníkového šrotu</u>	<u>Vozidla typově schválená od 31. prosince 2026 a náhradní díly pro tato vozidla.</u>	
3. Slitiny mědi obsahující olovo do 4 % hmotnostních	[...]1)	
4a). Ložiskové pánve a pouzdra	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
4b). Ložiskové pánve a pouzdra v motorech, převodovkách a kompresorech klimatizačních systémů	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2011	
<i>Olovo a sloučeniny olova v konstrukčních částech</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
6. Tlumiče kmitů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X
7a). Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech podvozků a uložení motoru	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
7b). Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech podvozků a uložení motoru s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2006	
7c). Pojiva pro elastomery v pohonech s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2009	
<u>Olovo v pájkách nebo povrstvení elektrických a elektronických aplikací uvedených v následujících podpoložkách</u>		

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
8a). Olovo v pájkách k upevnění elektrických a elektronických součástí do elektronické desky s plošnými spoji a olovo v povrchových úpravách na koncovkách součástí jiných než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktních kolících a na elektronických deskách s plošnými spoji	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8b). Olovo v pájkách při elektrických aplikacích jiných, než je pájení na elektronických deskách s plošnými spoji nebo na skle	Vozidla typově schválená před 1. lednem 2011 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8c). Olovo v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2013 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8d). Olovo použité při pájení na skle ve snímačích množství proudícího vzduchu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2015 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8e). Olovo v pájkách s vysokým bodem tavení (např. slitiny olova obsahující 85 % hmotnostních olova nebo více)	1)	X[.../3)

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
8f) i). Olovo ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8f) ii). Olovo ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů jiných, než je spojovací část kabelových svazků vozidel	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8g) i). Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“	Vozidla typu schváleného před 1. říjnem 2022 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
8 g) ii). Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“, jestliže uvedené elektrické spojení sestává z některého z následujících prvků: 1) čip na bázi polovodičové výrobní technologie o velikosti 90 nm nebo větší; 2) jediný čip s plochou 300 mm² nebo větší při použití jakékoli polovodičové výrobní technologie; 3) pouzdra s vrstvenými čipy s plochou 300 mm² nebo větší anebo křemíkových vložek s plochou 300 mm² nebo větší.	[...]/Vozidla typu schváleného [...]/<u>před</u>/.../ 1. lednem 2030 a náhradní díly pro taková vozidla	X/[...]/3)
8h). Olovo v pájkách k připevnění výměníků tepla na tepelnou jímku v sestavách silových polovodičů s velikostí čipu alespoň 1 cm² plochy projekce a s jmenovitou hustotou proudu nejméně 1 A/mm² plochy silikonového čipu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X/[...]/3)

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
8i). Olovo v pájkách v elektrických aplikacích na skle kromě pájení na vrstveném skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8j). Olovo v pájkách k pájení na vrstveném skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
8k). Pájení na aplikacích topení s ohřívacím proudem 0,5 A nebo větším na související pájený spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla nepřesahující tloušťku 2,1 mm. Tato výjimka se nevztahuje na pájení na kontaktech vložených do polymeru tvořícího mezivrstvu.	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro taková vozidla	X[.../3)
9. Ventilová sedla	Jako náhradní díly pro typy motorů vyvinuté před 1. červencem 2003	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
10a). Elektrické a elektronické součásti obsahující olovo ve skle nebo v keramice, ve skleněné nebo keramické pojivové směsi, ve sklokeramickém materiálu nebo ve sklokeramické pojivové směsi. Tato výjimka se netýká používání olova: i) ve skle v žárovkách a glazuře zapalovacích svíček, ii) v dielektrických keramických materiálech součástí uvedených v položkách 10b), 10c) a 10d).		X[...]/4) (pro součásti jiné než piezoelektrické součásti v motorech)
10b). Olovo v dielektrických keramických materiálech na bázi PZT v kondenzátorech, které jsou součástí integrovaných obvodů nebo diskretních polovodičů		
10c). Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech se jmenovitým střídavým napětím menším než 125 V nebo stejnosměrným napětím menším než 250 V	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	
10d). Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech kompenzujících odchylky snímačů ultrazvukových sonarových systémů související s teplotou	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro taková vozidla	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
11. Pyrotechnické iniciátory	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2006 a náhradní díly pro taková vozidla	
12. Termoelektrické materiály obsahující olovo použité v elektrických zařízeních motorových vozidel za účelem snížení emisí CO ₂ rekuperací tepla z výfukových plynů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2019 a náhradní díly pro taková vozidla	X
<i>Šestimocný chrom</i>		
13a). Protikorozi ochranné vrstvy	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2007	
13b). Protikorozi ochranné vrstvy u šroubových a maticových spojů pro podvozky	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
14. Šestimocný chrom jako antikoroziční činidlo v chladicích systémech z uhlíkové oceli v absorpčních ledničkách do 0,75 % hmotnostních v chladicí kapalině: a) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohřívačem s průměrným využívaným elektrickým příkonem $< 75 \text{ W}$ za konstantních provozních podmínek; b) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohřívačem s průměrným využívaným elektrickým příkonem $\geq 75 \text{ W}$ za konstantních provozních podmínek; c) navržených tak, aby plně fungovaly s neelektrickým ohřívačem.	V případě a): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro taková vozidla V případě b): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2026 a náhradní díly pro taková vozidla	X
<i>Rtuť</i>		
15a). Výbojky pro aplikace světlometů	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro taková vozidla	X
15b). Zářivky používané v displejích na přístrojové desce	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro taková vozidla	X

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 4 písm. d)
[...]		
[...]	[...]	

Poznámky k tabulce:

1. Tato výjimka bude přezkoumána v roce 2030 v souladu s čl. 54 odst. 2.
2. Vztahuje se na hliníkové slitiny, v nichž není olovo použito záměrně, ale které ho obsahují z důvodu použití recyklovaného hliníku.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Demontáž, je-li ve vztahu k položce 10a) překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.

[...]/4. Demontáž, je-li ve vztahu k položkám 8a) až 8k) překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.

PŘÍLOHA IV

STRATEGIE OBĚHOVOSTI

ČÁST A

PRVKY STRATEGIE OBĚHOVOSTI

1. Netechnický popis plánovaných opatření k zajištění toho, aby vozidla patřící do dané kategorie vozidla nadále splňovala právní požadavky uvedené v člancích 4 až 7 po celou dobu výroby.
2. Netechnický popis postupů zavedených výrobcem pro účely:
 - a. sběru příslušných údajů v rámci celého dodavatelského řetězce;
 - b. kontroly a ověření informací od dodavatelů;
 - c. patřičné reakce v případě, že údaje od dodavatelů naznačují riziko nesouladu s požadavky podle článků 4, 5 nebo 6.
3. Informace o předpokladech týkajících se zavedených technologií zpracování vozidel s ukončenou životností, demontáže a opětovného použití dílů a konstrukčních částí, relevantního technologického pokroku v oblasti technologií zpracování vozidel s ukončenou životností a investic do kapacit těchto technologií ke dni podání žádosti o schválení typu, které výrobce použil pro účely výpočtu opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti typu vozidla v souladu s článkem 4.
4. Informace o podílu recyklovaného obsahu ve vozidlech podle článků 6 a 10.
5. Seznam opatření, která se výrobce zavazuje provést, aby zajistil, že zpracování vozidel s ukončenou životností dané [...] kategorie bude prováděno v souladu s tímto nařízením, se zvláštním zaměřením na:
 - a) opatření určená k usnadnění vyjímání dílů uvedených v příloze VII části C;
 - b) opatření přispívající k rozvoji recyklačních technologií pro materiály používané ve vozidlech, pro které nejsou tyto technologie v době podání žádosti o schválení typu běžně dostupné v obchodním měřítku;

- a) sledování toho, jak jsou díly, konstrukční části a materiály obsažené ve vozidlech patřících k dané [...] kategorii vozidla opětovně používány, recyklovány a využívány v praxi;
 - b) opatření k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadné demontáži nebo velmi ztěžují recyklaci, jako jsou lepidla nebo materiály vyztužené vlákny;
 - c) opatření na podporu opětovného použití dílů a konstrukčních částí.
6. Popis povahy a formy opatření uvedených v bodě 5, například investice do výzkumu a vývoje, investice do rozvoje recyklačních technologií nebo infrastruktury a způsob spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady, kteří se zabývají opětovným použitím, recyklací a využitím vozidel a vyjímáním jejich dílů.
7. Popis způsobu, jakým bude posuzována účinnost opatření uvedených v bodě 6.

Předtím než se stanou použitelnými články 4 až 7, ve strategii oběhovosti se vysvětlí, jak výrobce splňuje požadavky na oběhovost stanovené ve směrnici 2005/64/ES, zejména v článku 5 uvedené směrnice, ověřované během procesu schvalování typu a požadavky stanovené ve směrnici 2000/53/ES, zejména v čl. 4 odst. 2 uvedené směrnice.

ČÁST B

NÁVAZNÁ OPATŘENÍ A AKTUALIZACE STRATEGIE OBĚHOVOSTI

- 1. Výrobci předloží aktualizaci strategie oběhovosti nejméně jednou za pět let.
- 2. Aktualizovaná strategie oběhovosti zahrnuje:
 - a) popis způsobu provedení opatření uvedených v bodě 6 části A a v případě, že jedno nebo více opatření uvedených ve strategii nebylo provedeno, vysvětlení důvodů;
 - b) posouzení účinnosti opatření uvedených v bodě 6 části A;
 - c) popis toho, jak byla nebo budou při projektování nových typů vozidel zohledněna opatření uvedená v bodě 6 části A.

3. V případě významných změn v projektování a výrobě typu vozidla se aktualizovaná strategie oběhovosti zaměří zejména na:
- a) změny v používání dílů a konstrukčních částí, které lze snadno demontovat pro opětovné použití nebo pro kvalitní recyklaci, v nových vozidlech;
 - b) změny v používání materiálů, které lze snadno recyklovat, v nových vozidlech;
 - c) přijetí prvků projektování k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadnému vyjmutí nebo velmi ztěžují recyklaci, jako jsou lepidla, kompozitní plasty nebo materiály vyztužené vlákny;
 - d) změny v používání recyklovaných materiálů v nových vozidlech, repasovaných nebo renovovaných dílů a konstrukčních částí ve vozidlech a ve slučitelnosti dílů a konstrukčních částí z jiných typů vozidel; a
 - e) změny v používání látek uvedených v článku 5 v nových vozidlech.

PŘÍLOHA V

POŽADAVKY NA INFORMACE O VYJMUTÍ A VÝMĚNĚ

1. Baterie elektrických vozidel a baterie pro lehké dopravní prostředky zabudované ve vozidle:
 - a) číslo;
 - b) umístění;
 - c) hmotnost;
 - d) typ chemického složení baterie;
 - e) pokyny pro bezpečné vybíjení baterie;
 - f) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků a typů spojování, upevňování a těsnění;
 - g) nástroje nebo technologie potřebné pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí a výměnu.
2. Motory na elektrický pohon zabudované ve vozidle:
 - a) číslo;
 - b) umístění;
 - c) hmotnost;
 - d) typy permanentních magnetů v motorech na elektrický pohon, pokud patří k těmto typům:
 - i) neodym-železo-bor;
 - ii) samarium-kobalt;
 - iii) hliník-nikl-kobalt;
 - iv) ferit;
 - e) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků a typů spojování, upevňování a těsnění;

- f) nástroje nebo technologie potřebné pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí a výměnu.

3. Konstrukční části, díly a materiály uvedené v části B přílohy VII:

- a) přítomnost látek uvedených v čl. 5 odst. 2, které musí být ve vozidle označeny podle přílohy III;
- b) číslo;
- c) umístění;
- d) hmotnost;
- e) technické pokyny k vyjmutí, včetně pořadí všech kroků;
- f) dostupnost nejlepších technik zpracování.

4. Konstrukční části, díly a materiály uvedené v části C přílohy VII:

- a) číslo;
- b) umístění;
- c) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků.

5. Digitálně kódované konstrukční části a díly ve vozidle:

- a) číslo;
- b) umístění;
- c) technické pokyny k přístupu, vyjmutí a výměně, včetně kódování a softwaru potřebného k aktivaci fungování náhradních dílů a konstrukčních částí v jiném vozidle;
- d) popis funkce, zaměnitelnosti a slučitelnosti s konkrétními díly a konstrukčními částmi jiných značek a modelů;
- e) kontaktní místo výrobce pro technickou pomoc.

PŘÍLOHA VI

POŽADAVKY NA OZNAČOVÁNÍ

1. Plastové díly, konstrukční části a materiály vozidla o hmotnosti vyšší než 100 gramů:
 - a) ISO 1043-1 Plasty – značky a zkratky. Část 1: Základní polymery a jejich zvláštní charakteristiky;
 - b) ISO 1043-2 Plasty – značky a zkratky. Část 2: Plniva a výztužné materiály;
 - c) ISO 11469 Plasty – Základní identifikace a označování výrobků z plastů.
2. Elastomerové díly, konstrukční části a materiály vozidla o hmotnosti vyšší než 200 gramů, kromě pneumatik: ISO 1629 Kaučuky a latexy – Označování.
3. Symboly „<“ nebo „>“ používané v normách ISO lze nahradit závorkami.

Informace na štítku [...] dílů a konstrukčních částí vozidel obsahujících materiály permanentního magnetu se uvedou v souladu s článkem 28 nařízení (EU) 2024/1252.

[...]

PŘÍLOHA VII

POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ

ČÁST A

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA MÍSTA SKLADOVÁNÍ A MÍSTA ZPRACOVÁNÍ

4. Místa skladování vozidel s ukončenou životností před jejich zpracováním a jejich konstrukčních částí, dílů a materiálů, včetně míst skladování na sběrných místech:
 - a) mají plochy s nepropustným povrchem se zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekanterů a čisticími a odmašťovacími prostředky;
 - b) jsou vybavena zařízením pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňuje požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí;
 - c) mají vhodné prostředky pro skladování vozidel s ukončenou životností a skladují pouze vozidla s ukončenou životností zbavená znečišťujících látek v přiměřené výšce, nejsou-li použity stohovací stojany;
 - d) okamžitě odstraňují tekutiny a kapaliny unikající z vozidel s ukončenou životností a zachycují uniklé tekutiny a kapaliny pomocí absorpčního materiálu.
5. Skladování je organizováno tak, aby nedošlo k poškození:
 - a) konstrukčních částí a dílů obsahujících kapaliny a tekutiny uvedené v bodech 1 a 2 části B této přílohy VII;
 - b) konstrukčních částí, dílů a materiálů uvedených v části C této přílohy VII.
6. Místa, kde se zpracovávají vozidla s ukončenou životností a jejich konstrukční části, díly a materiály, mají:
 - a) plochy s nepropustným povrchem pro příslušné oblasti vybavené zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekanterů a čisticími a odmašťovacími prostředky;
 - b) vhodný prostor pro skladování dílů, konstrukčních částí a materiálů, které byly vyjmuty z vozidla s ukončenou životností, včetně nepropustného prostoru pro skladování dílů, konstrukčních částí a materiálů znečištěných olejem;

- c) vhodné kontejnery pro skladování baterií (s elektrolytickou neutralizací na místě či jinde), filtrů a kondenzátorů obsahujících PCB/PCT;
 - d) vhodné samostatné nádrže pro oddělené skladování kapalin z vozidel s ukončenou životností, a to na: [...] paliva, oleje (motorový olej, olej z převodové skříně, olej z posilovače řízení, převodový olej, hydraulický olej), olejové filtry, chladicí kapaliny, nemrznoucí směs, brzdové kapaliny, [...] chladiva, aditivum pro výfukové plyny vznětových motorů a jakékoli jiné [...] tekutiny nebo plyny obsažené ve vozidle s ukončenou životností;
 - e) zařízení pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňuje předpisy pro ochranu zdraví a životního prostředí;
 - f) vhodné skladovací prostory pro použité pneumatiky s přihlédnutím k potřebě prevence rizik požáru a nadměrného hromadění.
4. Autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou oprávněna zpracovávat elektrická vozidla, splňují požadavky stanovené v příloze XII nařízení (EU) 2023/1542 [...]. Autorizovaná zpracovatelská zařízení, která přijímají elektrická vozidla s podezřením na poškození baterie elektrického vozidla, tyto baterie posoudí do 24 hodin po dodání. Tato vozidla a baterie se skladují odděleně v izolovaném prostoru, jak je uvedeno v odstavci 1. Tento izolovaný prostor je vybaven vhodnými zařízeními pro prevenci, odhalování a zabránění šíření požáru baterií elektrických vozidel do jiných oblastí, na jiná elektrická vozidla a na další baterie.

ČÁST B

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ODSTRANĚNÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK

7. Z vozidla s ukončenou životností se odstraní tyto tekutiny a kapaliny, pokud nejsou nezbytné pro opětovné použití příslušných dílů:
- a) palivo;
 - b) motorový olej;
 - c) převodový olej;
 - d) olej z převodové skříně;

da) olej z posilovače řízení;

e) hydraulický olej;

f) chladicí kapaliny;

g) nemrznoucí směs;

h) brzdové kapaliny;

i) [...] chladiwa; [...]

ia) aditivum pro výfukové plyny vznětových motorů; a dále

j) jakékoli další [...] tekutiny nebo plyny obsažené ve vozidle s ukončenou životností.

Po odstranění tekutin a kapalin se namontují vypouštěcí zátky, aby se zabránilo úniku zbytků. Sběrné nádoby jsou označeny tak, aby byl uveden druh tekutiny, která je v nich obsažena, a jsou uloženy odděleně od ostatních na bezpečném místě v souladu s částí A této přílohy, aby se zabránilo náhodnému rozlítí, úniku nebo neoprávněnému přístupu k nim.

1a. Neutralizují se tyto konstrukční části, díly a materiály:

- a) systém elektronického volání (e-call);
- b) pyrotechnické části airbagů;
- c) pyrotechnické části bezpečnostních pásů;
- d) veškeré ostatní pyrotechnické díly.

2. Z vozidel s ukončenou životností se vyjmou tyto konstrukční části, díly a materiály:

- a) airbasy, nádrže na zkapalněný ropný plyn (LPG), nádrže na stlačený zemní plyn (CNG), nádrže na vodík a všechny ostatní potenciálně výbušné díly a konstrukční části se neutralizují;
 - a1) olejové filtry;
- b) [...] chladiva se zpracují v souladu s nařízením (EU) 2024/573;
- c) konstrukční části, u nichž bylo zjištěno, že obsahují rtuť, se během zpracování oddělí do identifikovatelného toku, který se bezpečně imobilizuje a odstraní v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES;
- d) materiály obsahující látky uvedené v čl. 5 odst. 2, které musí být označeny podle přílohy III, se během zpracování oddělí do identifikovatelného toku, který se bezpečně imobilizuje a odstraní v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES.

Všechny díly, konstrukční části a materiály shromážděné během odstraňování znečišťujících látek se uloží do určených nádob. Sběrné nádoby jsou označeny tak, aby byly uvedeny konstrukční části, díly a materiály, které jsou v nich obsaženy, a jsou uloženy na bezpečném místě v souladu s částí A, aby se zabránilo náhodnému rozlítí, úniku nebo neoprávněnému přístupu k nim.

3. O odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností se zaznamenávají tyto informace:
- a) [...] celkový počet zpracovaných vozidel s ukončenou životností;
 - b) [...] průměrná hmotnost vozidel s ukončenou životností před a po odstranění znečišťujících látek a dílů;
 - c) celkové množství [...] každého typu odstraněných znečišťujících [...] tekutin, dílů, konstrukčních částí nebo materiálů[...];
 - d) jméno a kontaktní údaje přepravce odpadu, je-li to relevantní;
 - e) název, kontaktní informace a dosažený procentní podíl opětovného použití, využití, recyklace, energetického využití, spálení nebo likvidace na konečném [...] místě zpracování pro [...] tekutiny, díly, součásti nebo materiály shromážděné během procesu odstraňování znečišťujících látek.

ČÁST C

POVINNÉ VYJMUTÍ DÍLŮ A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ Z VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

	<u>Výjimka podle čl. 30 bodu 2, pokud platí podmínky přílohy VII části G</u>
1.a Baterie elektrických vozidel <u>ve smyslu čl. 3 bodu 14 nařízení (EU) 2023/1542, včetně jejich systémů řízení baterie, palubních nabíječek [...], plášťů nebo skříní, jsou-li k dispozici.</u>	
1.b Baterie lehkého dopravního prostředku <u>ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení (EU) 2023/1542, včetně jejich systémů řízení baterie, palubních nabíječek pro elektrická vozidla, plášťů nebo skříní, jsou-li k dispozici.</u>	
[...]/2. <u>SLI baterie definované v čl. 3 bodě 12 nařízení (EU) 2023/1542 [...].</u>	
2a. <u>Přenosné baterie definované v čl. 3 bodě 9 nařízení (EU) 2023/1542.</u>	
[...]/3. <u>Motory na elektrický pohon, včetně jejich pouzder, generátorů, alternátorů a motorů chladicích ventilátorů, jsou-li k dispozici. [...] [...]</u>	
4. <u>Bloky spalovacích [...] motorů [...].</u>	X
5. <u>Katalyzátory.</u>	
6. <u>Převodovky, včetně řídicích jednotek.</u>	X <u>V případě výjimky se č. 20 vztahuje na řídicí jednotku.</u>
7. <u>Nejméně 70 % celkového skla z čelních skel, zadních a bočních oken vyrobených ze skla, včetně střešních oken.</u>	
8. [...] <u>Disky.</u>	
9. <u>Pryžové pneumatiky.</u>	
10.[...].	

11. Přímě přístupné části informačního a zábavního systému, včetně ovladačů zvuku, navigace, včetně řídících jednotek radarů nebo lidarů a čidel, pokud jsou přítomny, a multimédií, s displeji s plochou větší než 100 cm ² .	
12. Světlomety a <u>koncová světla</u> , včetně jejich ovladačů.	
13. <u>Hlavní kabelové svazky, včetně vnitřních a vnějších nabíjecích kabelů, pokud jsou přítomny.</u>	X
14. <u>Systém řízení nárazů, včetně krytů nárazníku[...], nosníků a nárazových schránek.</u>	X
[...] <u>Plastové nádrže na palivo.</u>	
16. Tepelné výměníky.	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Díly z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny.</u>	
[.../ 20. Elektrické a elektronické součásti: a) invertory a DC/DC měniče elektrických vozidel s elektrickým napětím alespoň 24 V nebo s hmotností nad 1 kg; b) tištěné obvody <u>obsahující desky s [.../ obzvláště vysokým obsahem drahých kovů;</u> c) fotovoltaické (FV) panely s plochou větší než 0,2 m ² ; d) řídicí moduly a tělesa ventilů automatické převodovky[...]; e) <u>snímače kyslíku, radaru a světelného radaru, pokud jsou přítomny.</u>	X
21. <u>Systém elektronického volání (e-call).</u>	
22. <u>Soubory palivových článků.</u>	

ČÁST D

OPĚTOVNÉ POUŽITÍ, REPASOVÁNÍ A RENOVACE DÍLŮ A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ

8. Technické hodnocení vyjmutých dílů a konstrukčních částí:
- a) k opětovnému použití:
 - i) díly nebo konstrukční části jsou funkční;
 - ii) jsou vhodné k tomu, aby byly okamžitě používány ke svému primárnímu účelu, pro který byly vytvořeny;
 - b) k repasování nebo renovaci:
 - i) díly nebo konstrukční části jsou kompletní;
 - ii) posouzení poškození, snížené funkčnosti nebo výkonnosti a oprav potřebných k obnově dílu nebo konstrukční části do stavu, kdy jsou způsobilé k použití;
 - iii) nedochází k silné korozi.
9. Minimální informace, které musí být uvedeny na štítcích dílů a konstrukčních částí:
- a) název konstrukční části nebo dílu;
 - b) odkaz na identifikační číslo vozidla (VIN), z něhož byly konstrukční část nebo díl vyjmuty, a dále
 - c) název, poštovní adresa s uvedením jediného kontaktního místa a e-mailová adresa, případně internetová adresa identifikující [...] autorizované zpracovatelské zařízení, které konstrukční část nebo díl vyjmul.

ČÁST E

KONSTRUKČNÍ ČÁSTI A DÍLY, KTERÉ SE NESMÍ ZNOVU POUŽÍT

1. Všechny airbagy, včetně polštářování, pyrotechnických zařízení, elektronických řídicích jednotek a snímačů.
2. [...]
3. [...]
4. Automatické nebo neautomatické systémy bezpečnostních pásů, včetně pásů, spon, navíječů, pyrotechnických zařízení.
5. Sedadla, která jsou vybavena kotevními úchyty bezpečnostních pásů a/nebo airbagy.
6. Zámky řízení působící na sloupek řízení.
7. Imobilizéry, včetně transpondérů a elektronických řídicích jednotek.

ČÁST F

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ VYJMUTÝCH DÍLŮ, KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ A MATERIÁLŮ

1. SLI baterie se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542 [...].
2. S bateriemi elektrických vozidel se nakládá v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542 [...].
- 2a. Baterie lehkých dopravních prostředků se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.
- 2b. Přenosné baterie se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.

3. Materiály permanentních magnetů obsahující neodym, dysprozium nebo prazeodym [...] (neodym-železo-bor (NdFeB), podle definice v článku 28 nařízení (EU) 2024/1252 [...], měď z motorů na elektrický pohon, které nejsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, se odstraní, pokud je proces vyjmutí proveditelný a autorizovaná zpracovatelská zařízení ho mohou provést bez nadměrných nákladů. V případě nedostatečného technického pokroku při recyklaci materiálů permanentních magnetů NdFeB se motory na elektrický pohon nebo jejich díly obsahující materiály permanentních magnetů uskladní a označí v souladu s čl. 27 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2024/1252 [...]. Pro účely budoucí recyklace se nepoužijí požadavky směrnice 1999/31/ES týkající se dočasného skladování.
4. Vyjmuté elektronické součásti a díly, které nejsou určeny k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, a neželezné frakce, včetně rozdrčených desek s plošnými spoji, zpracovávají zpracovatelé podle čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/19/EU.
5. Vyjmuté sklo z vozidla s ukončenou životností se recykluje minimálně na obalové sklo, skleněná vlákna nebo sklo rovnocenné kvality.
6. Vyjmuté chladiivo je recyklováno, regenerováno nebo zlikvidováno v souladu s článkem 8 nařízení (EU) 2024/573.
7. S plasty a zbytkovými frakcemi se nakládá v souladu s článkem 7 a přílohou IV nařízení (EU) 2019/1021.
8. Pryžové pneumatiky se zpracovávají v souladu s hierarchií nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES, aby se upřednostnily preventivní možnosti, které přinášejí nejlepší celkový environmentální výsledek [včetně protektorování].
9. Hliníkové materiály pocházející ze světlometů ve smyslu bodu 12 části C přílohy VII, se skladují a recyklují odděleně od frakcí litého a kovaného hliníku uvedených v bodě 2 písm. b) části G přílohy VII.

ČÁST G

[...]KRITÉRIA PRO KOMBINOVANÉ DRCENÍ A POUŽITÍ TECHNOLOGIÍ PO DRCENÍ

1. Kritéria pro povolení drcení vozidel s ukončenou životností, jejich dílů, konstrukčních částí a materiálů spolu s dalším odpadem:
 - a) Odpadní elektrická a elektronická zařízení byla před rozdrcením společně s vozidly s ukončenou životností selektivně zpracována v souladu s přílohou VII směrnice 2012/19/EU.
 - b) Všechny baterie byly před rozdrcením společně s vozidly s ukončenou životností odstraněny ze všech druhů odpadu ve smyslu nařízení (EU) 2023/1542.
 - c) Plastové obaly byly vyjmuty z obalového odpadu a kovový obalový odpad ve smyslu nařízení (EU) 2025/40 [...] ještě nebyl před rozdrcením společně s vozidly s ukončenou životností roztříděn do konkrétních skupin slitin.
 - d) Společné zpracování různých frakcí odpadu nevede ke zhoršení kvality toků odpadu v důsledku zpracování ve srovnání s odděleným zpracováním frakcí odpadu.
 - e) Je možné stanovit individuální podíl směsných toků odpadu na výstupních frakcích pro příslušné požadavky na podávání zpráv o účinnosti zpracování vozidel s ukončenou životností a další požadavky na jiné toky odpadů podle nařízení (EU) 2023/1542, nařízení (EU) 2025/40 [...], směrnice 2012/19/EU a směrnice 2008/58/ES.
2. Požadavky na kvalitu výstupních frakcí:
 - a. Celkový obsah mědi v hlavní části ocelové frakce nepřekročí 0,25 % hmotnosti. do ... [OP: Vložte prosím datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] celkový obsah mědi v hlavní části ocelové frakce nepřekročí 0,15 % hmotnosti.

- b. Hliník se třídí minimálně na frakci litých slitin, jak je definována v normě EN 1706:2020, a frakci kovaných slitin, jak je definována v normě EN 573-3:2019.
 - c. Těžká frakce z drtícího zařízení získaná po separaci vzduchem a separaci železa se dále zpracovává za účelem oddělení železných a neželezných kovů, plastů a dalších organických materiálů pro recyklaci nebo využití; zbytky těchto procesů musí obsahovat méně než 1 % hmotnostních kovů a v souladu s rozhodnutím Rady 2003/33/ES méně než 5 % hmotnostních celkového organického obsahu; mezní hodnota celkového organického obsahu nižší než 5 % hmotnostních se nepoužije, pokud je těžká frakce z drtícího zařízení, řádně vybrána a obnovena, podle stávajících právních předpisů biologicky stabilní.
 - d. Lehká frakce z drtícího zařízení se dále zpracovává za účelem oddělení železných a neželezných kovů, plastů a dalších organických materiálů pro recyklaci nebo využití; zbytky těchto procesů musí obsahovat méně než 1 % hmotnostních kovů a v souladu s rozhodnutím Rady 2003/33/ES méně než 5 % hmotnostních celkového organického obsahu; mezní hodnota celkového organického obsahu nižší než 5 % hmotnostních se nepoužije, pokud je lehká frakce z drtícího zařízení, řádně vybrána a obnovena, podle stávajících právních předpisů biologicky stabilní.
3. Dokumentace, kterou je třeba předložit pro výjimky z povinnosti odstranit díly, konstrukční části a materiály:
- a) [...] Kopie písemné smlouvy mezi autorizovaným zpracovatelským zařízením a zařízením, které provádí drcení a používá technologie po drcení nebo je zadává subdodavatelům, včetně specifikací kvality druhotných materiálů připravených k recyklaci a technické specifikace, která se dodržuje při zpracování frakcí získaných zpracováním vozidel s ukončenou životností.
 - b) [...] Dokumentace nezávislého subjektu prokazující kvalitu a množství frakcí připravených [...] k recyklaci pro reprezentativní konfiguraci zpracování [...].

- c) [...] Jakýkoli jiný druh dokumentace prokazující, že kvalita a množství materiálů z vozidel s ukončenou životností [...] nejsou nižší ve srovnání s kvalitou a množstvím konstrukčních částí a dílů, které byly samostatně odstraněny před drcením v souladu s požadavky stanovenými v části C.

PŘÍLOHA VIII

INFORMACE PRO ZÁPIS DO REGISTRU VÝROBCŮ

1. Informace, které předkládá výrobce nebo jeho ~~jmenovaný~~ zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce:
 - a) jméno (název) a obchodní značky, existují-li, pod nimiž výrobce v daném členském státě působí, a adresa výrobce, včetně poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonní číslo, pokud existuje, internetová adresa a e-mailová adresa, uvádějící jediné kontaktní místo;
 - b) vnitrostátní identifikační kód výrobce, včetně čísla registrace v obchodním rejstříku nebo odpovídajícího úředního registračního čísla a evropského nebo vnitrostátního daňového identifikačního čísla;
 - c) kategorie vozidel, které výrobce hodlá poprvé dodat na trh na území členského státu;
 - d) informace o tom, jak výrobce plní své povinnosti stanovené v článku 16, včetně písemných informací o:
 - i) opatřeních zavedených výrobcem ke splnění povinností týkajících se odpovědnosti výrobce podle článků 16 a 20;
 - ii) opatřeních zavedených ke splnění povinnosti sběru stanovené v článku 23 s ohledem na množství vozidel, která výrobce dodá na trh v členském státě, a
 - iii) systému k zajištění spolehlivosti údajů vykazovaných příslušným orgánům;
 - e) prohlášení výrobce nebo v příslušných případech ~~jmenovaného~~ zplnomocněného zástupce výrobce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců, že poskytnuté informace jsou pravdivé.

2. Informace, které je třeba poskytnout kromě informací uvedených v bodě 1, pokud je k plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jmenována organizace odpovědnosti výrobců:
 - a) název a kontaktní údaje, včetně poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonního čísla, internetové a e-mailové adresy a vnitrostátního identifikačního kódu organizace odpovědnosti výrobců;
 - b) číslo registrace v obchodním rejstříku nebo odpovídající úřední registrační číslo a evropské nebo vnitrostátní daňové identifikační číslo organizace odpovědnosti výrobců a
 - c) pověření od zastupovaného výrobce.
3. Informace, které musí kromě informací uvedených v bodě 1 poskytnout organizace odpovědnosti výrobců v případě oprávnění v souladu s čl. [...] 17 odst. 1:
 - a) jména (názvy) a kontaktní údaje zastupovaných výrobců, včetně jejich poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonního čísla, internetové adresy a e-mailové adresy;
 - b) v příslušných případech pověření od každého zastupovaného výrobce;
 - c) pokud organizace odpovědnosti výrobců zastupuje více než jednoho výrobce, uvede zvlášť informace o tom, jak každý ze zastupovaných výrobců plní povinnosti stanovené v článku 16.
4. Pokud povinnosti podle článku 16 plní jménem výrobce jmenovaný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce, který zastupuje více než jednoho výrobce, uvede tento zástupce kromě informací uvedených v bodě 1 jméno (název) a kontaktní údaje každého ze zastupovaných výrobců zvlášť.

PŘÍLOHA IX

[...] OSVĚDČENÍ O LIKVIDACI

Vydané podle článku 25 nařízení Evropského parlamentu a Rady [...] o požadavcích na oběhovost při navrhování vozidel a o nakládání s vozidly s ukončenou životností.

1.	Zařízení nebo podnik vydávající toto osvědčení	
1.1	Název	
1.2	Adresa	
1.3	Telefonní číslo	
1.4	E-mail (je-li k dispozici)	
1.5	Registrační nebo identifikační číslo*	
2.	Příslušný orgán, který vydal povolení pro zařízení nebo podnik uvedený v bodě 1.	
2.1	Členský stát	
2.2	Název	
2.3	Adresa	
3.	Osvědčení o likvidaci	
3.1	Datum vydání	
3.2	Číslo	
4.	Informace o vozidle pro něž je toto osvědčení o likvidaci vydáno	
4.1	Označení státu registrace	
4.2	(A) Registrační číslo**	
4.3	(J) Kategorie**	
4.4	(D.1) Značka**	
4.5	(D.3) Obchodní název**	
4.6	(E) Identifikační číslo vozidla**	
4.7	Číslo osvědčení o registraci	
5.	Informace o vlastníkovi vozidla	
5.1	(C.2.1) Příjmení nebo název společnosti**	
5.2	(C.2.2) Jiné jméno (jména) **	

5.3	(C.2.3) Adresa**	
5.4	Telefonní číslo	
5.5	E-mail (je-li k dispozici)	
6.	Poznámky	
* Od splnění tohoto požadavku lze upustit, pokud vnitrostátní registrační nebo identifikační systém takové číslo neposkytuje. <u>** Harmonizované kódy Společenství uvedené ve směrnici 1999/37/ES.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

PŘÍLOHA X

ZMĚNY NAŘÍZENÍ (EU) 2018/858 A NAŘÍZENÍ (EU) 168/2013

1. Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

(2)

1) v části I se položka G13 nahrazuje tímto:

(3) „

G13	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
-----	-----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

“;

dodatek 1 se mění takto:

a) v tabulce 1 se položka G13 nahrazuje tímto:

„G13	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se Použije se však příloha VII část E o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.
------	-----------	---	--

b) v tabulce 2 se položka G13 nahrazuje tímto:

„G13	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se Použije se však příloha VII část E o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.
------	-----------	---	--

“;

v dodatku 2 se bod 4 mění takto:

a) v tabulce „Část I: Vozidla patřící do kategorie M1“ se položka 59 nahrazuje tímto:

59	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení] (oběhovost)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.
----	--	--

„:

b) v tabulce „Část II: Vozidla patřící do kategorie N1“ se položka 59 nahrazuje tímto:

“

59	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení] (oběhovost)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.
----	--	--

část III se mění takto:

a) v dodatku 1 se položka 59 nahrazuje tímto:“;

59	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se	nepoužije se		
----	-----------	---	-----------------	-----------------	--	--

b) v dodatku 2 se položka 59 nahrazuje tímto:

59	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se			nepoužije se					
----	-----------	---	-----------------	--	--	-----------------	--	--	--	--	--

c) v dodatku 3 se položka 59 nahrazuje tímto:

59	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se
----	-----------	---	-----------------

d) v dodatku 4 se položka 59 nahrazuje tímto:

59	Oběhovost	Nařízení [PO: uveďte číslo tohoto nařízení]	nepoužije se			nepoužije se					
----	-----------	---	-----------------	--	--	-----------------	--	--	--	--	--

2. Příloha II nařízení (EU) 168/2013 se mění takto:

V oddíle C1 této tabulky v příloze II nařízení (EU) č. 168/2013 se položka 15a nahrazuje tímto:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Požadavky na oběhovost	Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15b	18	Požadavky na oběhovost	[OP: vložte toto nařízení o vozidlech s ukončenou životností (EU) 2025/XXXX				x	x	x	x	x	x	x	x

PŘÍLOHA XI

SROVNÁVACÍ TABULKA

2. Směrnice 2000/53/ES

<i>Směrnice 2000/53/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 odst. 1	Čl. 3 odst. 1 bod 1
Čl. 2 odst. 2	Čl. 3 odst. 1 bod 2
Čl. 2 odst. 3	Čl. 3 odst. 1 bod 22
Čl. 2 odst. 4	Čl. 3 odst. 2 písm. a)
Čl. 2 odst. 5	Čl. 3 odst. 1 bod 16
Čl. 2 odst. 6	Čl. 3 odst. 1 bod 5
Čl. 2 odst. 7	Čl. 3 odst. 2 písm. a)
Čl. 2 odst. 8	Čl. 3 odst. 2 písm. a)
Čl. 2 odst. 9	Čl. 3 odst. 2 písm. a)
Čl. 2 odst. 10	Čl. 3 odst. 1 bod 35
Čl. 2 odst. 11	—
Čl. 2 odst. 11 písm. a)	—
Čl. 2 odst. 11 písm. b)	—
Čl. 2 odst. 11 písm. c)	—
Čl. 2 odst. 11 písm. d)	—
Čl. 2 odst. 12	—

<i>Směrnice 2000/53/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Čl. 2 odst. 13	–
Čl. 3 odst. 1	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 3 odst. 2	–
Čl. 3 odst. 3	–
Čl. 3 odst. 4	Čl. 2 odst. 2 písm. a) a čl. 5
Čl. 3 odst. 5	Čl. 2 odst. 1 písm. c) a čl. 2 odst. 5 a 6
Čl. 4 odst. 1 písm. a)	Čl. 5 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. b)	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. c)	Článek 6
Čl. 4 odst. 2 písm. a)	Čl. 5 odst. 2 a 3
Čl. 4 odst. 2 písm. b) bod i)	Čl. 5 odst. 4 písm. a)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) bod ii)	Čl. 5 odst. 4 písm. b)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) bod iii)	Čl. 5 odst. 4 písm. c)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) bod iv)	Čl. 5 odst. 4 písm. d)
Čl. 4 odst. 2 písm. c)	--
Čl. 5 odst. 1 první odrážka	Čl. 23 odst. 1 a čl. 23 odst. 2 písm. c)
Čl. 5 odst. 1 druhá odrážka	Čl. 23 odst. 2 písm. b)
Čl. 5 odst. 2	Čl. 23 odst. 4 první pododstavec a čl. 23 odst. 4 druhý pododstavec písm. c)
Čl. 5 odst. 3 první pododstavec	Článek 25

<i>Směrnice 2000/53/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Čl. 5 odst. 3 druhý pododstavec	--
Čl. 5 odst. 3 třetí pododstavec	--
Čl. 5 odst. 4 první pododstavec	Čl. 24 odst. 2
Čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec	Článek 16 a čl. 20 odst. 1 písm. a)
Čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec	Čl. 24 odst. 2
Čl. 5 odst. 4 čtvrtý pododstavec	--
Čl. 5 odst. 5 první pododstavec	Čl. 25 odst. 1 a příloha IX
Čl. 5 odst. 5 druhý pododstavec	Čl. 25 odst. 5
Čl. 6 odst. 1	Čl. 27 odst. 1 a 3
Čl. 6 odst. 2 první pododstavec	Čl. 15 odst. 1
Čl. 6 odst. 2 druhý pododstavec	--
Čl. 6 odst. 3 první pododstavec	Čl. 30 odst. 1 a příloha VII část C
Čl. 6 odst. 3 druhý pododstavec	Čl. 29 odst. 1
Čl. 6 odst. 4	Čl. 15 odst. 2
Čl. 6 odst. 5	Čl. 27 odst. 5
Čl. 6 odst. 6	Čl. 27 odst. 4
Čl. 7 odst. 1	Čl. 33 odst. 1
Čl. 7 odst. 2 písm. a)	--
Čl. 7 odst. 2 písm. b)	Čl. 34 odst. 1 písm. a) a b)
Čl. 7 odst. 2 druhý pododstavec	--

<i>Směrnice 2000/53/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Čl. 7 odst. 2 třetí pododstavec	Čl. 49 odst. 5
Čl. 7 odst. 3	--
Čl. 7 odst. 4	--
Čl. 7 odst. 5	--
Čl. 8 odst. 1	Čl. 12 odst. 1
Čl. 8 odst. 2	Čl. 12 odst. 3
Čl. 8 odst. 3	Čl. 11 odst. 1
Čl. 8 odst. 4	Čl. 11 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 1a první pododstavec	Čl. 49 odst. 1 písm. j)
Čl. 9 odst. 1a druhý pododstavec	Čl. 49 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 9 odst. 1a třetí pododstavec	Čl. 49 odst. 1 třetí pododstavec
Čl. 9 odst. 1b	Čl. 49 odst. 2
Čl. 9 odst. 1c	--
Čl. 9 odst. 1d	Čl. 49 odst. 5
Čl. 9 odst. 2	Článek 9
Čl. 9a odst. 1	Čl. 50 odst. 1
Čl. 9a odst. 2	Čl. 50 odst. 2
Čl. 9a odst. 3	Čl. 50 odst. 3
Čl. 9a odst. 4	Čl. 50 odst. 4
Čl. 9a odst. 5	Čl. 50 odst. 5

<i>Směrnice 2000/53/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Čl. 9a odst. 6	Čl. 50 odst. 6
Čl. 10 odst. 1	--
Čl. 10 odst. 2	--
Čl. 10 odst. 3	--
Článek 10a	Článek 55
Čl. 11 odst. 1	Čl. 51 odst. 1
Čl. 11 odst. 2	Čl. 51 odst. 2
Čl. 12 odst. 1	Čl. 57 odst. 1
Čl. 12 odst. 2	Čl. 57 odst. 2
Čl. 12 odst. 3	--
Článek 13	--
Příloha I	Příloha VII
Příloha II	Příloha III

3. Směrnice 2005/64/ES

<i>Směrnice 2005/64/ES</i>	<i>Toto nařízení</i>
Čl. 1 první pododstavec	Článek 1
Čl. 1 druhý pododstavec	--
Článek 2	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 3 písm. a)	Čl. 2 odst. 2 písm. a)
Čl. 3 písm. b)	Čl. 2 odst. 2 písm. b)
Čl. 3 písm. c)	Čl. 2 odst. 2 písm. c)
Čl. 4 odst. 1	Čl. 3 odst. 1 bod 1
Čl. 4 odst. 2	Čl. 3 odst. 2 písm. b)
Čl. 4 odst. 3	Čl. 3 odst. 1 bod 3
Čl. 4 odst. 4	Čl. 3 odst. 1 bod 2
Čl. 4 odst. 5	Příloha II
Čl. 4 odst. 6	Čl. 3 odst. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 1 bodem 1
Čl. 4 odst. 7	Čl. 3 odst. 2 písm. b)
Čl. 4 odst. 8	Čl. 3 odst. 2 písm. b)
Čl. 4 odst. 9	Čl. 3 odst. 1 bod 5
Čl. 4 odst. 10	Čl. 3 odst. 2 písm. a)
Čl. 4 odst. 11	--
Čl. 4 odst. 12	Čl. 3 odst. 2 písm. a)

Čl. 4 odst. 13	Čl. 3 odst. 1 bod 4
Čl. 4 odst. 14	Čl. 3 odst. 1 bod 6
Čl. 4 odst. 15	Čl. 3 odst. 1 bod 7
Čl. 4 odst. 16	--
Čl. 4 odst. 17	--
Čl. 4 odst. 18	Článek 9
Čl. 4 odst. 19	--
Čl. 4 odst. 20	--
Čl. 5 odst. 1	--
Čl. 5 odst. 2	Čl. 8 odst. 1 druhá věta
Čl. 5 odst. 3	Čl. 8 odst. 4
Čl. 5 odst. 4	Článek 24
Čl. 6 odst. 1	Čl. 4 odst. 2
Čl. 6 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 5 odst. 8
Čl. 6 odst. 3	Článek 11
Čl. 6 odst. 4	--
Čl. 6 odst. 5	--
Čl. 6 odst. 6	--
Čl. 6 odst. 7	--
Čl. 6 odst. 8	--
Čl. 7 písm. a)	Příloha VII část E

Čl. 7 písm. b)	Příloha VII část E
Článek 8	--
Článek 9	--
Čl. 10 odst. 1	--
Čl. 10 odst. 2	--
Čl. 10 odst. 3	--
Čl. 10 odst. 3	--
Čl. 10 odst. 4	--
Čl. 11 odst. 1	--
Čl. 11 odst. 2	--
Článek 12	--
Článek 13	--
Příloha I	Čl. 4 odst. 1
Příloha II	--
Příloha III	--
Příloha VII	--
Příloha V	Příloha VII část E
Příloha VI	--

PŘÍLOHA XII

ZMĚNY NAŘÍZENÍ (EU) 2023/1542

Tabulka v příloze I nařízení (EU) 2023/1542 se mění takto:

Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
Rtuť č. CAS 7439-97-6 č. ES 231-106-7 a její sloučeniny	Baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou zabudované do zařízení, lehkých dopravních prostředků nebo jiných vozidel, nesmí obsahovat více než 0,0005 % hmotnostních rtuti (vyjádřeno jako kovová rtuť).
2. Kadmium č. CAS 7440-43-9 č. ES 231-152-8 a jeho sloučeniny	1. Přenosné baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou zabudované do zařízení, lehkých dopravních prostředků nebo jiných vozidel, nesmí obsahovat více než 0,002 % hmotnostních kadmia (vyjádřeno jako kovové kadmium). <u>2. Baterie elektrických vozidel a SLI baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,01 % hmotnostních kadmia (vyjádřeného jako kovové kadmium) ve stejnorodém materiálu.</u> <u>3. Bod 2 se nevztahuje na baterie elektrických vozidel používané jako náhradní díly pro elektrická vozidla, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, které byly uvedeny na trh před 31. prosincem 2008.</u>

Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
3. Olovo č. CAS 7439-92-1 č. ES 231-100-4 a jeho sloučeniny	1. Od 18. srpna 2024, přenosné baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou zabudované do zařízení, nesmí obsahovat více než 0,01 % hmotnostních olova (vyjádřeno jako kovové olovo). 2. Omezení uvedené v bodě 1 se do 18. srpna 2028 nevztahuje na přenosné zinko-vzdušné knoflíkové baterie. 3. <u>Přenosné baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu.</u> 4. <u>Bod 3 se nevztahuje na přenosné baterie zabudované do vozidel nebo používané jako náhradní díly pro ně, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, které byly uvedeny na trh před 1. lednem 2024.</u> 5. <u>Baterie elektrických vozidel zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu.</u> 6. <u>Bod 5 se nevztahuje na:</u> <u>baterie elektrických vozidel zabudované do vozidel nebo používané jako náhradní díl pro ně</u>

Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
	<u>kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, které byly uvedeny na trh před 1. lednem 2019;</u> <u>baterie elektrických vozidel zabudované do vozidel zvláštního určení nebo používané jako náhradní díl pro ně kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, které byly uvedeny na trh před 1. lednem 2024.</u> <u>7. SLI baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu.</u> <u>8. Bod 7 se nevztahuje na:</u> <u>i) SLI baterie používané ve 12voltových aplikacích pro vozidla, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858.¹</u> <u>ii) SLI baterie používané ve 24voltových aplikacích ve vozidlech zvláštního určení kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858.²</u> <u>iii) SLI baterie používané v jiných aplikacích, než na které se vztahuje bod 8 podbod i) a ii), ve vozidlech, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení</u>

¹ Tato výjimka bude přezkoumána v roce 2030.

² Tato výjimka bude přezkoumána v roce 2030.

Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
	<u>(EU) 2018/858, jejichž schválení typu proběhlo před 1. lednem 2024.</u>
<u>4. Šestimocný chrom č. CAS 18540-29-9 č. ES 606-053-1 a jeho sloučeniny</u>	<u>Baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M1 a N1 definovaných v nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních šestimocného chromu (vyjádřeného jako kovový šestimocný chrom) ve stejnorodém materiálu.</u>

PŘÍLOHA XIII

POŽADAVKY NA CERTIFIKAČNÍ SUBJEKTY A AUDITORY A KRITÉRIA, KTERÁ MUSÍ SPLŇOVAT ZAŘÍZENÍ VÝRÁBĚJÍCÍ RECYKLOVANÝ MATERIÁL

ČÁST A

Podrobné požadavky na třetí strany provádějící audit

1. Třetí strana provádějící audit v souladu s čl. 6 odst. 2 je nezávislá na dodavateli, výrobcí nebo osobě zapojené do výroby recyklovaného materiálu a kontrolovaného zařízení. Za tímto účelem by tato strana měla být schopna doložit, že:
 - a. není součástí těchto subjektů ani není pod jejich kontrolou;
 - b. zavedla a uplatňuje postupy zaručující její nestrannost, včetně: i) průběžného posuzování rizik pro její nestrannost; ii) určování, odstraňování a zmírňování rizik pro nestrannost vyplývajících z finančních, obchodních a jiných tlaků; iii) posouzení rizika její nestrannosti vyplývajících ze vztahů mezi jejími zaměstnanci;
 - c. je strukturována a řízena způsobem, který zajišťuje její nezávislost a nestrannost, mimo jiné: i) je v rámci právního subjektu jasně identifikovatelná, pokud právnická osoba vykonává rovněž činnosti nesouvisející s kontrolami; ii) má pravidla pro podávání zpráv o provedené auditní činnosti; iii) její zaměstnanci mají v souvislosti s prováděním auditů jasně identifikovatelné povinnosti.
2. Má se za to, že třetí strana provádějící audit v souladu s čl. 6 odst. 2 má v oblasti auditů a nakládání s odpady odpovídající kvalifikaci, pokud má dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků pracujících pro ni přímo nebo prostřednictvím subdodávek, kteří jsou pravidelně školeni, a pokud její pracovníci, kteří se na provádění těchto auditů podílejí a mají doloženou odbornou praxi ve všech těchto oblastech: a) provádění auditů zařízení na zpracování odpadu; b) nakládání s odpady; c) systémy řízení v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci; d) výroba recyklovaného materiálu.

3. Za účelem prokázání souladu s kritérii uvedenými v odstavcích 1 a 2 musí subjekt posuzování shody provádějící audity nebo certifikace odkazovat na svou certifikaci podle norem Unie nebo rovnocenných mezinárodně uznávaných norem relevantních pro provádění auditů, jako je ISO 19011:2018 nebo ISO/IEC 17020:2012.

ČÁST B

KRITÉRIA PROKAZUJÍCÍ, ŽE RECYKLOVANÉ MATERIÁLY BYLY VYROBENY V ZAŘÍZENÍ, KTERÉ SPLŇUJE POŽADAVKY NA OCHRANU LIDSKÉHO ZDRAVÍ, KLIMATU A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ V PRÁVNÍCH PŘEDPISECH UNIE NEBO POŽADAVKY K TĚMTO POŽADAVKŮM ROVNOCENNÉ (ČL. 6 Odst. 1c))

1. Audit uvedený v čl. 6 odst. 2 ověří, zda zařízení začleněné do výroby recyklovaného materiálu splňuje při svém skutečném provozu tyto podmínky:
- a. splňuje požadavky na recyklaci odpadu a vykonává své činnosti v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy o ochraně životního prostředí;
 - b. je navrženo, konstruováno a provozováno bezpečným a k životnímu prostředí šetrným způsobem, a zejména má zavedeny požadované postupy, vhodné technologie nakládání s odpady, organizaci a infrastrukturu pro recyklaci daného odpadu;
 - ba. získává plastový odpad ze země, která splňuje rovnocenné normy jako země Evropské unie, pokud jde o ochranu životního prostředí a bezpečnost pracovníků, a působí v této zemi v souladu s kritérii stanovenými v odstavci 4 této části;
 - c. zavede a používá systémy, postupy a metody řízení a sledování, jejichž cílem je předejít, zmírnit, minimalizovat a v co nejvyšší prakticky proveditelné míře vyloučit:
 - i) zdravotní a bezpečnostní rizika pro dotčené pracovníky a pro obyvatele žijící v blízkosti zařízení; a ii) nepříznivé účinky na životní prostředí způsobené jeho činnostmi (zejména prostřednictvím vhodných opatření přijatých za účelem sledování a řešení znečištění);

- d. zajišťuje výsledovatelnost veškerého odpadu, který byl v zařízení přijat a zpracován, včetně zajištění toho, aby veškerý zbytkový odpad z činnosti zařízení byl zdokumentován a byl přepraven pouze do zařízení pro nakládání s odpady, která jsou oprávněna s tímto zbytkovým odpadem nakládat;
- e. přijalo opatření, jejichž cílem je úspora energie a omezení emisí skleníkových plynů spojených s jeho činností;
- f. zřizuje a je schopno poskytovat záznamy o svých činnostech v oblasti nakládání s odpady za posledních pět let; pokud je zařízení v provozu méně než pět let, zřídí záznamy o svých činnostech v oblasti nakládání s odpady za dobu provozu a je schopno je předložit;
- g. v posledních pěti letech nebylo odsouzeno za nezákonnou činnost spojenou s nakládáním s odpady.

2. Při ověřování plnění výše uvedených kritérií a požadavků uvedených v čl. 6 odst. 1b ze strany zařízení zohlední třetí strana provádějící audit nebo certifikaci jako vodítko a v příslušných případech zejména:

- a. zvláštní požadavky na zpracování některých odpadů a na výpočet množství zpracovaného odpadu, které jsou podle právních předpisů Unie povinné, a na započítávání množství vyprodukovaných recyklovaných materiálů;
- b. závěry týkající se nejlepších dostupných technik přijaté pro určité činnosti v rámci režimu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích.

3. Jména a kontaktní údaje osob, které audity provedly, jsou jasně uvedeny ve zprávách o auditu.

4. Auditoři ověřují, zda je s plastovým odpadem nakládáno způsobem odpovídajícím normám EU, a ověřují, zda pochází ze země, jenž má komplexní rámec pro nakládání s odpady vztahující se na celé její území a prokazující jeho schopnost a ochotu zaručit nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, zejména s přihlédnutím k těmto kritériím:
- a. opatření prováděná a plánovaná k zajištění nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí na jeho území, jako je zavedení systému rozšířené odpovědnosti výrobce nebo rovnocenného systému provádějícího zásadu „znečišťovatel platí“;
 - b. provedená a plánovaná opatření ke zvýšení podílu recyklovaného spotřebitelského plastového odpadu z vozidel a ukazatele pro sledování těchto opatření;
 - c. provedená a plánovaná opatření ke zvýšení podílu recyklovaného spotřebitelského plastového odpadu obsaženého ve vozidlech uváděných na vnitrostátní trh a ukazatele pro sledování těchto opatření.

ČÁST C

KRITÉRIA PROKAZUJÍCÍ, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BYL VYROBEN V SOULADU S POŽADAVKY PODLE ČL. 6 Odst. 1, 1a A 1b

Audit uvedený v čl. 6 odst. 2 ověří, zda zařízení začleněné do výroby recyklovaného materiálu splňuje při svém skutečném provozu tyto podmínky:

1. Zařízení je schopno prokázat, že vyrábí materiály recyklované ze spotřebitelského odpadu. Pokud zařízení vyrábí též materiály pocházející z předspotřebního odpadu nebo ze surovin, je schopno prokázat, že jasně rozlišuje mezi různými druhy materiálů. Zařízení zajistí, aby dodávalo pouze materiály recyklované ze spotřebitelského odpadu, což je podmínkou pro to, aby byl tento materiál započítán jako součást cílů stanovených v článku 6.

2. Zařízení vyrábějící recyklované materiály ze spotřebitelského odpadu pocházejícího z vozidel s ukončenou životností nebo z opravených vozidel je schopno prokázat, že tento odpad byl před jeho přivezením do zařízení a během celého procesu recyklace shromažďován odděleně a nebyl smíchán s materiály jiného původu.
