

Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2025
(OR. en)

10092/25

Διοργανικός φάκελος:
2023/0284(COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ - Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 13 Ιουλίου 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ (στο εξής: πρόταση).
2. Η Επιτροπή παρουσίασε τη νομοθετική της πρόταση και τη συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων, μαζί με μια πρώτη ανταλλαγή απόψεων, στην Ομάδα «Περιβάλλον» στις 3 Οκτωβρίου 2023 υπό την ισπανική Προεδρία του Συμβουλίου.

3. Η πρόταση θεσπίζει απαιτήσεις προκειμένου τα νέα οχήματα να σχεδιάζονται κατά τρόπο που διευκολύνει την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανακατασκευή εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Προτείνει επίσης να καθιερωθεί υποχρεωτικός στόχος για τη χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών και να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που να θέτουν στόχους για τον ανακυκλωμένο χάλυβα, τις κρίσιμες πρώτες ύλες και το αλουμίνιο στο μέλλον. Η πρόταση αποσκοπεί να ενισχύσει τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού και περιλαμβάνει ισχυρότερα μέτρα ιχνηλασιμότητας και ελέγχου για να αυξηθεί η συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αντιμετωπιστεί το συνεχιζόμενο πρόβλημα των «αγνοούμενων οχημάτων». Επιπλέον, προτείνει να απαγορευτεί η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων που δεν είναι πλέον κατάλληλα για κυκλοφορία, προκειμένου η Ένωση να συμμορφωθεί με τις δεσμεύσεις της να μην συμβάλει στη ρύπανση σε τρίτες χώρες και να διατηρήσει πολύτιμα υλικά στην ΕΕ. Η πρόταση αποσκοπεί επίσης στην καλύτερη επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μέσα απ' τον καθορισμό στόχου ανακύκλωσης για τα πλαστικά και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων πριν από τον τεμαχισμό για να ενισχυθεί η κυκλική οικονομία.
4. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο φάκελος παραπέμφθηκε από κοινού στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI) και στην Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (IMCO), οι οποίες διόρισαν τον κ. Jens GIESEKE (EPP, ΓΕ) και τον κ. Paulius SAUDARGAS (EPP, ΛΙ) ως εισηγητές, αντίστοιχα.
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 13 Δεκεμβρίου 2023.
6. Σε επίπεδο Ομάδας, η πρόταση συζητήθηκε σε δεκαεπτά συνεδριάσεις υπό ισπανική, βελγική, ουγγρική και πολωνική Προεδρία. Το πρώτο συμβιβαστικό κείμενο εκπονήθηκε και δημοσιεύθηκε υπό τη βελγική Προεδρία¹. Μια άλλη συμβιβαστική πρόταση εκπονήθηκε υπό ουγγρική Προεδρία². Η τρέχουσα πολωνική Προεδρία εκπόνησε δύο ακόμη συμβιβαστικά κείμενα³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 και 8543/25.

7. Η βελγική Προεδρία ενημέρωσε τις αντιπροσωπίες για την πορεία των εργασιών ως σημείο «Διάφορα» της ημερήσιας διάταξης του Συμβουλίου Περιβάλλοντος της 17ης Ιουνίου 2024, ενώ στις 17 Δεκεμβρίου 2024, υπό ουγγρική Προεδρία, πραγματοποιήθηκε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με την πρόταση στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος. Στις 30 Απριλίου 2025, η EMA παρείχε καθοδήγηση για περαιτέρω εργασίες σχετικά με το ζήτημα των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση που είναι επιλέξιμα να συνυπολογισθούν στους στόχους για το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο.
8. Στις 4 Ιουνίου 2025, η EMA συζήτησε την πρόταση στο πλαίσιο της προετοιμασίας του Συμβουλίου Περιβάλλοντος και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με την επιφύλαξη ορισμένων προσαρμογών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος, μπορεί να διαβιβαστεί στο Συμβούλιο προκειμένου αυτό να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδό του στις 17 Ιουνίου 2025.

II. ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΤΙΚΟΥ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ

α) Νομική βάση

Η Επιτροπή πρότεινε ως νομική βάση για το σύνολο της πρότασης το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ. Αφού έλαβε υπόψη τις συζητήσεις σε επίπεδο Ομάδας, η Προεδρία πρόσθεσε το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ως νομική βάση για τα κεφάλαια IV και V της πρότασης σχετικά με τη διαχείριση ΟΤΚΖ και τα μεταχειρισμένα οχήματα και την εξαγωγή τους, ενώ οι λοιπές διατάξεις του κανονισμού, ιδίως τα κεφάλαια II και III που αφορούν πρωτίστως την παραγωγή νέων οχημάτων, εξακολουθούν να βασίζονται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ.

β) Επεκτάσεις του πεδίου εφαρμογής (άρθρο 2)

Ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν αύξηση του επιπέδου φιλοδοξίας όσον αφορά τα λεγόμενα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα και τα τετράκυκλα. Αυτό περιλαμβάνει νέες υποχρεώσεις που αρχικά προβλέπονταν μόνο για επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά ημιφορτηγά, όπως σχεδιασμό που να επιτρέπει την αφαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων, θέσπιση στρατηγικής κυκλικότητας ή επισήμανση εξαρτημάτων. Ταυτόχρονα, το καθεστώς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για βαρέα επαγγελματικά οχήματα και μοτοσυκλέτες θα πρέπει να καλύπτει όχι μόνο τη συλλογή και την απορρύπανσή τους, όπως προτείνει η Επιτροπή, αλλά και το κόστος της αλυσίδας επεξεργασίας στο σύνολό της, όπως συμβαίνει ήδη με τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά ημιφορτηγά. Οι περισσότερες από αυτές τις νέες υποχρεώσεις θα ισχύουν επίσης για τις μοτοσυκλέτες των κατηγοριών L1e και L2e, οι οποίες δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική πρόταση της Επιτροπής.

Επιπλέον, ορισμένα οχήματα ειδικού σκοπού προστέθηκαν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού προκειμένου να αυξηθούν περαιτέρω τα οφέλη κυκλικότητας και επεξεργασίας. Εξαιρέθηκαν τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα, τα οχήματα ειδικού σκοπού που παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής και τα εξαρτήματα οχημάτων που παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής και τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια εκτός του βασικού οχήματος.

Ομοίως, ο κανονισμός θα καλύπτει πλέον και εξαρτήματα οχημάτων που υπόκεινται σε μεταγενέστερα στάδια έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια απ' ό,τι το βασικό όχημα (εκτός εάν αυτά καλύπτονται από την προαναφερθείσα εξαίρεση για τη μικρή σειρά).

γ) Διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένου οχήματος και οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του (Άρθρο 37)

Για κάθε μεταβολή κυριότητας, η αναθεωρημένη προσέγγιση προβλέπει απαίτηση προς υποβολή τεκμηρίωσης που να πιστοποιεί ότι το όχημα δεν είναι ΟΤΚΖ. Η τεκμηρίωση αυτή μπορεί να είναι αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα Ι (βλ. κατωτέρω) ή έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Παρέκκλιση από την απαίτηση αυτή προβλέπεται για τις μεταβολές κυριότητας οχημάτων που είναι σε καλή τεχνική κατάσταση και μεταβιβάζονται από φυσικά πρόσωπα που δεν είναι οικονομικοί φορείς. Ωστόσο, η παρέκκλιση αυτή δεν ισχύει για πωλήσεις που πραγματοποιούνται μέσω διαδικτύου, καθώς αυτές συνιστούν κατάσταση υψηλότερου κινδύνου. Οι ανωτέρω αλλαγές συνοδεύονται από τροποποιημένο ορισμό των ΟΤΚΖ και από ένα ουσιαστικό τροποποιημένο παράρτημα Ι, το οποίο καθορίζει τα δεσμευτικά και ενδεικτικά κριτήρια που πρέπει να αξιολογούνται προκειμένου να προσδιοριστεί αν ένα όχημα είναι ΟΤΚΖ. Εξαιρέσεις περιλαμβάνονται στο μέρος Γ του παραρτήματος Ι για οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος και για περιπτώσεις στις οποίες ο ιδιοκτήτης του οχήματος αποφασίζει να το επαναφέρει σε καλή τεχνική κατάσταση.

δ) Στόχοι για ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο (άρθρο 6)

Προκειμένου να προετοιμάσει το έδαφος για σημαντικά οφέλη κυκλικότητας χωρίς να εγκαταλείπει μια ρεαλιστική προσέγγιση, το συμβιβαστικό κείμενο βασίζεται σε μια προσέγγιση τριών σταδίων όσον αφορά τους στόχους για ελάχιστη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο πλαστικό. Οι στόχοι αυξάνονται σταδιακά από τουλάχιστον 15 % μετά από 72 μήνες έως 20 % μετά από 96 μήνες και 25 % μετά την παρέλευση 120 μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Ως μηχανισμός διασφάλισης, δίνεται στην Επιτροπή η εξουσιοδότηση να θεσπίζει προσωρινές παρεκκλίσεις από τους στόχους αυτούς όταν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές των ανακυκλωμένων πλαστικών δυσχεραίνουν υπερβολικά τη συμμόρφωση. Όσον αφορά τους στόχους για ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο άλλων υλικών, η Επιτροπή θα εξουσιοδοτηθεί να καθορίσει ένα ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα βάσει μελέτης σκοπιμότητας την οποία πρέπει να διενεργήσει. Παρόμοια εξουσιοδότηση προβλέπεται και για άλλα υλικά, και συγκεκριμένα το αλουμίνιο, το μαγνήσιο και τα κράματά τους, αλλά και το νεοδύμιο, το δυσπρόσιο, το πρασεοδύμιο, το τέρβιο, το σαμάριο, το νικέλιο, το κοβάλτιο ή το βόριο.

ε) Ορισμός των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση που συνυπολογίζονται στους στόχους για ελάχιστη περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο πλαστικό και έλεγχοι από τρίτους (άρθρο 3 παράγραφος 11 και άρθρο 6, παράρτημα XIII)

Ο ορισμός των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση προσαρμόστηκε σύμφωνα με τους κανόνες του ΠΟΕ, ώστε να επιτραπεί η χρήση ανακυκλωμένου υλικού που προέρχεται τόσο από την ΕΕ όσο και από τρίτες χώρες. Η αλλαγή αυτή συνοδεύεται από σύστημα ελέγχων από τρίτους των εγκαταστάσεων που παράγουν τέτοια ανακυκλωμένα υλικά, είτε βρίσκονται στην ΕΕ είτε σε τρίτη χώρα. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διαθέτουν ενωσιακή ή ισοδύναμη διεθνώς αναγνωρισμένη πιστοποίηση για τη διενέργεια ελέγχων, όπως το ISO 19011:2018 ή το ISO/IEC 17020:2012.

Οι έλεγχοι αυτοί πιστοποιούν ότι οι εγκαταστάσεις πληρούν τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του κλίματος και του περιβάλλοντος που ορίζονται στο ενωσιακό δίκαιο ή άλλες απαιτήσεις ισοδύναμες προς αυτές και ότι τα πλαστικά απόβλητα που υποβάλλονται σε επεξεργασία σε αυτές τις εγκαταστάσεις προέρχονται από χώρες με ολοκληρωμένη στρατηγική διαχείρισης αποβλήτων.

Λαμβανομένης υπόψη της σύνδεσης με τις παγκόσμιες εμπορικές σχέσεις και αλυσίδες εφοδιασμού, καθώς και της ανάγκης να βρεθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ περιβαλλοντικών οφελών και ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας ανακύκλωσης και της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, οι ισοδύναμοι όροι και οι έλεγχοι για τα υλικά που ανακυκλώνονται σε τρίτες χώρες θα πρέπει να εφαρμοστούν μόνο 48 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ο αναμενόμενος αντίκτυπος αυτών των απαιτήσεων θα πρέπει να αξιολογηθεί διεξοδικότερα 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, στο άρθρο 55 εισήχθη ρήτρα επανεξέτασης.

στ) Υποχρεώσεις των κατασκευαστών (στρατηγική κυκλικότητας, διαβατήριο οχήματος — άρθρα 9 και 13)

Για να μειωθεί ο φόρτος για τους κατασκευαστές οχημάτων, το συμβιβαστικό κείμενο προβλέπει ότι η κυκλικότητα πρέπει να καθορίζεται ανά κατηγορία οχήματος (δηλαδή για όλα τα οχήματα που παράγει ένας κατασκευαστής στην κατηγορία N1) και όχι ανά μοντέλο που έχει λάβει έγκριση τύπου, όπως συνέβαινε στην αρχική πρόταση της Επιτροπής. Αυτό δεν ισχύει για ορισμένες πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη των τεχνολογιών επεξεργασίας και για τις πληροφορίες σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι οποίες παραμένουν ειδικές ανά τύπο.

Όσον αφορά το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, έχουν γίνει ορισμένες προσθήκες για να διασφαλιστεί η ενσωμάτωσή του σε άλλα διαβατήρια που έχουν θεσπιστεί βάσει του ενωσιακού δικαίου, όπως βάσει του κανονισμού για τον οικολογικό σχεδιασμό για βιώσιμα προϊόντα (ESPR). Το διαβατήριο θα πρέπει τώρα να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τα εξαρτήματα που περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, καθώς και δήλωση σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου, τη στρατηγική κυκλικότητας και παραπομπή στον κατάλογο ανταλλακτικών, αναφέροντας και τη θέση τους στον εκάστοτε τύπο οχήματος.

ζ) Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού (ΔΕΠ — άρθρα 16-22)

Το καθεστώς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού τροποποιήθηκε για να δοθεί στα κράτη μέλη μεγαλύτερη ευελιξία ώστε να ανταποκρίνονται στην ιδιαίτερη κατάστασή τους ή σε προϋπάρχουσα νομοθεσία. Ως εκ τούτου, οι υποχρεώσεις των παραγωγών μπορούν να προσαρμόζονται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τους παραγωγούς να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μέσω οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού.

Όσο για τον υπολογισμό του τέλους διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, διευκρινίστηκε ότι καλύπτει επίσης το κόστος μεταφοράς από ένα σημείο συλλογής στην εγκατάσταση επεξεργασίας και ότι οι παραγωγοί καλύπτουν το κόστος των οχημάτων των οποίων ο παραγωγός δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί (ή δεν υπάρχει πλέον), ανάλογα με το μερίδιο αγοράς τους.

Τέλος, χρειάστηκε να προβλεφθεί ειδικό διασυνοριακό καθεστώς για την εξαιρετική περίπτωση κατά την οποία στο έδαφος του κράτους μέλους όπου το όχημα καθίσταται ΟΤΚΖ δεν μπορεί να εντοπιστεί κανένας παραγωγός κατά τον ορισμό του κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, το κόστος καλύπτεται από τον παραγωγό που διέθεσε το όχημα στην (ενωσιακή) αγορά, ο οποίος διαθέτει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο σε κάθε κράτος μέλος για τους σκοπούς της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να απαιτούν την καταβολή αντίστοιχου τέλους κατά την πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένου οχήματος ή οχήματος για το οποίο δεν είναι δυνατός ο εντοπισμός παραγωγού ο οποίος να καλύψει τα έξοδα επεξεργασίας. Προβλέπονται δραστηριότητες συνεργασίας και παρακολούθησης προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τον κανονισμό.

η) Συλλογή (άρθρα 23 και 24)

Το κείμενο της Προεδρίας διευκρινίζει ότι ΟΤΚΖ μπορούν να παραδίδονται είτε απευθείας σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας (ΕΕΕ) είτε, εφόσον επιτρέπεται από κράτος μέλος, σε σημείο συλλογής που περιλαμβάνεται στο σύστημα συλλογής για την επικράτειά του, το οποίο στη συνέχεια θα έχει την υποχρέωση να παραδώσει τα ΟΤΚΖ σε ΕΕΕ εντός ενός μηνός, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος παράνομων δραστηριοτήτων. Η δυνατότητα έγκρισης σημείων συλλογής θεωρείται απαραίτητη για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση πολύ μικρών κρατών μελών ή απομακρυσμένων περιοχών όπου δεν υπάρχει ΕΕΕ. Επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 46 διευκρινίζεται πλέον ότι μέτρα που καθορίζουν αν η παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι δωρεάν μπορούν να βασίζονται σε οικονομικά κίνητρα.

θ) Επεξεργασία (άρθρα 27 — 36)

Το κείμενο της Προεδρίας περιέχει ορισμένες διευκρινίσεις στα άρθρα τα σχετικά με τις υποχρεώσεις των ΕΕΕ, τον τεμαχισμό, την αποθήκευση, την αφαίρεση υγρών και σχετικά με το χρονικό όριο για την απορρύπανση, καθώς και σχετικά με την εξουσιοδότηση της Επιτροπής να προσαρμόζει τις απαιτήσεις επεξεργασίας, η οποία προς το παρόν περιορίζεται ειδικά στην επιστημονική πρόοδο των τεχνολογιών επεξεργασίας. Το κείμενο της Προεδρίας αναδιατύπωσε θετικά την απαγόρευση μικτού τεμαχισμού ΟΤΚΖ με άλλα απόβλητα, επιτρέποντας πλέον τη λειτουργία αυτή εφόσον πληρούνται ορισμένα ποιοτικά κριτήρια και οριακές τιμές με «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό» (PST). Αυτές οι νέες οριακές τιμές ισχύουν επίσης ως προϋπόθεση για την υγειονομική ταφή μη αδρανών αποβλήτων από τεμαχισμό ΟΤΚΖ. Το κείμενο επιτρέπει τη διαγραφή και άλλων εξαιρέσεων για εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από το παράρτημα VII μέρος Γ, όταν μπορούν να επιτευχθούν οι οριακές τιμές για την PST, ώστε το κείμενο να καταστεί πιο ανθεκτικό σε μελλοντικές εξελίξεις, φιλικό προς την καινοτομία και τεχνολογικά ουδέτερο, καθώς οι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό θα αναπτυχθούν κι άλλο στο εγγύς μέλλον. Τα εξαρτήματα που αφαιρούνται από ΟΤΚΖ δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα όταν η τεχνική αξιολόγηση αποδεικνύει ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, όπως ορίζεται στο άρθρο 31.

ι) **Εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων (άρθρα 37α — 45)**

Διευκρινίστηκε ότι οι τελωνειακοί έλεγχοι για να επαληθεύεται ότι μόνον οχήματα σε καλή τεχνική κατάσταση εξάγονται από την Ένωση είναι πλήρως αυτοματοποιημένοι και εξακολουθούν να βασίζονται στις υφιστάμενες αρχές διαχείρισης κινδύνου, χωρίς να απαιτούνται υλικοί έλεγχοι της κατάστασης μεμονωμένων οχημάτων.

Διευκρινίστηκε επίσης ότι τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν υφιστάμενες εφαρμογές, μεταξύ των οποίων και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για να συνδέονται με το MOVE-HUB, τη νέα πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών και των εθνικών τελωνειακών συστημάτων μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

9. Το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας για γενική προσέγγιση περιέχεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος⁴.
10. Με βάση τα ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται:
 - να εξετάσει το κείμενο του παραρτήματος και
 - να καταλήξει σε συμφωνία επί γενικής προσέγγισης κατά τη σύνοδό του στις 17 Ιουνίου 2025.

⁴ Οι προσθήκες στην πρόταση της Επιτροπής επισημαίνονται με υπογράμμιση και οι διαγραφές με [...]. Οι πλέον πρόσφατες αλλαγές σε σύγκριση με το έγγραφο 9440/1/25 REV 1, όπως συζητήθηκε στην EMA στις 4 Ιουνίου 2025, επισημαίνονται με **έντονα υπογραμμισμένα στοιχεία** για τις προσθήκες και εντός [...] για τις διαγραφές.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,
Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 σε σχέση με τα άρθρα 14 έως 45, το άρθρο 46 και το άρθρο 48 του παρόντος κανονισμού,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»³ (η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»⁴, στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο⁵ και το Κοινοβούλιο⁶ τόνισαν επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (3) Η οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ θεσπίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θέτει στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση των οχημάτων. Θεσπίζει υποχρεώσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και υποχρεώσεις για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τον περιορισμό της χρήσης βαρέων μετάλλων στα οχήματα. Θεσπίζει επίσης βασικούς κανόνες για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι οποίοι απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (4) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK⁸ από την Επιτροπή κατέδειξε ότι υπήρξε αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη πολλών από τους αρχικούς στόχους της, ιδίως την εξάλειψη του καδμίου, του μολύβδου, του υδραργύρου και του εξασθενούς χρωμίου από τα οχήματα, την αύξηση των σημείων συλλογής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι η οδηγία δεν αντιμετώπισε επαρκώς σημαντικά ζητήματα που συνδέονται με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και δεν προσαρμοζόταν πλέον ώστε να διασφαλίζεται υψηλή ποιότητα επεξεργασίας των

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

⁵ Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

⁶ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

⁷ Οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).

⁸ Αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [SWD(2021) 61 final].

οχημάτων αυτών.

- (5) Η οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹ ρυθμίζει την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, ώστε τα οχήματα αυτά να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η οδηγία αυτή δεν έχει υπάρξει αποτελεσματική όσον αφορά τη σημαντική βελτίωση της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των νέων οχημάτων και δεν είναι προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων, τα οποία έχουν αλλάξει σημαντικά από την έναρξη ισχύος της οδηγίας.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ εισήγαγε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικών επιδόσεων. Απαιτείται χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με την κυκλικότητα των οχημάτων κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων με τις απαιτήσεις αυτές, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η επαλήθευσή τους στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, περιλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, περιλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

⁹ Οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 10).

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

(7¹¹) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους. Για να συμβάλουμε στην επίτευξη των στόχων της διατήρησης, της προστασίας και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και της συνετής και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων, είναι σημαντικό να θεσπίσουμε κανόνες σχετικά με τους όρους που διέπουν τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.[...] Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος να διευκολυνθεί η μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι να θεσπιστεί ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. [...] Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί [...], η οδηγία 2000/53/EK και η οδηγία 2005/64/EK θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 και του άρθρου 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

(7α) Στις εξόχως απόκεντρες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αναπροσαρμόζουν τις υποχρεώσεις των παραγωγών ώστε να εγγυώνται την παροχή υπηρεσίας και να καλύπτουν το κόστος διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε σχέση με τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών.

¹¹ Η αιτιολογική σκέψη εξακολουθεί να υπόκειται σε περαιτέρω αλλαγές

- (8) Οι οδηγίες 2000/53/EK και 2005/64/EK εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M₁) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N₁), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, περιλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁, αλλά, εν μέρει, και σε [...] οχήματα της κατηγορίας L ([...]L_{1e}-L_{7e}), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M₂, M₃, N₂, N₃, O) και οχήματα ειδικού σκοπού. Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία τέτοιων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, πράγμα που δεν επιτρέπει να εφαρμοστεί σε αυτά το ίδιο καθεστώς με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανσή τους και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό [...] και οι προϋποθέσεις για την υγειονομική ταφή μη αδρανών αποβλήτων από τον τεμαχισμό θα πρέπει να ισχύσουν για τα οχήματα της κατηγορίας L-[...]L_{1e}-L_{7e}) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M₂, M₃, N₂, N₃, O) πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής, [...]/ απορρύπανσης και επεξεργασίας τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (9) Τα προβλήματα με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων δεν αφορούν μόνο τα επιβατικά οχήματα (M₁) και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N₁), αλλά και, όπως προκύπτει από μελέτες¹², τα μεγαλύτερα οχήματα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να ισχύσουν και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Τα οχήματα ειδικού σκοπού σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. [...] Αυτό περιπλέκει τον υπολογισμό των [...] ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης [...]. Για τα οχήματα [...] ειδικού σκοπού που βασίζονται στις κατηγορίες M₁ και N₁ [...] οι δαπάνες για τη [...] συλλογή, την απορρύπανση, την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και την επεξεργασία [...] θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Για οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O δεν εφαρμόζονται οι κανόνες για τη στρατηγική κυκλικότητας και την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικού σκοπού που βασίζονται στις κατηγορίες M₁ και N₁, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/EK. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα.

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

- (11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/EK αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών¹³ για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από όλους τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, είναι επίσης αναγκαίο να προβλεφθούν εξαιρέσεις προκειμένου να διατηρηθεί η δυνατότητα των κρατών μελών να καθορίζουν καταστάσεις στις οποίες μεμονωμένα οχήματα δεν θα πρέπει να θεωρούνται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μολονότι πληρούν τα σχετικά κριτήρια, λόγω της ιδιότητάς τους ως οχημάτων ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Οι περιπτώσεις αυτές μπορούν, για παράδειγμα, να καλύπτουν οχήματα που βρίσκονται στην κατοχή συλλεκτών ή μουσείων, επί παραγγελία οχήματα ή αγωνιστικά οχήματα, υπό την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές αναγνωρίζουν το σχετικό ειδικό πολιτιστικό ενδιαφέρον.
- (12) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διατάξεις της οδηγίας σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αποσυναρμολόγησής τους και της χρήσης ανακυκλωμένων υλικών είχαν πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων οχημάτων, καθώς δεν ήταν επαρκώς λεπτομερείς, συγκεκριμένες και μετρήσιμες.

¹³ Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/EK. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό αυτής της μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/EK.

- (14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» («Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων»)¹⁴, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.
- (15) Η οδηγία 2000/53/EK περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵. Ομοίως, θα πρέπει να θεσπιστούν περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶, με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα περιορισμού οποιασδήποτε άλλης ουσίας εκτός από τον μόλυβδο, τον υδράργυρο, το κάδμιο και το εξασθενές χρώμιο στα οχήματα.

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, της 14ης [...] **Οκτωβρίου** 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» [(COM(2020) 667 final)].

¹⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/EK και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

- (16) Η οδηγία 2000/53/EK προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2023/[...]1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷. Ως εκ τούτου, οι ουσίες αυτές θα πρέπει να καλύπτονται από τον κανονισμό και τελικώς οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, όπως ενδείκνυται, σε αυτόν, [...] μέσω τροποποιητικής διάταξης που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό. [...]
- (17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εξαιρέσεων αυτών θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/EK, περιλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή κατά την αξιολόγηση αυτή.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [...] 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/EK και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/EK (ΕΕ L 191 της 28.7.2023, σ. 1[...]).

- (18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, περιλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

- (19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει [...] πλαστικό ανακυκλωμένο από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση, με προοδευτικά αύξοντα ποσοστά. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά σε τύπους οχημάτων θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[...]. [...] Η επιλογή των πλαστικών που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής των στόχων βασίζεται στα ανακυκλώσιμα είδη πλαστικών, όπως προσδιορίζονται στην ειδική μελέτη του Κοινού Κέντρου Ερευνών (JRC)¹⁸ και στην εκτίμηση επιπτώσεων. Στα έγγραφα αυτά, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης σε καθίσματα και των ελαστομερών δεν λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό των στόχων, δεδομένου ότι τα θερμοσκληρυνόμενα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να ανακυκλωθούν και ότι τα ελαστικά προτείνονται ως προϊόντα προτεραιότητας στο πλαίσιο του κανονισμού σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό για βιώσιμα προϊόντα.[...] Ωστόσο, εάν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές συγκεκριμένων ανακυκλωμένων πλαστικών δυσχεραίνουν υπερβολικά τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου, θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να συμπληρώνει τον κανονισμό θεσπίζοντας προσωρινές παρεκκλίσεις από τους στόχους περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένο πλαστικό, σε διαβούλευση με τα κράτη μέλη. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της υποχρέωσης αυτής, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[...], τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος σύμφωνα με άλλα ενωσιακά νομοθετήματα που καλύπτουν ευρύτερο φάσμα ροών αποβλήτων και προϊόντων παγίως κατά οριζόντιο τρόπο.

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

(19α) Η προώθηση της χρήσης ανακυκλωμένου πλαστικού σε οχήματα βασίζεται στην παραδοχή ότι το ίδιο το ανακυκλωμένο περιεχόμενο έχει παραχθεί με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, ώστε να μειώνεται το αποτύπωμα άνθρακα και να ενθαρρύνεται η κυκλική οικονομία. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να θεσπιστούν ορισμένες διασφαλίσεις, ώστε ο τρόπος με τον οποίο αποκτάται το ανακυκλωμένο περιεχόμενο να μην ακυρώνει τα περιβαλλοντικά οφέλη της χρήσης του ανακυκλωμένου περιεχομένου αυτού σε οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν οι σχετικές περιβαλλοντικές ανησυχίες χωρίς διακρίσεις όσον αφορά τόσο το εγχώρια παραγόμενο όσο και το εισαγόμενο ανακυκλωμένο πλαστικό. Για τον σκοπό αυτό, προκειμένου να προσμετρώνται στους στόχους ανακυκλωμένου περιεχομένου που ορίζονται στον κανονισμό, τα ανακυκλωμένα πλαστικά θα πρέπει να υπόκεινται σε ισοδύναμους όρους όσον αφορά τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του κλίματος και του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις εκπομπές και τη διαχείριση αποβλήτων, είτε η διαδικασία ανακύκλωσης πραγματοποιείται εντός ή εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(19β) Η χωριστή συλλογή πλαστικών αποβλήτων είναι απαραίτητη διότι έχει άμεσο και θετικό αντίκτυπο στο ποσοστό συλλογής, στην ποιότητα του συλλεγόμενου υλικού και στην ποιότητα των ανακυκλούμενων υλικών. Επιτρέπει υψηλής ποιότητας ανακύκλωση και ενισχύει τη χρήση ποιοτικών δευτερογενών πρώτων υλών. Η πορεία προς μια «κοινωνία ανακύκλωσης» βοηθά στην αποφυγή της παραγωγής αποβλήτων και ενθαρρύνει τη χρήση των αποβλήτων ως πόρου, αποτρέποντας παράλληλα τον εγκλωβισμό πόρων στα χαμηλότερα επίπεδα της ιεράρχησης των αποβλήτων, ο οποίος έχει επιβλαβείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και αντιβαίνει στην περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων. Επίσης, η χωριστή συλλογή, αποτρέποντας την ανάμειξη επικίνδυνων και μη επικίνδυνων αποβλήτων, εγγυάται την ασφάλεια των αποβλήτων και της μεταφοράς τους και αποτρέπει τη ρύπανση, όπως προβλέπεται από διεθνείς κανόνες όπως η σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους¹⁹ της 22ας Μαρτίου 1989, η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου 1982²⁰, η σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης λόγω απόρριψης αποβλήτων και άλλων υλών, η οποία έγινε στο Λονδίνο στις 29 Δεκεμβρίου 1972 και το πρωτόκολλό της του 1996, και το παράρτημα V της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973 (MARPOL), όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978.

¹⁹ EE L 39 της 16.2.1993, σ. 3.

²⁰ EE L 179 της 23.6.1998, σ. 3.

(19γ) Η σύμβαση για τη διαμεθοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση²¹, η οποία έγινε στη Γενεύη στις 14 Νοεμβρίου 1979, απαιτεί από τα μέρη της σύμβασης να προστατεύουν το περιβάλλον από τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και να καταβάλλουν προσπάθειες για τον περιορισμό και, στο μέτρο του δυνατού, τη σταδιακή μείωση και την πρόληψή της, περιλαμβανομένης της διαμεθοριακής ρύπανσης της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση. Δυνάμει της σύμβασης για την προστασία και χρήση των διαμεθοριακών υδατορευμάτων και των διεθνών λιμνών²², η οποία έγινε στο Ελσίνκι στις 17 Μαρτίου 1992, τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να λαμβάνουν μέτρα για την πρόληψη, τον έλεγχο και τη μείωση των διαμεθοριακών επιπτώσεων της ρύπανσης των υδάτων. Σύμφωνα με τη διακήρυξη της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του Ρίο του 1992, ο ρυπαίνων θα πρέπει, κατ' αρχήν, να επωμίζεται το κόστος της ρύπανσης. Οπότε, βιομηχανικές δραστηριότητες όπως η ανακύκλωση πλαστικών υλικών θα πρέπει να συνοδεύονται από μέτρα πρόληψης και μείωσης της ρύπανσης.

(19γ-α) Οι όροι που εφαρμόζονται σε υλικά τα οποία ανακυκλώνονται σε τρίτες χώρες, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων ελέγχου, θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο [48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει διεξοδικότερα τον αναμενόμενο αντίκτυπο των όρων αυτών υπό το πρίσμα της εξέλιξης της κατάστασης της αγοράς και των εμπορικών σχέσεων και να υποβάλει έκθεση αξιολόγησής της στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο [24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

(19[...])δ) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της ενσωμάτωσης ανακυκλωμένου περιεχομένου βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει, το αργότερο 95 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, επισκόπηση της κατάστασης της τεχνολογικής ανάπτυξης και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλαστικών βιολογικής προέλευσης που υπάρχουν σε οχήματα και, όπου ενδείκνυται, να υποβάλει νομοθετική πρόταση με απαιτήσεις και στόχους βιωσιμότητας.

²¹ ΕΕ L 171 της 27.6.1981, σ. 13.

²² ΕΕ L 186 της 5.8.1995, σ. 44.

- (20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής, σε διαβούλευση με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης αυτού του στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.
- (21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σμαμπίου, νικελίου, κοβαλτίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του, ή το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

- (22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πραιοδυμίου, τερβίου, σμαμπίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.
- (23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252[...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252[...]. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισημάνσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά. Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεκτική εφαρμογή των διατάξεων και των δύο νομικών πράξεων, ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1252 θα πρέπει να τροποποιηθεί στον αναγκαίο βαθμό μέσω τροποποιητικής διάταξης του παρόντος κανονισμού.

²³ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

- (24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.
- (25) Το σύστημα έγκρισης τύπου που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 απαιτεί από τους κατασκευαστές να κατασκευάζουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες τους σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Για να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ισχύουν για αυτούς κατά το στάδιο της έγκρισης τύπου και οι οποίες ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι οι αρχές έγκρισης τύπου μπορούν να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση, είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές να περιλαμβάνουν στον φάκελο πληροφοριών τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να αυξηθεί η διαφάνεια και να διασφαλιστεί ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έγκρισης τύπου παρουσιάζονται κατά τρόπο συνεπή με τις απαιτήσεις άλλης νομοθεσίας που διέπει τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τα οχήματα, η Επιτροπή θα πρέπει να τροποποιήσει τους κανόνες που θεσπίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής²⁴, οι οποίοι τυποποιούν τα έγγραφα και τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στον φάκελο πληροφοριών και, ως εκ τούτου, προσδιορίζουν τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου.

²⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).

- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας για κάθε κατηγορία οχήματος στην οποία παράγουν νέο τύπο και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.
- (27) Προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια όσον αφορά τη χρήση ανακυκλωμένων υλικών από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και να παρασχεθούν κίνητρα για την αύξηση των επιπέδων ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν τεχνική τεκμηρίωση στην οποία να φαίνεται το ποσοστό των ανακυκλωμένων υλικών που περιέχονται σε νέους τύπους οχημάτων που υποβάλλονται για έγκριση τύπου. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται σε επιλεγμένα υλικά για τα οποία η αύξηση του επιπέδου ανακυκλωμένου περιεχομένου στα οχήματα θα απέφερε ιδιαίτερα σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Η υποχρεωτική δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με άλλα έγγραφα στο πλαίσιο της αίτησης για έγκριση τύπου.

- (28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, περιλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ)[...] [2024/1252](#). Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.
- (29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Γι' αυτό, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

- (30) Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, τα οποία θεσπίστηκαν αρχικά με την απόφαση 2003/138/EK της Επιτροπής²⁵, για την επισήμανση και την αναγνώριση των πλαστικών και ελαστομερών εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων. Θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων φέρουν σήμανση σύμφωνα με άλλη ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την επισήμανση των μπαταριών και των μόνιμων μαγνητών που περιλαμβάνονται στα οχήματα που διαθέτουν στην αγορά. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VI για τον καθορισμό του τρόπου επισήμανσης των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων.

²⁵ Απόφαση 2003/138/EK της Επιτροπής, της 27 Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

- (31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος ως φορέας δεδομένων για αυτές τις πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542[...], του κανονισμού [...]2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶ και του κανονισμού [...]2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.

²⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ[...].

²⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής[...].

- (32) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι παραγωγοί και άλλοι οικονομικοί φορείς υπόκεινται στους ίδιους κανόνες σε όλα τα κράτη μέλη, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες για τη διαχείριση των αποβλήτων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Ένωση. Θα έχει επίσης ως αποτέλεσμα την περαιτέρω εναρμόνιση της ποιότητας των υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων που παρέχονται από τους οικονομικούς φορείς και θα διευκολύνει τη λειτουργία της αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών.
- (33) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την [...] ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, περιλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, μόνον οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (33α) [...]Όταν παραγωγοί ή οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, αποκλειστικά για τον σκοπό[...] της εκπλήρωσης των οικείων υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού, οι συμβάσεις αυτές θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αρχές της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού και δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν διατάξεις που απαγορεύουν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να πωλούν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά που προκύπτουν από εργασίες διάλυσης ή επεξεργασίας αποβλήτων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε φορείς άλλους από τον παραγωγό ή την οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Οι συμβάσεις αυτές θα μπορούσαν να βασίζονται σε υπόδειγμα που καθορίζει το κράτος μέλος. [...]

- (34) Η οδηγία 2000/53/EK θεσπίζει τη βασική υποχρέωση των παραγωγών οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Με βάση την υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και με τις γενικές ελάχιστες απαιτήσεις για τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται στην οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸, είναι σκόπιμο να καθοριστούν σε επίπεδο Ένωσης απαιτήσεις σχετικά με τις ευθύνες των κατασκευαστών οχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι παραγωγοί θα πρέπει να έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τα οχήματα που έχουν διαθέσει στην αγορά μόλις αυτά φτάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει τις υποχρεώσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διατίθενται από τους παραγωγούς στην αγορά ενός κράτους μέλους συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα οχήματα αυτά πληρούν τους στόχους ανακύκλωσης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542[...], ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να χρησιμοποιούν το ίδιο μητρώο. Για να διευκολυνθεί η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ιστότοπο που θα περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα.
- (36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει [...] εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Εάν σε κράτος μέλος εκπροσωπούνται περισσότεροι του ενός παραγωγοί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο, ο εξουσιοδοτημένος αυτός αντιπρόσωπος θα πρέπει να παρέχει το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας καθενός από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.

²⁸ Οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

- (37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους, εκτός εάν ένα κράτος μέλος επιλέξει να ορίσει ότι ένας παραγωγός θα πρέπει να εκπροσωπείται από οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να καθιερωθεί τακτικός διάλογος μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών με βάση το άρθρο 8α παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/98/EK, σύμφωνα με τις αρχές της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού. Πρέπει να διασφαλίζεται η προστασία του εμπορικού και επιχειρηματικού απορρήτου. [...].
- (38) Οι παραγωγοί θα πρέπει να χρηματοδοτούν μέρος του κόστους συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως των υποχρεώσεων που αποσκοπούν στη διασφάλιση υψηλότερης ποιότητας δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα. Το ακριβές επίπεδο του κόστους αυτών των εργασιών που θα πρέπει να καλύπτεται από τους παραγωγούς θα πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη των εσόδων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και άλλων φορέων διαχείρισης αποβλήτων που αποκομίζονται από την πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών ή κατασκευαστικών στοιχείων και δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για τον σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές, σε συνεργασία με τους παραγωγούς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, θα πρέπει να παρακολουθούν το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής, ανακύκλωσης και επεξεργασίας, καθώς και το επίπεδο των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλουν οι παραγωγοί, προκειμένου να διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή του κόστους μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.

- (39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός εισάγει αλλαγές όσον αφορά την οικονομική ευθύνη των παραγωγών για τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που καλύπτονται από την οδηγία 2000/53/EK, θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις ώστε να ληφθεί υπόψη η μετάβαση από την οδηγία 2000/53/EK στον παρόντα κανονισμό.
- (40) Οι παραγωγοί που επιλέγουν να εκπληρώσουν ατομικά τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρέχουν εγγύηση που θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι εγγυήσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ιδίως σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων των σχετικών παραγωγών.
- (41) Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, [...] θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή [...] εκτελεστικές αρμοδιότητες [...] ώστε να θεσπίζει [...] λεπτομερείς κανόνες για το πώς θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.
- (41α) Ορισμένα κράτη μέλη ενδέχεται να έχουν ήδη θεσπίσει δομές διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, που αποτελούν τη βάση για τις σχετικές εθνικές εγκρίσεις και συμβατικές ρυθμίσεις, κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/EK. Τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα συστήματα αυτά, εφόσον συνάδουν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

Στην περίπτωση κρατικών οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού, οι οποίες δεν [...] συνεπάγονται τυχόν εντολές του εκπροσωπούμενου παραγωγού, δεν θα πρέπει να ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό όσον αφορά τέτοιες εντολές.

Όταν το τέλος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που χρεώνει οργάνωση ευθύνης του παραγωγού κατηγοριοποιείται ως δημόσιο έσοδο, όπως σε περίπτωση κρατικής οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, και προκειμένου να τηρούνται οι δημοσιονομικοί κανόνες που απαιτούν τα δημόσια έσοδα να βασίζονται σε ακριβή δεδομένα, το κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να απαιτεί από τον παραγωγό συχνότερη, και όχι μόνο άπαξ ετησίως, υποβολή των πληροφοριών που ορίζονται στο άρθρο 49 και σχετίζονται με τη διαφοροποίηση του τέλους, στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο.

- (42) [...]Οχήματα συχνά φτάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από το κράτος μέλος όπου [...] διατέθηκαν στην αγορά. [...] Εφόσον στο κράτος μέλος όπου το όχημα φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του μπορεί να εντοπιστεί παραγωγός κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, το κόστος συλλογής και επεξεργασίας θα πρέπει να το καλύπτει ο παραγωγός αυτός. Ωστόσο, καθώς δεν είναι πάντα δυνατό να εντοπίζεται παραγωγός στο κράτος μέλος όπου το όχημα φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του, είναι επίσης απαραίτητο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυνοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού οι οποίοι θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για τον σκοπό αυτό, κάθε παραγωγός που διαθέτει όχημα στην αγορά της Ένωσης για πρώτη φορά θα πρέπει να διορίζει αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να θεσπίζει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Οι παραγωγοί θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αναθέτουν στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού να ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός τους. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού. Τέλος, για την κάλυψη του κόστους των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μπορούν να ζητούν από τους ιδιοκτήτες οχημάτων να καταβάλλουν διοικητικό τέλος για μεταχειρισμένα οχήματα ή οχήματα για τα οποία δεν μπορεί να εντοπιστεί κανένας παραγωγός και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

- (43) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση περαιτέρω λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των διασυνοριακών μηχανισμών.
- (44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σημείο συλλογής χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα συστήματα αυτά θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.
- (45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

- (46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. Σε περίπτωση που λείπει μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος θα πρέπει να αποδεικνύει ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542. Προκειμένου να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση πολύτιμων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να προωθηθεί η συλλογή πλήρων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα μέτρα περί του αν η παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι δωρεάν θα μπορούσαν να βασίζονται σε οικονομικά κίνητρα. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό καταστροφής προς τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος κατά την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του [...]. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό αυτό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής²⁹ και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας [...] στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.

²⁹ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

- (48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/EK για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής του, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας [...]. Όταν οχήματα έχουν υποστεί ζημιές και εμπλέκονται ασφαλιστικές εταιρείες στη δήλωσή τους ως τεχνική ή ολική οικονομική ζημία, θα πρέπει επίσης να ισχύουν ειδικές διατάξεις για τα οχήματα αυτά. Σε περίπτωση εγκαταλελειμμένων οχημάτων, οι αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τη δήλωση του οχήματος ως οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και να προχωρήσουν αναλόγως με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Εγκαταλελειμμένα θεωρούνται τα οχήματα που έχουν αφεθεί αφύλακτα ή παρανόμως σε δημόσια περιουσία, που είναι σταθμευμένα σε ιδιωτική έκταση χωρίς τη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη της έκτασης, ή τα οχήματα που δεν έχουν ανακτηθεί μετά από κοινοποίηση από τις αρμόδιες αρχές στον ιδιοκτήτη του οχήματος, ή οχήματα τα οποία, σύμφωνα με τις αρμόδιες αρχές, συνιστούν κίνδυνο για τη λοιπή οδική κυκλοφορία.
- (50) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας δέχονται και επεξεργάζονται όλα τα οχήματα, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των αποβλήτων εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών και της οδηγίας 2010/75/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰.

³⁰ Οδηγία 2010/75/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, περί βιομηχανικών εκπομπών (EE L 334 της 17.12.2010, σ. 17).

- (51) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για τις εγκαταστάσεις αυτές και θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.
- (52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.
- (53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης [...]εντός 30 ημερών μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/EK. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο ή το περιβάλλον.
- (54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ)2023/1542 [...], όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.

- (55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία [...] θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης με μη καταστρεπτικό τρόπο. Όταν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία δεν μπορούν να εκπληρώσουν κανέναν από τους σκοπούς αυτούς, και μεταξύ άλλων όταν δεν υπάρχει ζήτηση στην αγορά για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν επίσης να αφαιρούνται με καταστρεπτικό (ημιαυτοματοποιημένο) τρόπο. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων [...]. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις τεχνολογίες αυτές όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Για τον σκοπό αυτό, τα κριτήρια για τον τεμαχισμό με άλλα απόβλητα και οι οριακές τιμές για τη βελτίωση της ποιότητας των εξερχόμενων κλασμάτων περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII μέρος Ζ. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.
- (56) Μόλις οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρέσουν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, θα πρέπει να αξιολογούν προσεκτικά και να προσδιορίζουν κατά πόσον αυτά τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, με βάση, αφενός, αντικειμενικά κριτήρια που συνδέονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων και, αφετέρου, τις απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων.
- (57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/[...]1542 θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος, εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίσει τεκμηρίωση που αποδεικνύει ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.

- (58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για άμεση επαναχρησιμοποίηση ή περαιτέρω ανακατασκευή ή ανακαίνιση από επαγγελματίες, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και αξιολογούνται από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ως κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση προορίζονται συνήθως για δευτερογενή χρήση και, σε περίπτωση ανακαίνισης ή ανακατασκευής, αποστέλλονται σε επαγγελματίες. Προκειμένου να τηρείται η ιεράρχηση των αποβλήτων και να ενισχύεται η κυκλική χρήση των ανταλλακτικών, δεν θα πρέπει να περιορίζεται η μεταβίβαση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων μεταξύ των οικονομικών φορέων. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει δεόντως να ελέγχονται, να καθαρίζονται και, όπου απαιτείται, να υπόκεινται σε δοκιμές από εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ώστε να είναι δυνατή η άμεση επαναχρησιμοποίησή τους χωρίς άλλη προεπεξεργασία ή, σε άλλες περιπτώσεις, να είναι κατάλληλα για περαιτέρω ανακατασκευή ή ανακαίνιση. Τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα μετά τη μεταβίβασή τους από εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Τυχόν μεταβίβαση των εξαρτημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων θα πρέπει να περιλαμβάνει τεχνική αξιολόγηση της λειτουργίας τους, ορθή επισήμανση και κατάλληλη συσκευασία έναντι ζημιών κατά τη μεταφορά. Επιπλέον, ο πωλητής των εξαρτημάτων θα πρέπει να παρέχει αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης που σχετίζεται με τη μεταβίβαση. [...] Από την άλλη, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ακατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα και άρα η εξαγωγή τους να διέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157 για τις μεταφορές αποβλήτων³¹. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εκάστοτε εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

³¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2024, για τις μεταφορές αποβλήτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 και (ΕΕ) 2020/1056 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 (ΕΕ L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) Στην αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία προσφέρονται στο κοινό από άγνωστους παρόχους και συχνά προέρχονται από παράνομες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν νέες απαιτήσεις σχετικά με την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει, πρωτίστως, να επισημαίνονται με ετικέτα στην οποία θα αναγράφεται ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος από το οποίο αφαιρέθηκε το κατασκευαστικό στοιχείο ή το εξάρτημα και τα στοιχεία του φορέα που τα αφαίρεσε, να προστατεύονται κατάλληλα από ζημιές κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων και να συνοδεύονται από αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης που σχετίζεται με τη μεταβίβαση των εξαρτημάτων ή των κατασκευαστικών στοιχείων προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση [...].

(59α) Όταν ο τελικός χρήστης είναι καταναλωτής, η πώληση μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από επιχείρηση προς καταναλωτή θα καλύπτεται από την οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³². Η οδηγία αυτή απαιτεί τη συμμόρφωση των αγαθών που πωλούνται με τη σύμβαση πώλησης και καθορίζει την ευθύνη του πωλητή και τους τρόπους επανόρθωσης των καταναλωτών σε περίπτωση έλλειψης συμμόρφωσης, όπως τη δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση των αγαθών. Δεδομένου ότι τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση ή τα ανακαινισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία αποτελούν μεταχειρισμένα αγαθά κατά την έννοια της οδηγίας (ΕΕ) 2019/771, ο πωλητής και ο καταναλωτής μπορούν να συμφωνήσουν βραχύτερη περίοδο ευθύνης ή προθεσμία παραγραφής, η οποία δεν είναι βραχύτερη του ενός έτους, εάν το εκάστοτε κράτος μέλος έχει προβλέψει τη δυνατότητα αυτή. Οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς ενθαρρύνονται να παρέχουν εμπορικές εγγυήσεις για τα επαναχρησιμοποιούμενα, ανακατασκευασμένα και ανακαινισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία στους καταναλωτές και τους πελάτες τους στο πλαίσιο συναλλαγών μεταξύ επιχειρήσεων.

³² Οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, σχετικά με ορισμένες πτυχές που αφορούν τις συμβάσεις για τις πωλήσεις αγαθών, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας 2009/22/EK, και την κατάργηση της οδηγίας 1999/44/EK (ΕΕ L 136 της 22.5.2019, σ. 28).

- (60) Για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται, να ανακατασκευάζονται ή να ανακαινίζονται. Τέτοια εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ούτε για την κατασκευή νέων οχημάτων ούτε σε οχήματα που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι αποδεκτή η επαναχρησιμοποίηση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.
- (61) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης και της ανακατασκευής εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους.
- (62) Στην αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο ορισμός της ανακύκλωσης στην οδηγία αυτή είναι υπερβολικά ευρύς και δεν συνάδει με την οδηγία 2008/98/EK, καθώς θεωρεί την «επίχωση» ως εργασία ανακύκλωσης. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμίσει τον ορισμό της ανακύκλωσης με την οδηγία 2008/98/EK, αποκλείοντας την επίχωση από το πεδίο του.
- (63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 % των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην οδηγία αυτή. Όταν τα εξαρτήματα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία ανακατασκευάζονται ή ανακαινίζονται επιτυχώς, θα πρέπει να συνυπολογίζονται για την επίτευξη των στόχων επαναχρησιμοποίησης από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

- (64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους [...] θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε τεμαχιστή σε συνδυασμό με [...] άλλα απόβλητα μόνον εάν πληρούνται συγκεκριμένα κριτήρια και οριακές τιμές.
- (65) Για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, [...] θα πρέπει να είναι δυνατή η υγειονομική ταφή μόνο κλασμάτων αποβλήτων που προέρχονται από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία περιέχουν μη αδρανή απόβλητα και [...] δεν υπερβαίνουν συγκεκριμένες οριακές τιμές.
- (66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] 2024/1157.
- (67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] 2024/1157.

- (68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος εντός της Ένωσης ή σε τρίτες χώρες θα πρέπει ιδίως [...] να υποβάλει τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η τεκμηρίωση αυτή μπορεί να είναι αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα I, που περιέχει κριτήρια τα οποία καθορίζουν αν ένα όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, ή έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Η αξιολόγηση του παραρτήματος I, με δεσμευτικά κριτήρια στο μέρος Α και ενδεικτικά κριτήρια στο μέρος Β, θα πρέπει να διενεργείται κλιμακωτά. Εφόσον πληρούνται ένα δεσμευτικό κριτήριο του μέρους Α, το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του. Εάν δεν πληρούνται τα κριτήρια του μέρους Α, θα πρέπει να ελέγχονται τα ενδεικτικά κριτήρια του μέρους Β. Εάν πληρούνται ένα από τα ενδεικτικά αυτά κριτήρια, απαιτείται περαιτέρω τεχνική αξιολόγηση προκειμένου να καθοριστεί αν το όχημα μπορεί να επισκευαστεί προκειμένου να λάβει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Διαφορετικά το όχημα πρέπει να θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ωστόσο, το μέρος Γ του παραρτήματος I θα πρέπει να καθορίζει κριτήρια που επιτρέπουν την εξαίρεση οχημάτων τα οποία διαφορετικά θα ταξινομούσαν ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους βάσει του μέρους Α ή του μέρους Β, όταν τα οχήματα αυτά παρουσιάζουν ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον. Η αξιολόγηση του παραρτήματος I θα πρέπει να διενεργείται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων, αλλά εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς ακριβώς θα διορίζονται οι εν λόγω ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες αυτοκινήτων. Οι ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες αυτοκινήτων θα πρέπει να είναι επαγγελματίες με εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα της τεχνολογίας αυτοκινήτων, της επισκευής και συντήρησης ή της αξιολόγησης της αξίας των οχημάτων, οι οποίοι θα έχουν οριστεί για την παροχή αμερόληπτης εμπειρογνωσίας, χωρίς αντικρουόμενα συμφέροντα με τα εμπλεκόμενα μέρη. Για να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνση για τους ιδιοκτήτες οχημάτων και να τεθεί στο επίκεντρο πρωτίστως η κατάσταση της πλειονότητας των δυνητικών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να συμπεριληφθεί εξαίρεση για τις πωλήσεις οχημάτων σε καλή τεχνική κατάσταση από πρόσωπα που δεν είναι οικονομικοί φορείς και για τα οποία η πραγματική πώληση δεν πραγματοποιείται μέσω εξ αποστάσεως συμβάσεων ή επιγραμμικών πλατφορμών. Όταν ο πωλητής και ο αγοραστής συναντώνται μόνον επιγραμμικά, αλλά η πραγματική πώληση πραγματοποιείται διά ζώσης, η πώληση αυτή δεν θα πρέπει να θεωρείται πώληση που πραγματοποιείται μέσω εξ αποστάσεως συμβάσεων ή επιγραμμικών πλατφορμών. Λαμβανομένου υπόψη του ειδικού ρόλου των ασφαλιστικών εταιρειών όσον αφορά τα οχήματα που υπέστησαν ζημία, θα πρέπει να ισχύουν ειδικές διατάξεις για τις εταιρείες αυτές ώστε να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που δηλώνονται ως τεχνική ή ολική οικονομική ζημία καταλήγουν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. [...] Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος Α, μέρος Β και μέρος Γ τμήμα 1 σημείο 1 για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του.

- (69) Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»³³ τονίστηκε η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της Ένωσης που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον³⁴, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁵. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις αρχές αυτές τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία. Θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη εξαίρεση όσον αφορά τα οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος κατά τρόπο που να μην εμπλέκεται στις αυτοματοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες.

³³ COM(2021) 400

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

³⁵ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

(70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων προς εξαγωγή. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταχειρισμένων οχημάτων προς εξαγωγή. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁶. Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του ελέγχου αυτού θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399. Το MOVE-HUB θα χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τις δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, περιλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.

³⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1).

- (71) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων για τις εξαγωγές, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για την ανάπτυξη των αναγκαίων ηλεκτρονικών συστημάτων και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητάς τους με τα εθνικά συστήματα.
- (72) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή. Η συνδρομή αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών για την επαλήθευση της κατάστασης των οχημάτων πριν από την εξαγωγή τους, περιλαμβανομένης της επιβεβαίωσης των πληροφοριών ταξινόμησης στο κράτος μέλος στο οποίο είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί. Η συνεργασία θα πρέπει να συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, παροχή πρόσβασης σε σχετικά έγγραφα και πληροφορίες, περιλαμβανομένων των πορισμάτων των επιθεωρήσεων, με παράλληλη τήρηση των εφαρμοστέων κανονισμών για την προστασία των δεδομένων που διέπουν την αρχή στην οποία υποβάλλεται η αίτηση. Επιπλέον, στο πλαίσιο μιας συνολικής συνεργασίας, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται με αρχές τρίτων χωρών.
- (73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁷. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με αυτές τις απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με αυτές κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των απαιτήσεων αυτών.

³⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

- (74) Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος εξαγωγής οχημάτων χωρίς τα απαιτούμενα έγγραφα που αναφέρουν τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος, καθώς και ο κίνδυνος ανίχνευσης της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις εξαγωγής μόνο όταν το όχημα έχει ήδη εγκαταλείψει την Ένωση, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η εφαρμογή [...] της εγγραφής στις λογιστικές καταχωρίσεις του διασαφιστή και των διαδικασιών αυτοαξιολόγησης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Οι διαδικασίες αυτές θα εμπόδιζαν τις τελωνειακές αρχές να διενεργούν ελέγχους σε πραγματικό χρόνο μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, κάτι που θα αύξανε τον κίνδυνο παραβίασης των ενωσιακών κανόνων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
- (75) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, η Επιτροπή θεώρησε την έλλειψη απαιτήσεων σχετικά με τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ως αδυναμία της οδηγίας. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλλει στα κράτη μέλη ορισμένες υποχρεώσεις σχετικά με τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στον τομέα της συλλογής, επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και να καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη συχνότητα και το εύρος των επιθεωρήσεων εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής [...] και τα χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων που υπόκεινται σε τέτοιες επιθεωρήσεις. Με τον τρόπο αυτό θα διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε σχέση με τους παράνομους φορείς εκμετάλλευσης και θα διασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τους όρους των αδειών και τις απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, ο συνολικός αριθμός των οντοτήτων προς επιθεώρηση [...] — περιλαμβανομένων εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής, καθώς και φορέων εκμετάλλευσης που επιλέγονται προς επιθεώρηση στο πλαίσιο μιας στρατηγικής που αποσκοπεί στην καταπολέμηση παράνομων δραστηριοτήτων— θα πρέπει [...] να υπολογίζεται ως τουλάχιστον 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής που λειτουργούν σε ένα κράτος μέλος [...]. [...] Άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικοί φορείς θα πρέπει επίσης να υποβάλλονται σε επιθεώρηση, εάν [...] ενδέχεται να επεξεργάζονται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή να πωλούν μεταχειρισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157[...].

- (77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους.
- (78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
- (79) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Κυρώσεις θα πρέπει να καθοριστούν ιδίως για παραβιάσεις των διατάξεων σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, την παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή σημεία συλλογής και την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

- (80) Η θέσπιση υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης της νομοθεσίας της Ένωσης και για την παροχή επικαιροποιημένων πληροφοριών για τη διαφάνεια στις αγορές. Για να μπορεί η Επιτροπή να αξιολογεί κατά πόσον τα μέτρα που προβλέπονται στον κανονισμό λειτουργούν σωστά και να προτείνει, όπου απαιτείται, περαιτέρω προσαρμογές με στόχο τη διασφάλιση της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή τον εξορθολογισμό της εφαρμογής του κανονισμού, είναι απαραίτητα ορθά και έγκυρα δεδομένα. Προκειμένου να περιοριστεί ο φόρτος που συνδέεται με την υποβολή δεδομένων, θα πρέπει να αναφέρονται μόνο δεδομένα που είναι απαραίτητα για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και η υποβολή δεδομένων θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω ψηφιακών εργαλείων. Με βάση τα στοιχεία αυτά, θα πρέπει να διευκρινιστεί ποια δεδομένα πρέπει να κοινοποιούνται από τους οικονομικούς φορείς στις αρμόδιες αρχές και από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων υποβολής δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες θα πρέπει να αντικαταστήσουν την απόφαση 2005/293/EK της Επιτροπής³⁸, θα πρέπει επίσης να ορίζουν μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του κατά πόσον έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης.
- (81) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών παίζουν σημαντικό ρόλο στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένης της καλύτερης παρακολούθησης από αυτές τις αρχές της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα και της καταπολέμησης του παράνομου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και άλλους σχετικούς οικονομικούς φορείς να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές δεδομένα που θα τους επιτρέπουν να παρακολουθούν καλύτερα τον τρόπο εφαρμογής των διατάξεων σχετικά με τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (82) Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁹.

³⁸ Απόφαση 2005/293/EK της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30).

³⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους

- (83) Όταν η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁴⁰, σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να ζητείται εγκαίρως η γνώμη των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών για κάθε σχέδιο κατ' εξουσιοδότηση πράξης που καταρτίζουν οι υπηρεσίες της Επιτροπής. Τα σχέδια των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το σχέδιο ημερήσιας διάταξης και οποιαδήποτε άλλα σχετικά έγγραφα θα πρέπει να παρέχονται στους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών εγκαίρως, ώστε να έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο για να προετοιμαστούν. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (84) Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020, στο οποίο παρατίθεται η ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης χωρίς διατάξεις περί κυρώσεων, θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφούν οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ από αυτόν τον κατάλογο, καθώς είναι αναγκαίο ο ισχύων κανονισμός να περιέχει διατάξεις περί κυρώσεων.
- (85) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές με την έγκριση τύπου διατάξεις και απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού επαληθεύονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁴⁰

ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή [...] πρότεινε αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/EK του Συμβουλίου⁴¹ σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων⁴²[...]. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

⁴¹ Οδηγία 1999/37/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

⁴² Πρόταση οδηγίας σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που καταγράφονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/37/EK του Συμβουλίου, COM/2025/179 final.

- (87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, περιλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, περιλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε [...] οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους ή άλλα εξαρτήματα οχήματος που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να επανεξετάσει την κατάσταση της τεχνολογικής εξέλιξης και της περιβαλλοντικής απόδοσης του περιεχόμενου σε πλαστικά βιολογικής προέλευσης των οχημάτων και να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό σχετικών στόχων, όπου ενδείκνυται.
- (88) Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που αφορούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και υπάρχουν στα οχήματα και το κατά πόσον πρέπει να βελτιωθεί η ιχνηλασιμότητα τέτοιων ουσιών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον υπάρχει ανάγκη θέσπισης μέτρων για την αντιμετώπιση των ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν την επεξεργασία των οχημάτων όταν φθάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί στενότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1781[...].
- (89) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στους οικονομικούς φορείς για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό και στα κράτη μέλη για να προετοιμάσουν τη διοικητική υποδομή που απαιτείται για την εφαρμογή του. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά.

- (90) Για να μπορέσουν τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διοικητικά μέτρα όσον αφορά τη δημιουργία συστημάτων συλλογής, με παράλληλη διατήρηση της συνέχειας για τους οικονομικούς φορείς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, η κατάργηση της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να αναβληθεί.
- (91) Ο παρών κανονισμός δεν μεταβάλλει τους κανόνες σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου σε οχήματα, οι οποίοι θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας 2000/53/EK ούτε τις εξαιρέσεις από τους περιορισμούς αυτούς. Ωστόσο, θεσπίζει σαφέστερους κανόνες για το πώς πρέπει να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τους περιορισμούς αυτούς, καθώς και με άλλες απαιτήσεις κυκλικότητας, κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να εξασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές διαθέτουν επαρκή χρόνο για να συμμορφωθούν με τους κανόνες αυτούς, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι κανόνες αυτοί, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια και να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης δεν περιέχουν τέτοιες ουσίες, σε περιπτώσεις άλλες από αυτές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.
- (92) Ο παρών κανονισμός προβλέπει επίσης σαφέστερες διατάξεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε σχέση με την οδηγία 2000/53/EK. Δεδομένου ότι η θέσπιση τέτοιων συστημάτων και των αναγκαίων εθνικών διατάξεων σχετικά με την αδειοδότηση των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού απαιτεί κάποιον χρόνο, η εφαρμογή των διατάξεων αυτών θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διατάξεις αυτές, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά τη χρηματοδότηση από τους παραγωγούς του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (93) Ομοίως, ο παρών κανονισμός περιέχει νέες απαιτήσεις σχετικά με την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως όσον αφορά την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων με σκοπό την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής ή της ανακαίνισής τους, καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών ανακύκλωσης. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων χρειάζονται χρόνο για να προσαρμοστούν στις νέες αυτές απαιτήσεις και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι απαιτήσεις αυτές, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (94) Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2000/53/EK σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τις συναφείς υποχρεώσεις για τη διαβίβαση δεδομένων στην Επιτροπή θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ για ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια έως ότου η Επιτροπή εγκρίνει τους νέους κανόνες υπολογισμού και τους νέους μορφότυπους υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

- (95) Η εφαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ και O θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία τέτοιων οχημάτων.
- (96) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, και δεδομένου ότι όλοι οι κανόνες για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό, η κατάργηση της οδηγίας 2005/[...]64/EK θα πρέπει να αναβληθεί. Αυτό το χρονικό διάστημα παρέχει επαρκή χρόνο στους κατασκευαστές για να διασφαλίσουν ότι οι τύποι οχημάτων που σχεδιάζουν και κατασκευάζουν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας, ενώ στις αρχές έγκρισης παρέχεται επαρκής χρόνος για την εφαρμογή των νέων κανόνων.
- (97) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η πρόληψη και η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων από τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της ανάγκης εναρμόνισης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(98) Την 1η Φεβρουαρίου 2020 το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμφωνία αποχώρησης⁴³ συνήφθη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου, αφετέρου. Εγκρίθηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου⁴⁴ της 30ής Ιανουαρίου 2020 και άρχισε να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η συμφωνία αποχώρησης προβλέπει μεταβατική περίοδο που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2020. Κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το δίκαιο της Ένωσης έπαυσε να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ τέθηκε σε εφαρμογή το πρωτόκολλο για τις Ιρλανδία / Βόρεια Ιρλανδία —το οποίο πλέον αναφέρεται ως πλαίσιο του Ουίνδσορ⁴⁵ και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της συμφωνίας αποχώρησης. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 του πλαισίου του Ουίνδσορ και το σημείο 9 του παραρτήματος 2 του πλαισίου του Ουίνδσορ, η οδηγία 2005/64/ΕΚ, καθώς και οι νομικές πράξεις της Ένωσης για την εφαρμογή, την τροποποίηση ή την αντικατάσταση της εν λόγω νομικής πράξης, εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία. Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά την οδηγία 2005/64/ΕΚ και, ως εκ τούτου, θα εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία. Λαμβανομένου υπόψη του πεδίου εφαρμογής του πλαισίου του Ουίνδσορ, είναι επομένως σκόπιμο να οριστεί ότι ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

⁴³ Συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7).

⁴⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1).

⁴⁵ Κοινή δήλωση αριθ. 1/2023 της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου στη μικτή επιτροπή που συγκροτήθηκε με τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας της 24ης Μαρτίου 2023 (ΕΕ L 102 της 17.4.2023, σ. 87).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις κυκλικότητας όσον αφορά τον σχεδιασμό και την παραγωγή οχημάτων που σχετίζονται με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι οποίες πρέπει να επαληθεύονται κατά την έγκριση τύπου των οχημάτων, καθώς και όσον αφορά τις απαιτήσεις πληροφόρησης και επισήμανσης σχετικά με τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά των οχημάτων. Καθορίζει επίσης απαιτήσεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση σε τρίτες χώρες.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M₁ και N₁, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

α1) από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M₁ και N₁ οχημάτων ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, με εξαίρεση το άρθρο 34 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·

- β) από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- γ) από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατηγοριών L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} και L_{7e}, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- δ) από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα ειδικού σκοπού και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, με εξαίρεση τα άρθρα που απαριθμούνται στην παράγραφο 4 και το άρθρο 9.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

[...]

[...]

- γ) σε οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 30) του κανονισμού 2018/858·
- δ) σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- ε) σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής: σε εξαρτήματα οχημάτων που παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής και που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια εκτός του βασικού οχήματος, και σε ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα, όπως αναφέρεται στο σημείο 5.6 του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού.

3. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχείο β), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και O:

- α) το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·
- β) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·
- γ) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·

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

- ζ) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·
- η) το άρθρο 12 παράγραφος 1 σχετικά με την επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα·
- θ) το άρθρο 13 σχετικά με το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
- ι) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·
- ια) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που φτάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·

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

- ιζ) το άρθρο 34 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·

[...]

- ιθ) το άρθρο 36 παράγραφος 2 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

4. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχείο γ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e:

α) τα άρθρα που απαριθμούνται στην παράγραφο 3·

α1) το άρθρο 37α σχετικά με την αρμόδια αρχή·

β) το άρθρο 38 σχετικά με τους ελέγχους και τις απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων·

γ) το άρθρο 39 σχετικά με την αυτοματοποιημένη επαλήθευση του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος και των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος·

δ) το άρθρο 40 σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και τους τελωνειακούς ελέγχους·

ε) το άρθρο 41 σχετικά με την αναστολή·

στ) το άρθρο 42 σχετικά με τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·

ζ) το άρθρο 43 σχετικά με τη μη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·

η) το άρθρο 44 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και την ανταλλαγή πληροφοριών·

θ) το άρθρο 45 σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα·

ι) τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τις κατηγορίες L1e, L2e και L6e από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 23 παράγραφος 5, το άρθρο 25 και το άρθρο 37.

5. [...]

6. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχεία [...] γ)/[...] δ), και ε) τα άρθρα 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30, και 46 έως 49, εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L1e, L2e, L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3, Q και [...] M2, M3, N2 και N3 των κατηγοριών οχημάτων ειδικού σκοπού με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

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

α) το άρθρο 7 εφαρμόζεται μόνο όσον αφορά τις καταχωρίσεις 1α, 2, 3, 5, 8 και 9 του μέρους Γ του παραρτήματος VII·

- β) το άρθρο 8 εφαρμόζεται μόνο όσον αφορά τις υποχρεώσεις που ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων·
- γ) το άρθρο 9, εάν εφαρμόζεται για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων, εφαρμόζεται μόνο όσον αφορά τις παραγράφους 5 έως 7, μέρος Α του παραρτήματος IV·
- δ) το άρθρο 16 στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται·
- ε) το άρθρο 27 εφαρμόζεται με εξαίρεση την παράγραφο 2 στοιχείο ε)·
- στ) το άρθρο 30 εφαρμόζεται μόνο όσον αφορά τις καταχωρίσεις 1α, 1β, 2, 3, 5, 8 και 9 μέρος Γ του παραρτήματος VII·
- ζ) τα άρθρα 46 έως 49 εφαρμόζονται μόνο όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων και την επιβολή των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων.

Άρθρο 3

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - 1) «όχημα»: κάθε όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 15) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή απαριθμείται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
 - 2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του»: όχημα το οποίο είναι απόβλητο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ή [...] το οποίο είναι απόβλητο σύμφωνα με το [...] παράρτημα Γ·
 - 3) «τύπος οχήματος»: κάθε τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 32) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 73) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
 - 4) «δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης»: η δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
 - 5) «επαναχρησιμοποίηση»: οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους χρησιμοποιούνται πάλι για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί·

- 6) «δυνατότητα ανακύκλωσης»: η δυνατότητα για ανακύκλωση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 7) «δυνατότητα ανάκτησης»: η δυνατότητα για ανάκτηση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 8) «προμηθευτής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά σε κατασκευαστή ο οποίος τα χρησιμοποιεί για την κατασκευή οχημάτων·
- 9) «πλαστικό»: πολυμερές κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 5) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, στο οποίο ενδέχεται να έχουν προστεθεί πρόσθετα ή άλλες ουσίες και το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως κύριο δομικό συστατικό των τελικών προϊόντων, με εξαίρεση τα φυσικά πολυμερή που δεν έχουν τροποποιηθεί χημικώς·
- 10) «κρίσιμες πρώτες ύλες»: κρίσιμες πρώτες ύλες [...] κατά την έννοια του άρθρου [...] 4 παράγραφος 1 [...] του κανονισμού (ΕΕ) [...] 2024/1252·
- 11) «απορρίμματα μετά την κατανάλωση»: απορρίμματα που παράγονται από προϊόντα [...] που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στην αγορά ή έχουν παρασχεθεί με σκοπό τη διανομή, την κατανάλωση ή τη χρήση σε τρίτη χώρα κατά τη διάρκεια εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 12) «αφαίρεση»: ο χειρωνακτικός, μηχανικός, χημικός, θερμικός ή μεταλλουργικός χειρισμός με αποτέλεσμα τα στοχευόμενα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους να αναγνωρίζονται ατομικά ως χωριστή εκροή ή μέρος εκροής·
- 13) «κινητήρας ηλεκτροκίνησης»: ηλεκτρικός κινητήρας που μετατρέπει ηλεκτρική ισχύ εισόδου σε μηχανική ισχύ εξόδου για να παρέχει έλξη σε όχημα·
- 14) «μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος»: μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...]·
- 15) «εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας»: κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση στην οποία επιτρέπεται, σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ και τον παρόντα κανονισμό, να πραγματοποιεί συλλογή, αποθήκευση και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

- 16) «επεξεργασία»: οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκατάσταση για απορρύπανση, διάλυση, συμπίεση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία [...] πριν από τη διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οποιεσδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή τη διάθεση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών του·
- 17) «τεμαχισμός»: κάθε εργασία που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 18) «φορέας επισκευής και συντήρησης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, σε σχέση με την εμπορική, επιχειρηματική, βιοτεχνική ή επαγγελματική του δραστηριότητα, παρέχει υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης, είτε ανεξάρτητα από τους κατασκευαστές είτε με εξουσιοδότηση αυτών·
- 19) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη φορά κατά την οποία ένα όχημα καθίσταται διαθέσιμο στην Ένωση·
- 20) «διαθεσιμότητα στην αγορά»: κάθε προσφορά οχήματος για διανομή ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 21) «φορέας διαχείρισης αποβλήτων»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συλλογή ή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 22) «παραγωγός»: κάθε κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη τεχνική πώλησης, μεταξύ άλλων και μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προμηθεύει όχημα για πρώτη φορά προς διανομή ή χρήση στο έδαφος κράτους μέλους σε επαγγελματική βάση·
- 23) «οργάνωση ευθύνης του παραγωγού»: νομική οντότητα που οργανώνει οικονομικά, ή οικονομικά και επιχειρησιακά, την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό πολλών παραγωγών·

- 24) «[.../ εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος [...] άλλο από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο παραγωγός, το οποίο διορίζεται από τον παραγωγό σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2008/98/EK για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του εν λόγω παραγωγού δυνάμει του κεφαλαίου IV του παρόντος κανονισμού·
- 25) «δευτερογενείς πρώτες ύλες»: ύλες που έχουν ληφθεί μέσω διαδικασιών ανακύκλωσης και μπορούν να υποκαταστήσουν τις πρωτογενείς πρώτες ύλες·
- 26) «ιδιοκτήτης οχήματος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει το δικαίωμα κυριότητας ενός οχήματος [...] ή ο κάτοχος του [...] οχήματος, εάν δεν είναι δυνατή ταυτοποίηση του ιδιοκτήτη·
- 27) «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό»: τεχνικές και τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την επεξεργασία υλικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μετά τον τεμαχισμό τους, για περαιτέρω ανάκτηση σύμφωνα με το μέρος Z, σημείο 2 του παραρτήματος VII·
- 28) «ανακατασκευή»: [...] επαγγελματικές ενέργειες με τις οποίες ένα νέο εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο κατασκευάζεται από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που [...] αφαιρούνται από οχήματα [...] και [...] με τις οποίες πραγματοποιείται τουλάχιστον μία αλλαγή [...] που επηρεάζει ουσιαστικά [...] την ασφάλεια, την απόδοση, τον σκοπό ή τον τύπο του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου·
- 29) «ανακαίνιση»: ενέργειες που εκτελούνται για την προετοιμασία, τον καθαρισμό, τη δοκιμή, τη συντήρηση και, κατά περίπτωση, την επισκευή εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου που αφαιρείται από οχήματα [...], προκειμένου να αποκατασταθεί η απόδοση ή η λειτουργικότητά του [...] [...] εντός του πλαισίου της προβλεπόμενης χρήσης και του εύρους επιδόσεων που είχε αρχικά σχεδιαστεί στο στάδιο σχεδιασμού [...] κατά τη στιγμή της διάθεσης [...] του εν λόγω εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου στην αγορά·
- 30) [...] ⁴⁶[...]
- 31) [...] ⁴⁷[...]
- 32) «μη αδρανή απόβλητα»: τα απόβλητα που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του ορισμού των «αδρανών αποβλήτων» που ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 1999/31/EK του Συμβουλίου⁴⁸.

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Οδηγία 1999/31/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων (ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1).

- 33) «μεταχειρισμένο όχημα»: όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί σε κράτος μέλος ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα και δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 34) «μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή»: μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να υπαχθεί στο τελωνειακό καθεστώς που προβλέπεται στο άρθρο 269 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
- 35) «οικονομικοί φορείς»: οι παραγωγοί, [...] οι ασφαλιστικές εταιρείες οχημάτων, οι προμηθευτές, οι φορείς επισκευής και συντήρησης, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και κάθε άλλος φορέας που συμμετέχει στον σχεδιασμό οχημάτων, στο εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων, στην επαναχρησιμοποίηση, στην ανακατασκευή και στην ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων·
- 36) «όχημα σε καλή τεχνική κατάσταση»: όχημα που είναι σε καλή τεχνική κατάσταση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) και παράγραφος 4 και το άρθρο 8 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- 37) «ολική οικονομική ζημία»: απώλεια ή ζημία του οχήματος σε βαθμό που το τίμημα επισκευής υπερβαίνει την αγοραία αξία του ή την αξία για την οποία ήταν ασφαλισμένο·
- 38) «ολική τεχνική ζημία»: σοβαρή ζημία ή πλήρης καταστροφή του οχήματος σε βαθμό που το όχημα δεν μπορεί να επισκευαστεί·
- 39) «σημείο συλλογής»: οικονομικός φορέας, πλην εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας, ο οποίος αποθηκεύει προσωρινά οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και προετοιμάζεται για τη μεταφορά των συλλεγόμενων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία·
- 40) «πλαστικό βιολογικής προέλευσης»: πλαστικό κατασκευασμένο από βιολογικούς πόρους, όπως πρώτες ύλες βιομάζας, οργανικά απόβλητα ή υποπροϊόντα. Το πλαστικό βιολογικής προέλευσης μπορεί να είναι τόσο [...] βιοαποδομήσιμο όσο και μη βιοαποδομήσιμο.

2. Πέραν των ορισμών της παραγράφου 1, ισχύουν και οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «απόβλητα», «απόβλητα έλαια», «κάτοχος αποβλήτων», «διαχείριση αποβλήτων», «συλλογή», «πρόληψη», «ανακύκλωση», «ανάκτηση», «επίχωση», «διάθεση» και «πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17α), 19) και 21) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·

- β) «έγκριση τύπου», «έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια», «κατασκευαστικό στοιχείο», «εξαρτήματα», «ανταλλακτικά», «βασικό όχημα», «όχημα που παράγεται σε μικρή σειρά», «όχημα ειδικού σκοπού», «αρχή εποπτείας της αγοράς», «εγκρίνουσα αρχή», «κατασκευαστής», «εισαγωγέας» και «διανομέας» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 8), 19), 21), 23), 24), 28), 30), 31), 35), 36), 40), 42) και 43) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- γ) «έκδοση άδειας κυκλοφορίας», «άδεια κυκλοφορίας», «αναστολή», «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας» και «ακύρωση της ταξινόμησης» που ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχεία β), γ), δ), ε) και στ) της οδηγίας 1999/37/ΕΚ·
- δ) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος», «τεχνικός έλεγχος» και «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 7), 9) και 12) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- ε) «ουσία που προκαλεί ανησυχία» και «φορέας δεδομένων» που ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 28) και 30) του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για βιώσιμα προϊόντα]·
- στ) «τελωνειακές αρχές» που ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
- ζ) «εξ αποστάσεως σύμβαση» που ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ·
- η) «επιγραμμική πλατφόρμα» που ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο θ) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065·
- θ) «καταναλωτής» που ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2019/771·
- ι) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής» που ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2024/1257.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4

Δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων

1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος ο οποίος έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 κατασκευάζεται έτσι ώστε να είναι:
 - α) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακυκλώσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα·
 - β) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακτήσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα.
2. Για κάθε τύπο οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι κατασκευαστές λαμβάνουν τα ακόλουθα μέτρα:
 - α) συλλέγουν τα απαραίτητα δεδομένα σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού, ιδίως τη φύση και τη μάζα όλων των υλικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των οχημάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις·
 - β) διατηρούν όλα τα άλλα κατάλληλα δεδομένα για το όχημα που απαιτούνται βάσει της διαδικασίας υπολογισμού που αναφέρεται στο στοιχείο ε)·
 - γ) επαληθεύουν την ορθότητα και την πληρότητα των πληροφοριών που λαμβάνονται από τους προμηθευτές·
 - δ) γίνεται διαχείριση και τεκμηρίωση της βλάβης των υλικών·
 - ε) υπολογίζουν τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για τους σκοπούς της παραγράφου 1 σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται από την Επιτροπή βάσει της παραγράφου 3 ή, πριν αυτή η μεθοδολογία υιοθετηθεί και τεθεί σε εφαρμογή, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002 σε συνδυασμό με τα στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Α του παραρτήματος II·
 - στ) επισημαίνουν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που κατασκευάζονται από πολυμερή και ελαστομερή σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1·

ζ) διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή νέων οχημάτων.

3. Η Επιτροπή, έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...] 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση νέας μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα II.

Η εκτελεστική αυτή πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

Απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα

1. Η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα, καθώς και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, πρέπει να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού.
2. Επιπλέον των περιορισμών που καθορίζονται στο παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 και[...] των περιορισμών που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542, ο παρών κανονισμός προσδιορίζει το καθεστώς των ουσιών στα οχήματα.[...] Κάθε τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, ή όποια νέα εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία διατίθενται στην αγορά για ένα τέτοιο όχημα, δεν περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο.
- 2α. Έως τις [να προστεθεί ημερομηνία το αργότερο 24 μήνες μετά την έκδοση του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία στα οχήματα, προκειμένου να προσδιορίσει τον βαθμό στον οποίο επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση των υλικών ή επιδρούν στη χημική ασφάλεια. Η Επιτροπή επικουρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων σε θέματα χημικής ασφάλειας. Η έκθεση δεν καλύπτει ουσίες που προκαλούν ανησυχία και περιέχονται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων για τις οποίες απαιτείται ήδη ταυτοποίηση ή αξιολόγηση από άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την έκθεση, στην οποία περιγράφονται λεπτομερώς τα πορίσματά της, και εξετάζει τα κατάλληλα μέτρα επακολούθησης, περιλαμβανομένων:

- i) της θέσπισης περιορισμών στις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών στα οχήματα στα οποία περιέχονται, στο πλαίσιο κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2β·
- ii) της θέσπισης απαιτήσεων πληροφόρησης στο πλαίσιο του ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 13·
- iii) της χρήσης των διαδικασιών που αναφέρονται στο άρθρο 68 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 για τη θέσπιση νέων περιορισμών.

Εάν κράτος μέλος φρονεί ότι κάποια ουσία επηρεάζει αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών του οχήματος στο οποίο περιέχεται, διαβιβάζει, έως τις [να προστεθεί ημερομηνία], τις σχετικές πληροφορίες στην Επιτροπή και, όσον αφορά πτυχές χημικής ασφάλειας, επίσης στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων και παραπέμπει, κατά περίπτωση, στις σχετικές εκτιμήσεις κινδύνου ή σε άλλα συναφή δεδομένα.

2β. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας περιορισμούς για την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία και επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών σε οχήματα και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, για λόγους που δεν σχετίζονται πρωτίστως με τη χημική ασφάλεια.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, οι τύποι οχημάτων ή τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που διατίθενται στην αγορά για τέτοια οχήματα μπορούν να περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο υπό τις προϋποθέσεις και έως τις μέγιστες τιμές συγκέντρωσης που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Οι παράγραφοι 2 και 3 δεν εφαρμόζονται στις μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος III προκειμένου να το προσαρμόζει στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με:
- α) τον καθορισμό μέγιστων τιμών συγκέντρωσης μέχρι τις οποίες είναι ανεκτή η παρουσία μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε συγκεκριμένα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και ομοιογενή υλικά των οχημάτων·
 - β) την εξαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων από την απαγόρευση παρουσίας μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου που προβλέπεται στην παράγραφο 2, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) η χρήση των ουσιών αυτών είναι αναπόφευκτη·
 - ii) αποδεικνύεται ότι τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη υπερτερούν των κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον από τη χρήση των ουσιών αυτών·
 - iii) δεν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές ουσίες ή τεχνολογίες.
 - γ) τη διαγραφή εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων από το παράρτημα III, εάν η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου είναι δυνατόν να αποφευχθεί·
 - δ) τον καθορισμό των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων που αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία, και επιβολή της απαίτησης τα εν λόγω υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία να επισημαίνονται ή να καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλα κατάλληλα μέσα.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ιδίως με την αφαίρεση ορισμένων εξαιρέσεων για ομοιογενή υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία από τον κατάλογο, σε περίπτωση που η ειδική εξαίρεση καλύπτεται από άλλη νομοθεσία της Ένωσης.

Η Επιτροπή, όταν εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, λαμβάνει υπόψη τον κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο της εισαγωγής, τροποποίησης ή διαγραφής εξαίρεσης από τον περιορισμό της χρήσης μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε τύπους οχημάτων, περιλαμβανομένης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών λύσεων και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων.

5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και εντός 12 μηνών από την υποβολή του αιτήματος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων (στο εξής: Οργανισμός) συντάσσει έκθεση σχετικά με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα εναλλακτικών λύσεων όσον αφορά τις υφιστάμενες εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ και, βάσει της αξιολόγησης αυτής, αιτιολογημένη πρόταση για τη συγκεκριμένη τροποποίηση της εξαίρεσης.
6. Μόλις παραλάβει το αίτημα της Επιτροπής, ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ανακοίνωση για την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με ενδεχόμενη τροποποίηση εξαίρεσης του παραρτήματος ΙΙΙ και καλεί τα κράτη μέλη και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός οκτώ εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του όλες τις παρατηρήσεις που λαμβάνει από τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.
7. Το αργότερο εννέα μήνες μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο [...] 5 στην Επιτροπή, η επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης του Οργανισμού, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, εκδίδει γνώμη σχετικά με την έκθεση και τις συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός υποβάλλει την εν λόγω γνώμη στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.
8. [...]

Άρθρο 6

Ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα

1. Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 15 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση.

Τουλάχιστον το 25 % του στόχου που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνεται με τη συμπερίληψη στον σχετικό τύπο οχήματος πλαστικών ανακυκλωμένων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[...] ή από απόβλητα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού.

Στο βάρος του πλαστικού που περιέχεται σε κάθε όχημα και στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο δεν περιλαμβάνονται τα ελαστομερή, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης που χρησιμοποιούνται για απορρόφηση κραδασμών και τα πλαστικά που περιέχουν ή έχουν μολυνθεί από οποιαδήποτε ουσία που διέπεται από το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων του παραρτήματος ΙV του εν λόγω κανονισμού.

1α. Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 96 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 20 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση.

Τουλάχιστον το 25 % του στόχου που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνεται με τη συμπερίληψη στον σχετικό τύπο οχήματος πλαστικών ανακυκλωμένων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή από απόβλητα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού.

1β. Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 120 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 25 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση.

Τουλάχιστον το 25 % του στόχου που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνεται με τη συμπερίληψη στον σχετικό τύπο οχήματος πλαστικών ανακυκλωμένων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή από απόβλητα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού.

1γ. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, το ανακυκλωμένο περιεχόμενο ανακτάται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση τα οποία έχουν ανακυκλωθεί είτε:

α) σε εγκατάσταση που βρίσκεται στην Ένωση και πληροί τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του κλίματος και του περιβάλλοντος σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία· ή

β) σε εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα, [...] από [48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], μια τέτοια εγκατάσταση πρέπει να πληροί [...] τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του κλίματος και του περιβάλλοντος οι οποίες είναι ισοδύναμες με αυτές της ενωσιακής νομοθεσίας[...]· έως [24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή αξιολογεί διεξοδικότερα τον αναμενόμενο αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο, καθώς και στη βιομηχανία ανακύκλωσης και την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ και υποβάλλει την αξιολόγησή της στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

2. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 23 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 2 για [...] τον καθορισμό [...] της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση, για τους σκοπούς των παραγράφων 1, 1α, 1β και 1γ του παρόντος άρθρου, του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [...], τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος. Η μεθοδολογία επαλήθευσης περιλαμβάνει υποχρέωση των κατασκευαστών να διασφαλίζουν ότι κάθε εγκατάσταση που παράγει υλικό ανακυκλωμένου περιεχομένου το οποίο χρησιμοποιούν ελέγχεται τουλάχιστον ανά 5 έτη από ανεξάρτητη τρίτη οντότητα. Οι έλεγχοι αυτοί επαληθεύουν ότι πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 1, 1α, 1β και 1γ και, ως προς τούτο, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα XIII. Για τα υλικά που ανακυκλώνονται σε τρίτες χώρες, η εν λόγω απαίτηση ελέγχου και οι απαιτήσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα XIII εφαρμόζονται από την [48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Στο πλαίσιο των γενικών υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2, οι κατασκευαστές πρέπει να διαθέτουν, να τηρούν και να διαβιβάζουν στις αρμόδιες αρχές έγκρισης τύπου τεκμηρίωση, περιλαμβανομένων εκθέσεων ελέγχου, με την οποία βεβαιώνεται η συμμόρφωση των εγκαταστάσεων με τους εν λόγω όρους, απαιτήσεις και κριτήρια.
- 2α. Όταν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές συγκεκριμένων ανακυκλωμένων πλαστικών δυσχεραίνουν υπερβολικά τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου που ορίζονται στις παραγράφους 1, 1α, 1β και 1γ του παρόντος άρθρου, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 50 που να συμπληρώνει [...] αυτές τις παραγράφους θεσπίζοντας προσωρινές παρεκκλίσεις από τους στόχους περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένο πλαστικό.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50, για να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας ελάχιστο ποσοστό χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση, το οποίο πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένο σε τύπους οχημάτων που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.
- Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο βασίζεται σε μελέτη σκοπιμότητας που εκπονεί η Επιτροπή. Η μελέτη ολοκληρώνεται έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 23 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και εξετάζει ιδίως τις ακόλουθες πτυχές:
- α) την τρέχουσα και την προβλεπόμενη διαθεσιμότητα χάλυβα που ανακυκλώνεται από πηγές αποβλήτων χάλυβα μετά την κατανάλωση·

- β) το τρέχον ποσοστό των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση σε διάφορα ημιπροϊόντα και ενδιάμεσα προϊόντα χάλυβα που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·
- γ) τη δυνητική χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα μετά την κατανάλωση από τους κατασκευαστές σε οχήματα που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου στο μέλλον·
- δ) τη σχετική ζήτηση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε σύγκριση με τη ζήτηση άλλων κλάδων για απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση·
- ε) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, περιλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τα ποσοστά ανακύκλωσης χάλυβα·
- στ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα σε οχήματα στην ανοικτή στρατηγική αυτονομία και στους κλιματικούς και περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης·
- ζ) την ανάγκη πρόληψης δυσανάλογων αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική προσιτότητα των οχημάτων· και
- η) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

[...]

[...]

4. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα θέσπισης απαίτησης σχετικά με το ελάχιστο ποσοστό:

- α) αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων· και
- β) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε μόνιμους μαγνήτες.

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, το οποίο πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένο στους τύπους οχημάτων που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο βασίζεται στη μελέτη σκοπιμότητας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο και η οποία λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα:

- α) την τρέχουσα και την προβλεπόμενη διαθεσιμότητα των υλικών που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο και τα οποία ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση·
- β) τα τρέχοντα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στα υλικά που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο σε οχήματα που διατίθενται στην αγορά·
- γ) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, περιλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τον τύπο των ανακυκλωμένων υλικών και τα ποσοστά ανακύκλωσής τους·
- δ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού, σε οχήματα, ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο στη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης και στους κλιματικούς και περιβαλλοντικούς στόχους της·
- ε) δυνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία των οχημάτων από την ενσωμάτωση ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων·
- στ) την ανάγκη να αποφευχθούν δυσανάλογες αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική προσιτότητα των οχημάτων που περιέχουν τα υλικά που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο·
- ζ) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

5. Έως τις [...] 30 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, [...]η Επιτροπή [...] εκδίδει εκτελεστική πράξη που καθορίζει τη μεθοδολογία υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των υλικών που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 και έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων.

Η εκτελεστική αυτή πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Σχεδιασμός που επιτρέπει την αφαίρεση και την αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων

1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σχεδιάζεται κατά τρόπο που δεν εμποδίζει την αφαίρεση από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII από το σχετικό όχημα κατά το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος.
2. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σχεδιάζεται, όσον αφορά τα στοιχεία σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης, κατά τρόπον ώστε να καθίσταται δυνατή, με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο, η αφαίρεση και η αντικατάσταση των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης από το όχημα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης κατά το στάδιο της χρήσης και το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση της παραγράφου 2 με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιάζονται για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα, προκειμένου να συμπεριληφθούν στην εν λόγω παράγραφο πρόσθετα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII, λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής και επιστημονικής προόδου.
4. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των όρων σχεδιασμού για την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, όταν αυτό είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής της υποχρέωσης που ορίζεται στην παράγραφο 2.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 51 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 8

Γενικές υποχρεώσεις

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι τα νέα οχήματα που έχουν κατασκευάσει και τα οποία διατίθενται στην αγορά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013 και του παρόντος κανονισμού.
2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου/[...] των τύπων οχημάτων για τους οποίους ισχύουν οι απαιτήσεις των άρθρων 4, 5, 6 ή 7, ο κατασκευαστής παρέχει την τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτές και:
 - α) την περιλαμβάνει στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013, κατά περίπτωση· και
 - β) την υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013, κατά περίπτωση.
3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύει η απαίτηση του άρθρου 9, ο κατασκευαστής υποβάλλει τη στρατηγική κυκλικότητας στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013, κατά περίπτωση.
4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 10, ο κατασκευαστής καταρτίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και τις υποβάλλει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εν λόγω κανονισμού.

5. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 11, ο κατασκευαστής, μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου [...], υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου δήλωση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με την απαίτηση του άρθρου 11 παράγραφος 1, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858, ή με το άρθρο 27 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 168/2013, κατά περίπτωση.

Άρθρο 9

Στρατηγική κυκλικότητας

1. Για κάθε κατηγορία οχημάτων στην οποία κατασκευαστής παρήγαγε οχήματα που είχαν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], ο κατασκευαστής καταρτίζει και εφαρμόζει στρατηγική κυκλικότητας, προκειμένου να καταστήσει διαθέσιμο το ολοκληρωμένο σχέδιό του για την κυκλικότητα για τα επόμενα πέντε έτη. Όσον αφορά τις παραγράφους 3 και 4 του μέρους Α του παραρτήματος IV, η στρατηγική περιλαμβάνει ειδικές ανά τύπο πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
2. Η στρατηγική κυκλικότητας περιγράφει τα μέτρα που θα λάβουν οι κατασκευαστές για να δώσουν συνέχεια στις υποχρεώσεις τους για τη διασφάλιση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων κυκλικότητας του κεφαλαίου II, οι οποίες επαληθεύονται στις διαδικασίες έγκρισης τύπου και ισχύουν για την εκάστοτε κατηγορία οχήματος.
3. Η στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος IV.
4. Ο κατασκευαστής υποβάλλει αντίγραφο της στρατηγικής κυκλικότητας στην Επιτροπή εντός 30 ημερών από τη πρώτη χορήγηση της έγκρισης τύπου για [...] όχημα [...] στην εκάστοτε κατηγορία οχήματος.
5. Ο κατασκευαστής παρακολουθεί και δίνει συνέχεια στις δράσεις που περιλαμβάνονται στη στρατηγική κυκλικότητας και επικαιροποιεί τη στρατηγική ανά πενταετία σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος IV. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου που εξέδωσε την έγκριση τύπου για όχημα στην εκάστοτε κατηγορία και στην Επιτροπή.
6. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις στρατηγικές κυκλικότητας και τυχόν επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών, εξαιρουμένων των εμπιστευτικών πληροφοριών.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV μέρος Β προσαρμόζοντας τις απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της εν λόγω στρατηγικής στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την κατασκευή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στις εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις κανονιστικές αλλαγές.
8. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 83 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια ανά εξαετία, η Επιτροπή συντάσσει και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έκθεση βασίζεται ιδίως στις στρατηγικές κυκλικότητας και στις επικαιροποιήσεις τους.

Άρθρο 10

Δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα

1. Οι κατασκευαστές δηλώνουν, για κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...] 12 μηνών από την [...] έκδοση της εκτελεστικής πράξης που καθορίζει τη μεθοδολογία υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος [...] 5] βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, το αντίστοιχο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου:

- α) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου, βορίου σε μόνιμους μαγνήτες σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης·
- β) αλουμινίου και κραμάτων αλουμινίου·
- γ) μαγνησίου και κραμάτων μαγνησίου·
- δ) χάλυβα.

Η δήλωση αφορά το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των εν λόγω υλικών στον τύπο οχήματος και αναφέρει, ανά ποσοστό υλικού, αν το υλικό έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα πριν ή μετά την κατανάλωση.

2. Οι αρχές έγκρισης τύπου επαληθεύουν ότι η απαιτούμενη τεκμηρίωση έχει υποβληθεί από τους κατασκευαστές και ότι περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η απαίτηση δήλωσης του ποσοστού ανακυκλωμένου περιεχομένου ενός συγκεκριμένου υλικού δεν ισχύει όταν έχει καθοριστεί στόχος για το εν λόγω υλικό σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 ή 4.

Άρθρο 11

Πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι κατασκευαστές παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα V, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση και την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των ακόλουθων:
[...]/[...]/γ) εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που περιέχουν τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος B του παραρτήματος VII και τα οποία περιέχονται σε οχήματα·
δ) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII και περιέχονται σε οχήματα·
ε) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν τις κρίσιμες πρώτες ύλες που αναφέρονται στο [...] άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 κατά τον χρόνο έγκρισης τύπου του οχήματος·
στ) ψηφιακά κωδικοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα ενός οχήματος, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει την επισκευή, τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους σε άλλο όχημα.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν τη συνεργασία με τους εγκεκριμένους φορείς επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης δημιουργώντας τις απαραίτητες πλατφόρμες επικοινωνίας για την παροχή και την επικαιροποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των πληροφοριών που καθορίζονται στο παράρτημα V.

Οι κατασκευαστές παρέχουν δωρεάν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Οι κατασκευαστές μπορούν να εισπράττουν τέλη από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης μέχρι του ποσού που απαιτείται για την κάλυψη των διοικητικών δαπανών για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών μέσω πλατφορμών επικοινωνίας.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με την αναθεώρηση του καταλόγου εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων και του εύρους των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές.

Άρθρο 12

Επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα

1. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους χρησιμοποιούν την ονοματολογία των προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που παρατίθενται στα σημεία 1 έως 3 του παραρτήματος VI για την επισήμανση και την αναγνώριση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών οχημάτων.
2. Έως τις 24 Μαΐου 2029 [...] οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι [...] τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων που περιέχουν μόνιμους μαγνήτες φέρουν ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη ετικέτα στην οποία αναγράφονται οι πληροφορίες [...] σύμφωνα με το άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 [...]
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VI προκειμένου να το προσαρμόζει στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Άρθρο 13

Ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος

1. Από την [Υπηρεσία εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...]] 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά διαθέτει ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, το οποίο ευθυγραμμίζεται [...] και, ει δυνατόν, ενσωματώνεται [...] προς άλλα περιβαλλοντικά διαβατήρια σχετικά με οχήματα τα οποία θεσπίζονται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως τα διαβατήρια που αναφέρονται στο άρθρο 77 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και στο άρθρο 3 σημείο 68) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

Το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος ευθυγραμμίζεται όπως ενδείκνυται με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, ιδίως των άρθρων 11 έως 13.

2. Το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας ενός οχήματος που διατίθεται στην αγορά **είναι προσβάσιμο δωρεάν και** περιέχει:

α) τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού σε ψηφιακή μορφή [...][...]:

β) πληροφορίες σχετικά με εξαρτήματα οχήματος που περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, όπως αναφέρεται στην παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3· [...]

β1) δήλωση σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου πλαστικών και των υλικών που απαριθμούνται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως δ):

β2) τη στρατηγική κυκλικότητας για τον εκάστοτε τύπο οχήματος· [...]

β3) παραπομπή στον κατάλογο ανταλλακτικών για τον εκάστοτε τύπο οχήματος, περιλαμβανομένης της θέσης των επιμέρους εξαρτημάτων στο όχημα.

3. Ο κατασκευαστής που διαθέτει το όχημα στην αγορά διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες.

3α. [...]

4. Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος συμμορφώνονται με τους κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 6 και:

α) βασίζονται σε ανοικτά πρότυπα·

β) καταρτίζονται με διαλειτουργικό μορφότυπο·

γ) μεταβιβάζονται μέσω ανοικτού διαλειτουργικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων χωρίς εγκλωβισμό σε συγκεκριμένο πάροχο·

δ) είναι μηχαναγνώσιμες, δομημένες και με δυνατότητα αναζήτησης.

5. Το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας ενός οχήματος που έχει φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του παύει να υπάρχει το νωρίτερο [...]12 μήνες μετά την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής για το συγκεκριμένο όχημα.
6. Έως τις [48 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού], [...]η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν κανόνες σχετικά με:
- α) τον τρόπο και τις τεχνικές προδιαγραφές της λύσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
 - β) τις τεχνικές απαιτήσεις σχεδιασμού και λειτουργίας για το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, περιλαμβανομένων κανόνων σχετικά με:
 - i) την ευθυγράμμιση και τη διαλειτουργικότητα του ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος με άλλα διαβατήρια και πιστοποιητικά που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου·
 - ii) την αποθήκευση και επεξεργασία των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
 - iii) τη διαθεσιμότητα του ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος αφού ο κατασκευαστής που είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ορίζονται στην παράγραφο 3 παύσει να υφίσταται ή παύσει τη δραστηριότητά του στην Ένωση·
 - γ) την εισαγωγή, τροποποίηση και επικαιροποίηση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος από τρίτους εκτός του κατασκευαστή·
 - δ) τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας του οχήματος.

Κατά τη θέσπιση των κανόνων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την ανάγκη διασφάλισης υψηλού επιπέδου ασφάλειας και ιδιωτικότητας.

Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο [...] εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΜΗΜΑ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Αρμόδια αρχή

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν κεφάλαιο, ιδίως για την παρακολούθηση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων, των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού με τις υποχρεώσεις τους, όπως ορίζονται στα άρθρα 15 έως [...]37 και στο παράρτημα I.
2. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να ορίσει ένα σημείο επαφής, μεταξύ των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με σκοπό την επικοινωνία με την Επιτροπή.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις λεπτομέρειες της οργάνωσης και της λειτουργίας των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένων των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων για:
 - α) την καταχώριση των παραγωγών σύμφωνα με το άρθρο [...] 19·
 - β) την αδειοδότηση των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο [...] 18·
 - γ) την εποπτεία της εφαρμογής των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 20·
 - δ) τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα οχήματα και τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με το άρθρο [...] 19 παράγραφος 12 και το άρθρο 49 παράγραφος 6·
 - ε) τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 49.

4. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...] 12 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των ονομασιών ή των διευθύνσεων των εν λόγω αρμόδιων αρχών.

Άρθρο 15

Εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2010/75/ΕΕ, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω άδεια.
2. Για την έκδοση της άδειας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή ελέγχει αν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την [...] ικανότητα που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 27.
3. Στις άδειες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αναγράφεται ότι οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 25. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν εν γένει ότι οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας είναι αρμόδιες για την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής που αναφέρεται στο άρθρο 25.
- 3α. Οι παραγωγοί ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των οικείων υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού. Οι συμβάσεις αυτές είναι δίκαιες, διαφανείς και αμερόληπτες και μπορούν να βασίζονται σε υπόδειγμα που καθορίζει το κράτος μέλος.

4. [...] Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι όροι και οι διαδικασίες χορήγησης της άδειας συντονίζονται πλήρως όταν στις εν λόγω διαδικασίες αδειοδότησης εμπλέκονται περισσότερες από μία αρμόδιες αρχές ή περισσότερες από μία εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις που προτίθενται να εκτελέσουν εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να διασφαλιστεί αποτελεσματική ολοκληρωμένη προσέγγιση από όλες τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη διαδικασία αυτήν.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει εκτελεστική πράξη η οποία καθορίζει λεπτομερώς τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις συμβάσεις της παραγράφου 3α, με σκοπό να διασφαλίζονται δίκαιοι, διαφανείς και αμερόληπτοι όροι και προϋποθέσεις. Η εκτελεστική αυτή πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 2

ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΟΥ

Άρθρο 16

Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού

Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι παραγωγοί έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για οχήματα τα οποία διαθέτουν στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους. Το πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού [...] [...] συνάδει με τα άρθρα 8 και 8α της οδηγίας 2008/98/EK και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού περιλαμβάνει την υποχρέωση των παραγωγών να διασφαλίζουν ότι:

- α) οχήματα τα οποία διέθεσαν στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους και τα οποία καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους
 - i) συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 23·
 - ii) υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 27·

- β) οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρονται στο στοιχείο α) επιτυγχάνουν τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 34.

Στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, τα κράτη μέλη μπορούν να αναπροσαρμόζουν τις υποχρεώσεις των παραγωγών ώστε να εγγυώνται την παροχή υπηρεσίας και να καλύπτουν το κόστος διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε σχέση με τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών.

Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/EK, οι παραγωγοί δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους σε ετήσια βάση, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών.

Άρθρο [...] 17

Οργάνωση ευθύνης του παραγωγού

1. Οι παραγωγοί μπορούν να επιλέξουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είτε ατομικά είτε να αναθέσουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού εξουσιοδοτημένη σύμφωνα με το άρθρο [...] 18 την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό τους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μέτρα που ορίζουν ότι οι παραγωγοί πρέπει να αναθέτουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης που υπέχουν βάσει του άρθρου 16.

2. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους όσον αφορά αποκλειστικές πληροφορίες ή πληροφορίες που αντιστοιχίζονται άμεσα σε μεμονωμένους παραγωγούς ή στους [...] εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

3. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/EK, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους [...] σε ετήσια βάση, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών από τους παραγωγούς που προέβησαν σε ανάθεση στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.
4. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν [...] τακτικό διάλογο μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/98/EK.

Άρθρο [...]18

Αδειοδότηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού

1. Ο παραγωγός, στην περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και οι διορισμένες οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, υποβάλλουν αίτηση για αδειοδότηση από την αρμόδια αρχή.
2. Η άδεια χορηγείται μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχεία α) έως δ) της οδηγίας 2008/98/EK και ότι τα μέτρα που εφαρμόζει ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού επαρκούν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους από τον παραγωγό ή τους παραγωγούς για λογαριασμό των οποίων ενεργεί η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.

Ο παραγωγός, σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και οι διορισμένες οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων αυτών, μπορούν να καταχωριστούν μόνο εάν διαθέτουν άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της δυνατότητας συνδυασμού της διαδικασίας καταχώρισης βάσει του άρθρου 19 και της διαδικασίας αδειοδότησης βάσει του παρόντος άρθρου σε ενιαία διαδικασία.

3. Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο των μέτρων που λαμβάνουν για τον καθορισμό των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β), περιλαμβάνουν τις λεπτομέρειες της διαδικασίας αδειοδότησης, οι οποίες μπορεί να είναι διαφορετικές για την ατομική ή τη συλλογική εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και τις μεθόδους για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των παραγωγών ή των οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, περιλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τους παραγωγούς ή τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού για αυτόν τον σκοπό.
4. Ο παραγωγός ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού ενημερώνουν την αρμόδια αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σχετικά με τυχόν αλλαγές στις πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, αλλαγές που αφορούν τους όρους αδειοδότησης ή οριστική παύση δραστηριοτήτων.
5. Ο μηχανισμός αυτοελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ εφαρμόζεται τακτικά, και τουλάχιστον κάθε 3 έτη, και κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, προκειμένου να επαληθεύεται ότι τηρούνται οι διατάξεις του εν λόγω σημείου και ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι όροι αδειοδότησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή, κατόπιν αιτήματος, έκθεση αυτοελέγχου και, εφόσον απαιτείται, προσχέδιο διορθωτικών μέτρων. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της παραγράφου 6, η αρμόδια αρχή μπορεί να διατυπώσει παρατηρήσεις σχετικά με την έκθεση αυτοελέγχου και το προσχέδιο διορθωτικών μέτρων και κοινοποιεί τυχόν τέτοιες παρατηρήσεις στον παραγωγό ή στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού καταρτίζει και εφαρμόζει το σχέδιο διορθωτικών μέτρων με βάση τις εν λόγω παρατηρήσεις.
6. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση της αδειοδότησης εάν ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού δεν ικανοποιεί πλέον τις απαιτήσεις σχετικά με την οργάνωση της συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν υποβάλλει εκθέσεις στην αρμόδια αρχή ή δεν κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές που αφορούν τους όρους της αδειοδότησης ή έχει παύσει τις δραστηριότητές του/της.

Καταχώριση [...]

1. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη καταρτίζουν μητρώο παραγωγών το οποίο χρησιμεύει για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Το μητρώο παρέχει συνδέσμους προς τους ιστοτόπους άλλων εθνικών μητρώων παραγωγών ώστε να διευκολύνεται, σε όλα τα κράτη μέλη, η καταχώριση των παραγωγών ή των [...] εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού και, εάν υπάρχουν, προς τους εθνικούς ιστοτόπους που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία καταχώρισης.

Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία τριάντα μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος [...] κανονισμού], η Επιτροπή δημιουργεί ιστότοπο που περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη και, εάν υπάρχουν, προς τους εθνικούς ιστοτόπους που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία καταχώρισης.

2. Οι παραγωγοί καταχωρίζονται στο μητρώο που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Για αυτόν τον σκοπό, υποβάλλουν αίτηση για καταχώριση σε κάθε κράτος μέλος στην αγορά του οποίου διαθέτουν όχημα για πρώτη φορά.

Οι παραγωγοί υποβάλλουν την αίτηση καταχώρισης μέσω ηλεκτρονικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8 στοιχείο α).

Οι παραγωγοί διαθέτουν οχήματα στην αγορά κράτους μέλους μόνον εάν οι ίδιοι ή, σε περίπτωση χορήγησης άδειας, οι [...] εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είναι καταχωρισμένοι στο εν λόγω κράτος μέλος.

3. Η αίτηση καταχώρισης περιλαμβάνει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VIII. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν πρόσθετες πληροφορίες ή έγγραφα, ανάλογα με τις ανάγκες, για την αποτελεσματική χρήση του μητρώου παραγωγών.
4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 1 στοιχείο δ) του παραρτήματος VIII παρέχονται είτε στην αίτηση καταχώρισης σύμφωνα με την παράγραφο 3 είτε στην αίτηση αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο [...] 18.

5. Εάν ένας παραγωγός έχει ορίσει οργάνωση ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου εκπληρώνονται κατ' αναλογία από την οργάνωση αυτή, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά.
6. Οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου μπορούν να εκπληρώνονται, για λογαριασμό του παραγωγού, από [...] εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.
- Εάν σε κράτος μέλος εκπροσωπούνται περισσότεροι του ενός παραγωγοί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο, ο εξουσιοδοτημένος αυτός αντιπρόσωπος παρέχει το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας καθενός από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.
7. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η διαδικασία καταχώρισης σύμφωνα με το παρόν άρθρο και η διαδικασία αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο [...] 18 αποτελούν ενιαία διαδικασία, υπό την προϋπόθεση ότι η αίτηση χορήγησης άδειας πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 3 έως 6 του παρόντος άρθρου.
8. Η αρμόδια αρχή:
- α) καθιστά διαθέσιμες στον ιστότοπό της πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων μέσω ηλεκτρονικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων·
 - β) προβαίνει σε καταχωρίσεις και παρέχει αριθμό καταχώρισης το αργότερο εντός 12 εβδομάδων από τη στιγμή που θα παρασχεθούν όλες οι πληροφορίες που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3.
9. Η αρμόδια αρχή μπορεί:
- α) να καθορίζει τις λεπτομέρειες όσον αφορά τις απαιτήσεις και τη διαδικασία καταχώρισης χωρίς να προσθέτει ουσιαστικές απαιτήσεις σε αυτές που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3·
 - β) να επιβάλλει αναλογικά τέλη βάσει κόστους στους παραγωγούς για την επεξεργασία των αιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 18 παράγραφος 1.
10. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αρνηθεί να καταχωρίσει έναν παραγωγό ή να ανακαλέσει την καταχώρισή του εάν οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα δεν παρέχονται ή δεν επαρκούν, ή εάν ο παραγωγός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις του παραρτήματος VIII σημείο 1 στοιχείο δ).

Η αρμόδια αρχή ανακαλεί την καταχώριση του παραγωγού σε περίπτωση που ο παραγωγός παύσει να υφίσταται.

11. Ο παραγωγός, ή, κατά περίπτωση, ο [...] εξουσιοδοτημένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που έχει οριστεί για λογαριασμό των παραγωγών τους οποίους εκπροσωπεί κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην καταχώριση καθώς και τυχόν μόνιμη παύση της διάθεσης στην αγορά, στο έδαφος του κράτους μέλους, των οχημάτων που αναφέρονται στην καταχώριση.
12. Ο παραγωγός ή, κατά περίπτωση, ο [...] εξουσιοδοτημένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Άρθρο 20

Οικονομική ευθύνη των παραγωγών

1. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τον παραγωγό καλύπτουν τις ακόλουθες δαπάνες που σχετίζονται με τα οχήματα τα οποία ο παραγωγός διαθέτει στην αγορά:
 - α) το κόστος συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους[...] που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 23 έως 26 και η εν συνεχεία μεταφορά τους από το σημείο συλλογής στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που εξέδωσε το πιστοποιητικό καταστροφής, καθώς και το κόστος της επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 27 έως [...] 31, 34 και [...] 36, υπό την προϋπόθεση ότι, [...] βάσει του άρθρου 8α, παράγραφος 4 στοιχεία α) έως γ) της οδηγίας 2008/98/EK, λαμβάνουν υπόψη τα έσοδα των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που συνδέονται με τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τα οποία έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που έχουν ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - β) το κόστος της διεξαγωγής εκστρατειών ευαισθητοποίησης με στόχο τη βελτίωση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - γ) το κόστος της καθιέρωσης του συστήματος κοινοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 25·

δ) το κόστος της συλλογής δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές.

Για οχήματα που επιπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK και που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο στοιχείο α) και την παράγραφο 1α του παρόντος άρθρου, σε κράτη μέλη στα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2000/53/EK, οι παραγωγοί δεν ήταν υποχρεωμένοι να καλύψουν το σύνολο αλλά μόνο σημαντικό μέρος του κόστους, οι οικονομικές συνεισφορές που πρέπει να καταβάλει ο παραγωγός των οχημάτων αντιστοιχούν σε επίπεδο που συνιστά σημαντικό μέρος του κόστους που αναφέρεται σε αυτήν.

- 1α. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλουν οι παραγωγοί οι οποίοι διαθέτουν το όχημα στην αγορά καλύπτουν επίσης τις δαπάνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) σχετικά με οχήματα των οποίων ο παραγωγός δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί ή έπαυσε να υφίσταται στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα έγινε ΟΤΚΖ, αναλογικά προς το αντίστοιχο μερίδιό τους στην αγορά.
2. Η αρμόδια αρχή, σε στενή συνεργασία με τους παραγωγούς, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, παρακολουθεί:
 - α) το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής, ανακύκλωσης και επεξεργασίας και τα έσοδα των φορέων διαχείρισης αποβλήτων·
 - β) το ύψος των οικονομικών συνεισφορών που πρέπει να καταβάλλουν οι παραγωγοί στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού οι οποίες έχουν οριστεί σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, ώστε το κόστος να κατανέμεται δίκαια μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.
3. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τους παραγωγούς που διαθέτουν στην αγορά οχήματα ειδικού σκοπού καλύπτουν μόνο το κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), το οποίο αφορά τη συλλογή και την απορρύπανση των εν λόγω οχημάτων.
4. Σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι παραγωγοί παρέχουν εγγύηση για τα οχήματα τα οποία διαθέτουν στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους. Η εγγύηση αυτή εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τα εν λόγω οχήματα.

Το ποσό της εγγύησης καθορίζεται από τα κράτη μέλη στα οποία το όχημα διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που ορίζονται στο άρθρο 21.

Η εγγύηση μπορεί να λαμβάνει τη μορφή συμμετοχής του παραγωγού σε κατάλληλα συστήματα για τη χρηματοδότηση της διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, [...]/οικονομικής εγγύησης ή ισοδύναμης ασφάλισης.

5. Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ, σε περίπτωση κρατικής οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, η εγγύηση αυτή μπορεί να λάβει τη μορφή δημόσιου ταμείου, χρηματοδοτούμενου από τα τέλη των παραγωγών, για το οποίο το κράτος μέλος που διοικεί την οργάνωση είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνο.
6. Ο κατασκευαστής του βασικού οχήματος θεωρείται ότι είναι ο παραγωγός και μπορεί να εισπράττει αναλογικές συνεισφορές από τους κατασκευαστές σε μετέπειτα στάδια της έγκρισης τύπου.

Άρθρο 21

Διαφοροποίηση των τελών

1. Στην περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι οικονομικές συνεισφορές που τους καταβάλλουν οι παραγωγοί διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη τουλάχιστον των εξής:
- α) βάρος του οχήματος·
 - β) τύπος του συστήματος μετάδοσης κίνησης·
 - γ) ποσοστό της δυνατότητας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης του τύπου οχήματος στον οποίο ανήκει το όχημα, με βάση τις πληροφορίες που υποβάλλονται στην αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4·

- δ) χρόνος που απαιτείται για τη διάλυση του οχήματος σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ιδίως για τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που πρέπει να αφαιρεθούν πριν από τον τεμαχισμό σύμφωνα με το άρθρο 30·
- ε) ποσοστό των υλικών και των ουσιών που εμποδίζουν μια υψηλής ποιότητας διαδικασία ανακύκλωσης, όπως οι συγκολλητικές ύλες, τα σύνθετα πλαστικά ή τα ενισχυμένα με άνθρακα υλικά·
- στ) ποσοστό του ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που παρατίθενται στα άρθρα 6 και 10, τα οποία χρησιμοποιούνται στο όχημα·
- ζ) παρουσία και ποσότητα των ουσιών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει [...] εκτελεστική πράξη σύμφωνα με το άρθρο [...] 51 παράγραφος 2 για [...] τον καθορισμό[...] λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1. Η εκτελεστική αυτή πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

Άρθρο 22

Μηχανισμός κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος

1. Όταν ένα όχημα φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά, και δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί παραγωγός στο έδαφος του κράτους μέλους στο οποίο φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του, ο παραγωγός [...] που έθεσε το όχημα αυτό στην αγορά—ή, εφόσον έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου— διασφαλίζει ότι καλύπτεται το [...] κόστος των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20, το οποίο βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων σε άλλα κράτη μέλη.
2. Ο παραγωγός ο οποίος θέτει όχημα στην αγορά—ή, εφόσον έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού— στο κράτος μέλος στο οποίο ο παραγωγός έθεσε το όχημα αυτό στην αγορά:

- α) ορίζει με γραπτή εντολή [...] εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος·
- β) καθιερώνει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν τις εργασίες διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20.

2α. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν από τους ιδιοκτήτες οχημάτων να καταβάλλουν διοικητικό τέλος για μεταχειρισμένα οχήματα ή οχήματα για τα οποία δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί παραγωγός και τα οποία ταξινομούνται για πρώτη φορά στο εν λόγω κράτος μέλος, με σκοπό την κάλυψη του κόστους των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1. Το διοικητικό τέλος δεν υπερβαίνει την οικονομική συνεισφορά βάσει του άρθρου 20 παράγραφος 1.

- 3. Το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα έφτασε στο τέλος του κύκλου ζωής του παρακολουθεί τη συμμόρφωση των παραγωγών —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού— με τις παραγράφους 1 και 2. Η παρακολούθηση βασίζεται στις πληροφορίες που υποβάλλουν και επαληθεύουν οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, ιδίως όσον αφορά τον υπολογισμό και την κατανομή του κόστους για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρονται στην παράγραφο 1, λαμβανομένου δεόντως υπόψη του επιχειρηματικού απορρήτου και άλλων ανησυχιών όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα.
- 4. Όταν αυτό είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με το παρόν άρθρο και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς και λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που παρέχουν τα κράτη μέλη βάσει των ενεργειών συνεργασίας και παρακολούθησης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού, θεσπίζοντας λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων και τα χαρακτηριστικά των μηχανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

ΤΜΗΜΑ 3

ΣΥΛΛΟΓΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Άρθρο 23

Συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν ή συμμετέχουν στη δημιουργία συστημάτων συλλογής[...] για όλα τα οχήματα[...] τα οποία έχουν διαθέσει για πρώτη φορά στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους και τα οποία έχουν φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν συστήματα συλλογής για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

2. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— διασφαλίζουν ότι τα συστήματα συλλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 1:

- α) καλύπτουν το σύνολο του εδάφους του κράτους μέλους·
- β) [...] λαμβάνουν επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας ή σημείων συλλογής, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους και της πυκνότητας του πληθυσμού, του αναμενόμενου όγκου των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς οι εγκαταστάσεις αυτές να περιορίζονται σε περιοχές όπου η συλλογή και η επακόλουθη διαχείριση είναι περισσότερο επικερδείς·
- γ) εξασφαλίζουν τη συλλογή των αποβλήτων εξαρτημάτων από τις επισκευές οχημάτων·
- δ) καθιστούν δυνατή τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κάθε εμπορικού σήματος, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους·
- ε) καθιστούν δυνατή τη δωρεάν [...] αποδοχή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.

3. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημοσιοποιούν και ενημερώνουν τακτικά τον κατάλογο των σημείων συλλογής και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας στους ιστοτόπους τους και πραγματοποιούν εκπαιδευτικές εκστρατείες για την προώθηση των συστημάτων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την ενημέρωση σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνέπειες της εσφαλμένης συλλογής και του εσφαλμένου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν τον συντονισμό των εκπαιδευτικών εκστρατειών εντός του κράτους μέλους, σε συνεργασία με τους παραγωγούς —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 17, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— και με τις αρμόδιες αρχές.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε άλλα [...] σημεία συλλογής, εκτός από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, να [...] συλλέγουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- [...]
- Τα σημεία συλλογής λαμβάνουν άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/EK και συμμορφώνονται με τους όρους που καθορίζονται στην άδεια.
- Για την έκδοση της άδειας, η αρμόδια αρχή ελέγχει αν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την ικανότητα που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση των ακόλουθων υποχρεώσεων:
- α) [...] να συλλέγει οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να τα αποθηκεύει προσωρινά σύμφωνα με[...] το μέρος Α του παραρτήματος VII·
- β) [...] να προετοιμάζεται για τη μεταφορά των συλλεγόμενων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποτρέποντας την τυχαία διαρροή υγρών και τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στο σημείο συλλογής·
- β-α) να μεριμνά για τη μεταφορά σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας όταν οκτώ ή περισσότερα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποθηκεύονται συγχρόνως στο σημείο συλλογής· και
- γ) να εγγυάται ότι όλα τα συλλεγόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας εντός ενός [...] μηνός από την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. [...]

[...] [...]

5. Τα σημεία συλλογής [...] εκδίδουν έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή, το οποίο επιβεβαιώνει την παραλαβή οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, στον ιδιοκτήτη του οχήματος και το παρέχουν μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, περιλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.

Άρθρο 24

Παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους [...]

1. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος και κάθε οικονομικός φορέας που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη του οχήματος το οποίο φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του, το παραδίδει σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε σημείο συλλογής χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. [...]
2. Η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, περιλαμβανομένων των ανταλλακτικών και των εφεδρικών τεμαχίων μετά την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, [...] είναι δωρεάν για τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, εκτός εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν διαθέτει κανένα από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος[...] ή περιέχει απόβλητα που έχουν προστεθεί στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Βασικά εξαρτήματα για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου είναι τα ακόλουθα:

- α) κινητήρες ηλεκτροκίνησης, περιλαμβανομένων των περιβλημάτων τους και τυχόν συναφών μονάδων ελέγχου, καλωδίων και άλλων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών·
- β) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542·
- γ) κινητήρες·
- δ) καταλυτικοί μετατροπείς·
- ε) κιβώτια ταχυτήτων·
- στ) αμάξωμα.

Σε περίπτωση που λείπει μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, η παράδοση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του εξακολουθεί να είναι δωρεάν εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίσει έγγραφα που αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.

3. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 δεν ισχύουν για οχήματα που έχουν δηλωθεί ως ολική τεχνική ζημία από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Άρθρο 25

Πιστοποιητικό καταστροφής

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής [...] προς τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος κατά την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Το πιστοποιητικό καταστροφής [...] εκδίδεται με βάση το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα IX. Η υποχρέωση αυτή δεν ισχύει για οχήματα κατηγορίας L τα οποία δεν υπόκεινται σε ταξινόμηση στο οικείο κράτος μέλος.
2. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και παρέχεται μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, περιλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει αντίγραφο της ηλεκτρονικής κοινοποίησης στον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος και κάθε οικονομικό φορέα που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη του οχήματος.
3. Σε περίπτωση που το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής σε κράτος μέλος, είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, οι [...] αρμόδιες αρχές [...] που ορίζονται από το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό καταστροφής ενημερώνουν τις [...] αρμόδιες αρχές [...] που ορίζονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα ότι έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής για το εν λόγω όχημα.
4. Οι αρμόδιες αρχές ταξινόμησης οχημάτων [...] ακυρώνουν την ταξινόμηση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του μόνον αφού λάβουν το πιστοποιητικό καταστροφής για το συγκεκριμένο όχημα.
5. Τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται σε όλα τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 26

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

ΤΜΗΜΑ 4

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Άρθρο 27

Υποχρεώσεις για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εξασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους, καθώς και τα απόβλητα εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, γίνονται δεκτά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. [...]
3. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας:
 - α) αποθηκεύουν, ακόμη και προσωρινά, όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά τους σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII·
 - β) απορρυπαίνουν όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, σύμφωνα με το άρθρο 29 και τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII·
 - γ) αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του [...] σε συμμόρφωση με τα άρθρα 30 και 31·

- δ) υποβάλλουν σε επεξεργασία όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους σύμφωνα με τα άρθρα 28, 29, 30, 31, 32, 35 και 36 και το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού, την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/EK[...].
- ε) διασφαλίζουν ότι κάθε επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρεται στην παράγραφο 2 έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη των στόχων του άρθρου 34 και εφαρμόζει τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όταν συντρέχει περίπτωση, όπως ορίζει το άρθρο 3 παράγραφος 10 της οδηγίας 2010/75/ΕΕ.

Εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2008/98/EK, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποθηκεύουν ηλεκτρονικά για 3 έτη το αρχείο όλων των αναφερόμενων στα στοιχεία α) έως ε) εκτελούμενων εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και είναι σε θέση να παρουσιάζουν τις πληροφορίες αυτές κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων εθνικών αρχών.

4.[...] [...]Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VII προσαρμόζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο όσον αφορά τις τεχνολογίες επεξεργασίας, μεταξύ άλλων:

- α) προσθέτοντας, διαγράφοντας ή αναθεωρώντας τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII·
- β) αναθεωρώντας τις τιμές-στόχους για τα εξερχόμενα κλάσματα που παρατίθενται στο μέρος Ζ σημείο 2 του παραρτήματος VII·
- γ) επεκτείνοντας τον κατάλογο των τύπων κραμάτων αλουμινίου που παρατίθενται στο μέρος Ζ σημείο 2β του παραρτήματος VII·
- δ) προσθέτοντας απαιτήσεις ποιότητας που ενισχύουν τον διαχωρισμό των ανακυκλώσιμων πλαστικών και τις τιμές-στόχους για μεταγενέστερες τεχνολογίες ανακύκλωσης που εφαρμόζονται στο μέρος Ζ σημείο 2 του παραρτήματος VII.[...]

5. Τα κράτη μέλη προτρέπουν τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να καθιερώσουν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1221/2009.

Γενικές απαιτήσεις για τον τεμαχισμό

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...]36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και άλλοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν εργασίες τεμαχισμού ζητούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που τους παραδίδονται για τεμαχισμό, ή τα μεγάλα δομικά εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από το πλαίσιο ή το αμάξωμα οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών N2, N3, M2, M3 και O τα οποία τους παραδίδονται για τεμαχισμό ή κοπή, [...]:
 - α) [...] να απορρυπαίνονται σύμφωνα με το άρθρο 29 και τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους να αφαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 30· και
 - β) να συνοδεύονται από αντίγραφο του πιστοποιητικού καταστροφής που έχει εκδοθεί για το συγκεκριμένο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν εργασίες τεμαχισμού και που παραλαμβάνουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1:
 - α) αναφέρουν τη μη συμμόρφωση στην αρμόδια αρχή, περιλαμβάνοντας το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας του φυσικού ή νομικού προσώπου που παρέδωσε το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε άλλο φορέα διαχείρισης αποβλήτων για τεμαχισμό·
 - β) δεν χρησιμοποιούν τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στις εργασίες τεμαχισμού τους, εκτός εάν η αρμόδια αρχή επιτρέψει τις εργασίες αυτές ή έως ότου ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 30 και για την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής σύμφωνα με το άρθρο 25.
3. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούν τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους [...] τεμαχίζουν μόνο τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους μαζί με [...] άλλα απόβλητα εάν πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές των σημείων 1 και 2 του Μέρους Z του παραρτήματος VII.

Απορρύπανση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. [...] Εντός 30 ημερών από την παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, η εγκατάσταση υποβάλλει τα οχήματα σε απορρύπανση πριν από την περαιτέρω επεξεργασία τους, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.
2. Τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII. Τα απόβλητα έλαια συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας 2008/98/EK.
3. Τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν τις ουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 αφαιρούνται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τυγχάνουν χειρισμού σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/EK.
4. Οι μπαταρίες αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...].
5. Ο χειρισμός και η επισήμανση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 της οδηγίας 2008/98/EK.
6. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας τεκμηριώνει την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους καταγράφοντας τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Β σημείο 3 και υποβάλλει τις πληροφορίες αυτές για κάθε ημερολογιακό έτος στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο συνελέγησαν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εντός έξι μηνών από τη λήξη του ημερολογιακού έτους και σε μορφή που ορίζεται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

Υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό·

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από τον τεμαχισμό ή τη συμπίεση, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης που αναφέρονται στο άρθρο 29, με τρόπο που δεν καταστρέφει τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία με δυνατότητες επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης σύμφωνα με το άρθρο 31.

Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία του πρώτου εδαφίου χωρίς δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης αποστέλλονται για ανακύκλωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις επεξεργασίας που αναφέρονται στο μέρος ΣΤ του παραρτήματος VII.

2. [...] Εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία χωρίς δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης δεν είναι υποχρεωτικό να αφαιρεθούν πριν από τον τεμαχισμό εάν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό [...] διαχωρίζουν τα υλικά από τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία [...] όπως καθορίζονται στη δεύτερη στήλη του μέρους Γ [...] του παραρτήματος VII, εξίσου αποτελεσματικά με τις χειροκίνητες διαδικασίες διάλυσης ή τις ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης και ότι πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές του παραρτήματος VII μέρος Ζ σημεία 1 και 2.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Ζ, σημείο 3 του παραρτήματος VII.

3. Εκτός από τις υποχρεώσεις του άρθρου 35 της οδηγίας 2008/98/EK, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τηρούν αρχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβάλλονται σε επεξεργασία χωρίς προηγούμενη αφαίρεση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών σύμφωνα με την παράγραφο 2, περιλαμβανομένου του ονόματος και της διεύθυνσης των εγκαταστάσεων επεξεργασίας, καθώς και του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος (VIN) των σχετικών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας παρέχουν στην αρμόδια αρχή τις πληροφορίες στα αρχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο σύμφωνα με το άρθρο 49 παράγραφος 6.

Άρθρο 31

Απαιτήσεις για τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αξιολογούν [...] όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αφαιρεθεί από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1 [...] προκειμένου να προσδιοριστεί αν είναι κατάλληλα για:

- α) επαναχρησιμοποίηση, σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο α)·
- β) ανακατασκευή ή ανακαίνιση, σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο β)·
- γ) ανακύκλωση· ή
- δ) άλλες εργασίες επεξεργασίας, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας του μέρους ΣΤ του παραρτήματος VII

[...]

Κατά τη διενέργεια της αξιολόγησης λαμβάνονται ιδίως υπόψη η τεχνική σκοπιμότητα της διεξαγωγής των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και οι απαιτήσεις ασφάλειας των οχημάτων.

[...]

2. [...] Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας:

- [...] α) επισημαίνουν [...] τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση σε συμμόρφωση με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 2·

[...] [...]

β) εξασφαλίζουν κατάλληλη προστασία από ζημίες κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων.

γ) υποβάλλουν αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης που σχετίζεται με τη μεταφορά των εξαρτημάτων ή των κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση.

3. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται, εκτός εάν η διενεργηθείσα τεχνική αξιολόγηση επιβεβαιώσει ότι η χρήση αυτών των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του οχήματος, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Τα ανταλλακτικά αυτά μπορούν να μεταβιβαστούν σε άλλον οικονομικό φορέα για επαναχρησιμοποίηση μόνον εάν πρόκειται να εγκατασταθούν από ειδικευμένο φορέα επισκευής και συντήρησης.

4. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αξιολογούνται ως κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση δεν θεωρούνται απόβλητα. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, κατόπιν αιτήματος, θέτουν στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών τεκμηρίωση που επιβεβαιώνει τη διενεργηθείσα αξιολόγηση, μεταξύ άλλων όταν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία μεταφέρονται με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση.

5. Οι διατάξεις της παραγράφου 4 δεν εφαρμόζονται στις μπαταρίες που αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός 2023/1542.

Άρθρο 32

Εμπόριο μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] κάθε [...] οικονομικός φορέας που [...] πωλεί μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία [...]

[...] διασφαλίζει ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία [...] περιέχουν την επισήμανση σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 2, στοιχείο α).

[...].

2. Σε περίπτωση πώλησης των μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε καταναλωτές, οι οικονομικοί φορείς διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι σε θέση να διατηρήσουν τις απαιτούμενες λειτουργίες και επιδόσεις τους κατά τη συνήθη χρήση και συμμορφώνονται με άλλες απαιτήσεις που ισχύουν για τα αγαθά που πωλούνται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/771.
3. Αυτές οι απαιτήσεις ισχύουν ανεξάρτητα από την εμπορική τεχνική που χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων μέσω επιγραμμικών πλατφορμών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065.

Άρθρο 33

Επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή και ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα για να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή και την ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, τα οποία αφαιρούνται είτε κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος.

Στα κίνητρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο [...] μπορεί να περιλαμβάνονται τα εξής:

- α) επιβολή στους φορείς συντήρησης και επισκευής της απαίτησης να προσφέρουν στους πελάτες τους την επισκευή ενός οχήματος με μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία, παράλληλα με την προσφορά επισκευής του οχήματος με νέα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι η διατύπωση της απαίτησης αυτής δεν δημιουργεί υπερβολικό κόστος ή διοικητικό φόρτο για πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις·
- β) χρήση οικονομικών κινήτρων[...].

Η Επιτροπή διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τα κίνητρα αυτά.

2. Η Επιτροπή παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των κινήτρων που παρέχουν τα κράτη μέλη.

Άρθρο 34

Στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] τα κράτη μέλη[...] λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι παραγωγοί — ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— να επιτύχουν την εκπλήρωση των ακόλουθων στόχων [...] από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων:
- α) η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 95 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος·
- β) η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 85 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος.
2. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο [...] 17, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— να διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν ετήσιο στόχο ανακύκλωσης πλαστικών της τάξης τουλάχιστον του 30 % του συνολικού μέσου βάρους των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [...].
- [...]Στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού και στο συνολικό βάρος των πλαστικών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεν περιλαμβάνονται τα ελαστομερή, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης που χρησιμοποιούνται για απορρόφηση κραδασμών και τα πλαστικά που περιέχουν ή έχουν μολυνθεί από οποιαδήποτε ουσία [...]που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων του παραρτήματος IV του εν λόγω κανονισμού.[...]

Άρθρο 35

Απαγόρευση της υγειονομικής ταφής μη αδρανών αποβλήτων

Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα [...] βαρέα και ελαφρά κλάσματα τεμαχισμού από [...] οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που παραμένουν μετά την επεξεργασία και περιέχουν μη αδρανή απόβλητα[...] δεν γίνονται δεκτά σε χώρο υγειονομικής ταφής, εάν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές του παραρτήματος VII μέρος Z σημείο 2 στοιχεία γ) και δ).

Άρθρο 36

Μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται εκτός του εκάστοτε κράτους μέλους ή εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή αποβλήτων που παράγονται κατά την επεξεργασία τους συμμορφώνεται με τον κανονισμό [...] (ΕΕ) 2024/1157.
- 1α. Προκειμένου να γίνεται διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να επιθεωρούν τις μεταφορές μεταχειρισμένων οχημάτων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ώστε να διαπιστώνουν αν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 37 και του παραρτήματος I και να παρακολουθούν αναλόγως τέτοιες μεταφορές.

Όταν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους διαπιστώνουν ότι η προβλεπόμενη μεταφορά μεταχειρισμένου οχήματος περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το κόστος των ενδεδειγμένων αναλύσεων, επιθεωρήσεων και αποθήκευσης των οχημάτων, για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μπορεί να επιβαρύνει τα πρόσωπα που οργανώνουν τη μεταφορά.
2. Οι μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από την Ένωση σε τρίτη χώρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνυπολογίζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 μόνον εάν ο εξαγωγέας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους προσκομίσει αποδεικτικά έγγραφα εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή προορισμού, τα οποία αποδεικνύουν ότι η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε συνθήκες που είναι γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ [...]

ΤΜΗΜΑ 1[...]

[...]Άρθρο 37

Διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Για τους σκοπούς μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος [...] υποβάλλει σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται να αποκτήσει την κυριότητα του συγκεκριμένου οχήματος [...] τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του. [...] Η τεκμηρίωση αυτή συνίσταται σε αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα I ή σε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.

Το πρώτο εδάφιο δεν εφαρμόζεται όταν η κυριότητα οχημάτων σε καλή τεχνική κατάσταση μεταβιβάζεται από φυσικά πρόσωπα που δεν είναι οικονομικοί φορείς, για πωλήσεις πέραν αυτών που πραγματοποιούνται μέσω εξ αποστάσεως συμβάσεων ή επιγραμμικών πλατφορμών.

Όταν η κυριότητα του οχήματος μεταβιβάζεται από οικονομικό φορέα, ο οικονομικός αυτός φορέας διατηρεί την τεκμηρίωση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο για τουλάχιστον δύο έτη από την ημερομηνία μεταβίβασης της κυριότητας.

2. Για τους σκοπούς μεταβίβασης της κυριότητας οχήματος που έχει δηλωθεί ως ολική οικονομική ζημία, ο ιδιοκτήτης του οχήματος υποβάλλει την ακόλουθη τεκμηρίωση, επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1:
- α) αντίγραφο του ιστορικού ζημιών με βάση την αξιολόγηση της ασφαλιστικής εταιρείας:
 - β) εκτίμηση του κόστους των επισκευών που είναι αναγκαίες για την επαναφορά του οχήματος σε επαρκή τεχνική κατάσταση ώστε να μπορεί να περάσει τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ.
3. Με την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1, οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο συναλλαγής, μεταξύ άλλων μέσω ειδικών πλειστηριασμών για οικονομικούς φορείς, εξ αποστάσεως συμβάσεων ή επιγραμμικών πλατφορμών.
4. Όταν αξιολογεί τη ζημία οχήματος μετά από ατύχημα, η ασφαλιστική εταιρεία ή οποιοσδήποτε άλλος εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων που διενεργεί την αξιολόγηση για λογαριασμό της αξιολογεί επίσης αν το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του ή όχι σύμφωνα με το παράρτημα Ι.
- Οι ασφαλιστικές εταιρείες [...] μεριμνούν ώστε στις αρμόδιες αρχές να υποβάλλεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως κατάλογος με:
- α) αναγνωριστικούς αριθμούς όλων των οχημάτων που έχουν δηλωθεί ως ολική οικονομική ζημία, ο οποίος να αναφέρει ποια εξ αυτών θεωρούνται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με το παράρτημα Ι:
 - β) αναγνωριστικούς αριθμούς όλων των οχημάτων που έχουν δηλωθεί ως ολική τεχνική ζημία.
5. Όταν υπάρχουν αμφιβολίες για το αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτούν από τον ιδιοκτήτη του οχήματος να υποβάλει τεκμηρίωση ότι το εν λόγω όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η τεκμηρίωση αυτή συνίσταται σε αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή σε νέο έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.
- 5α. Όταν θεσπίζουν τα μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι διοικητικές και διαδικαστικές απαιτήσεις σχετικά με την αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα Ι, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προσδιορίζουν περαιτέρω τα κριτήρια για την εκτίμηση του κόστους των επισκευών.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού, για να τροποποιεί τα κριτήρια που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μέρος Α, μέρος Β και μέρος Γ τμήμα 1 σημείο 1, για να προσδιορίζεται αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, υπό την προϋπόθεση ότι η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα της ιγνηλασιμότητας, της δυνατότητας επισκευής και της ασφάλειας δικαιολογεί περιορισμό των περιπτώσεων στις οποίες το όχημα θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του.

ΤΜΗΜΑ 2

[...]

[...]ΚΕΦΑΛΑΙΟ VΑ

ΕΞΑΓΩΓΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Άρθρο 37α

Αρμόδια αρχή

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν κεφάλαιο.
2. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 12 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των ονομασιών ή των διευθύνσεων των εν λόγω αρμόδιων αρχών.

Άρθρο 38

Έλεγχοι και απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή υπόκεινται στους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν [...] κεφάλαιο.

2. Το παρόν [...] κεφάλαιο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του παρόντος κανονισμού, καθώς και άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης που διέπουν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή εμπορευμάτων, ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και των άρθρων 46, 47, 267 και 269 αυτού.
3. Μεταχειρισμένα οχήματα μπορούν να εξάγονται μόνον εφόσον:
 - α) δεν βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους [...]· και
 - β) [...] είναι σε καλή τεχνική κατάσταση κατά την ημερομηνία υποβολής της διασάφησης εξαγωγής, εκτός εάν έχουν αναγνωριστεί ως οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Γ του παρόντος κανονισμού [...] [...].
4. Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνειακών αρχών για κάθε μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή:
 - α) ο αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN) του μεταχειρισμένου οχήματος και τα στοιχεία του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε τελευταία το όχημα·
 - β) δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 3, ή παρέχεται πιστοποιητικό όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι μέρος Γ σημείο 1) τελευταίο εδάφιο.

5. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το παρόν [...] κεφάλαιο όσον αφορά τη χορήγηση άδειας για την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος:
- α) έως ότου τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4, οι τελωνειακές αρχές [...] μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 44 και, όπου απαιτείται, λαμβάνουν υπόψη αυτήν την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία προκειμένου να επιτρέψουν τη χορήγηση άδειας προς εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος·
 - β) μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4, εφαρμόζονται το άρθρο 39, το άρθρο 40 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 42 παράγραφος 3, και οι κοινοποιήσεις και άλλες ανταλλαγές βάσει των άρθρων 41 έως 43 πραγματοποιούνται μέσω των ηλεκτρονικών αυτών συστημάτων.
6. Τα προς εξαγωγή μεταχειρισμένα οχήματα:
- [...] [...]
- β) δεν υπόκεινται σε εγγραφή σε λογιστική καταχώριση του διασαφιστή σύμφωνα με το άρθρο 182 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
 - γ) δεν υπόκεινται σε αυτοαξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 185 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.
7. [...]

Άρθρο 39

Αυτοματοποιημένη επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος

1. Πριν από την παράδοση μεταχειρισμένου οχήματος [...] για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 4 ότι, με βάση τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και τις πληροφορίες σχετικά με το κράτος μέλος της τελευταίας ταξινόμησης, το όχημα [...] είναι σε καλή τεχνική κατάσταση [...]. **Η υποχρέωση αυτή δεν ισχύει για οχήματα που έχουν αναγνωριστεί ως οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Γ του παρόντος κανονισμού.**

2. Όταν οι πληροφορίες που παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνείων δεν αντιστοιχούν στις πληροφορίες που περιέχονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και στα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του εν λόγω οχήματος και ενημερώνουν σχετικά [...] το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο μέσω των [...] συστημάτων τους.

Άρθρο 40

Διαχείριση κινδύνων και τελωνειακοί έλεγχοι

1. Για σκοπούς επιβολής των διατάξεων του άρθρου 38, οι τελωνειακές αρχές διενεργούν ελέγχους στα μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή σύμφωνα με [...] τις διατάξεις περί διαχείρισης κινδύνων και τελωνειακών ελέγχων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Με την επιφύλαξη του άρθρου 39, οι έλεγχοι αυτοί βασίζονται πρωτίστως σε ανάλυση των κινδύνων, όπως ορίζεται στον [...] κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013.
2. Επιπλέον της διαχείρισης κινδύνων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45, [...] τα [...] ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1 περιέχουν τις πληροφορίες και τα τελωνεία επαληθεύουν αυτόματα και ηλεκτρονικά μέσω της διασύνδεσης που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4 [...] αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή πληροί ειδικούς όρους που συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50, για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας τους όρους συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2, και μεταξύ αυτών τους ειδικούς όρους που εφαρμόζονται στην εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την τρίτη χώρα εισαγωγής και συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια, όταν η τρίτη χώρα έχει κοινοποιήσει τέτοιους όρους στην Επιτροπή. Οι όροι αυτοί είναι επαληθεύσιμοι με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1.

Άρθρο 41

Αναστολή

1. Όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να θεωρείται ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος [...] κεφαλαίου, οι τελωνειακές αρχές αναστέλλουν την άδεια εξαγωγής του εν λόγω μεταχειρισμένου οχήματος, [...] ενημερώνουν αμέσως τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται βάσει του άρθρου 37α για την αναστολή και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται ώστε οι αρμόδιες αρχές να διαπιστώσουν αν το μεταχειρισμένο όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να χορηγηθεί άδεια για την εξαγωγή του.
2. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα, το οποίο υπόκειται σε αναστολή όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητήσουν, από όποιο πρόσωπο εμπλέκεται στην εξαγωγή του συγκεκριμένου μεταχειρισμένου οχήματος, πρόσθετες πληροφορίες, περιλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την πώληση ή τη μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος, όπως αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης, καθώς και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι το μεταχειρισμένο αυτό όχημα προορίζεται για περαιτέρω χρήση.

Άρθρο 42

Χορήγηση άδειας για εξαγωγή

1. Εάν η χορήγηση άδειας σε ένα μεταχειρισμένο όχημα για εξαγωγή έχει ανασταλεί σύμφωνα με το άρθρο 41, στο μεταχειρισμένο αυτό όχημα χορηγείται άδεια για εξαγωγή εφόσον έχουν εκπληρωθεί όλες οι υπόλοιπες απαιτήσεις και διατυπώσεις που σχετίζονται με τη χορήγηση άδειας και εφόσον πληρούνται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) οι αρμόδιες αρχές που ορίστηκαν βάσει του άρθρου 37α δεν έχουν ζητήσει από τις τελωνειακές αρχές, εντός τεσσάρων εργάσιμων ημερών από την έναρξη της αναστολής, να διατηρήσουν την αναστολή, ή
 - β) οι αρμόδιες αρχές που ορίστηκαν βάσει του άρθρου 37α έχουν ενημερώσει τις τελωνειακές αρχές ότι ενέκριναν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή σύμφωνα με το παρόν [...] κεφάλαιο.
2. Η παράδοση για εξαγωγή δεν θεωρείται απόδειξη της συμμόρφωσης με την ενωσιακή νομοθεσία και, ιδίως, με τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

3. [...] Οι τελωνειακές αρχές κοινοποιούν αυτόματα την έξοδο του οχήματος από την Ένωση μέσω της διασύνδεσης που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4 [...] στην [...] αρχή ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους τελευταίας ταξινόμησης [...]. Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων καταγράφει στο εθνικό της μητρώο οχημάτων ότι το όχημα εξήχθη στην τρίτη χώρα.

Άρθρο 43

Άρνηση χορήγησης άδειας παράδοσης για εξαγωγή

1. Εάν η αρμόδια αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα για το οποίο έχει γνωστοποιηθεί η αναστολή σύμφωνα με το άρθρο 41 δεν συμμορφώνεται με το παρόν [...] κεφάλαιο, ζητεί αμέσως από τις τελωνειακές αρχές να μην χορηγήσουν άδεια για εξαγωγή του και τις ενημερώνει σχετικά.
2. Μετά τη γνωστοποίηση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του μεταχειρισμένου οχήματος.
3. Εάν η αρμόδια αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα υπό αναστολή είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1157.

Άρθρο 44

Συνεργασία μεταξύ των αρχών και ανταλλαγή πληροφοριών

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών παρέχουν αμοιβαία συνδρομή στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος [...] κεφαλαίου μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών σε διμερές επίπεδο, ιδίως για τον σκοπό της επαλήθευσης του καθεστώτος ενός οχήματος, περιλαμβανομένης της επαλήθευσης του καθεστώτος ταξινόμησής του στο κράτος μέλος στο οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί.
2. Κατά περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται επίσης με διοικητικές αρχές τρίτων χωρών. Η συνεργασία αυτή μπορεί να περιλαμβάνει την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών, τη διεξαγωγή κοινών επιθεωρήσεων και άλλες μορφές αμοιβαίας συνδρομής που κρίνονται αναγκαίες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.

3. Οι τελωνειακές αρχές και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και ανταλλάσσουν πληροφορίες αναγκαίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων τους βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με ηλεκτρονικά μέσα. Οι τελωνειακές αρχές μπορούν να κοινοποιούν, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 και το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013, εμπιστευτικές πληροφορίες οι οποίες περιέρχονται στην κατοχή των τελωνειακών αρχών στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων τους ή τους παρέχονται εμπιστευτικά, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο έμπορος.
4. Όταν οι αρμόδιες αρχές έχουν λάβει πληροφορίες σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, μπορούν να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών.
5. Οι πληροφορίες που σχετίζονται με τον κίνδυνο ανταλλάσσονται ως εξής:
 - α) μεταξύ των τελωνειακών αρχών σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
 - β) μεταξύ των τελωνειακών αρχών και της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
 - γ) μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

Άρθρο 45

Ηλεκτρονικά συστήματα

1. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή αναγνωριστικών αριθμών οχήματος και πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και των ηλεκτρονικών συστημάτων για τον τεχνικό έλεγχο των κρατών μελών, καθώς και για τη διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν [...] κεφάλαιο.

2. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες:
- α) ανταλλαγή των δεδομένων σε πραγματικό χρόνο με τα εθνικά μητρώα οχημάτων, τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου των κρατών μελών που είναι διασυνδεδεμένα με αυτό·
 - β) παροχή δυνατότητας αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού ελέγχου των δεδομένων που παρέχονται σε πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, της ημερομηνίας της πρώτης ταξινόμησης ενός οχήματος, καθώς και του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα ταξινομήθηκε τελευταία, όπως αναφέρεται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 38, στο άρθρο 39 παράγραφος 1 και στο άρθρο 40·
 - γ) διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399, με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων και την υποστήριξη της διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 1 και στο άρθρο 40 παράγραφος 2, καθώς και υποστήριξη των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 41 έως 43·
 - δ) για τους σκοπούς της συνεργασίας με τρίτες χώρες βάσει του άρθρου 44 παράγραφος 2, παροχή δυνατότητας ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών που έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 2, τους ειδικούς όρους τους οποίους εφαρμόζουν για την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
3. Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα οικεία εθνικά μητρώα οχημάτων και τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η διασύνδεση αυτή τίθεται σε λειτουργία εντός 2 ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.
4. Η Επιτροπή διασυνδέει το σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 με το σύστημα ενιαίας τελωνειακής θυρίδας της ΕΕ για την ανταλλαγή πιστοποιητικών που θεσπίστηκε με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399, ώστε να είναι δυνατή η πραγματοποίηση των αυτοματοποιημένων ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 39 και στο άρθρο 40 παράγραφος 2 και των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 41, 42 και 43. Η διασύνδεση αυτή τίθεται σε λειτουργία εντός 4 ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

5. Η Επιτροπή, έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει τις εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των αναγκαίων ρυθμίσεων για την υλοποίηση των λειτουργιών του MOVE-HUB που αναφέρονται στην παράγραφο 2, περιλαμβανομένων των τεχνικών πτυχών που απαιτούνται για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων με το MOVE-HUB, των όρων σύνδεσης με το MOVE-HUB, των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται από τα εθνικά συστήματα και του μορφοτύπου για τη διαβίβαση των δεδομένων αυτών μέσω των διασυνδεδεμένων εθνικών συστημάτων.

Η εκτελεστική πράξη εκδίδεται[...] σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ

Άρθρο 45α

Υποχρεώσεις ορισμένων επιγραμμικών πλατφορμών

13. Για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με το άρθρο 30 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065, οι πάροχοι επιγραμμικών πλατφορμών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου ΙΙΙ τμήμα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065, οι οποίοι παρέχουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν εξ αποστάσεως συμβάσεις με παραγωγούς, λαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες από τους παραγωγούς που προσφέρουν οχήματα σε καταναλωτές που βρίσκονται στην Ένωση, προτού τους επιτρέψουν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες τους:
- α) τις πληροφορίες σχετικά με την καταχώριση, δυνάμει του άρθρου 19, των παραγωγών στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο καταναλωτής και τον ή τους αριθμούς καταχώρισης του παραγωγού στο μητρώο·
 - β) αυτοπιστοποίηση από τον παραγωγό με την οποία δεσμεύεται να προσφέρει μόνο προϊόντα ή υπηρεσίες που συμμορφώνονται με τους εφαρμοστέους κανόνες του ενωσιακού δικαίου, περιλαμβανομένης αυτοπιστοποίησης από τον παραγωγό με την οποία επιβεβαιώνει ότι προσφέρει μόνο οχήματα σε σχέση με τα οποία τηρούνται οι απαιτήσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που αναφέρονται στο άρθρο 16 του παρόντος κανονισμού στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο καταναλωτής.

Άρθρο 46

Επιθεωρήσεις

0. Για τους σκοπούς επιβολής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη θεσπίζουν στρατηγικές επιθεώρησης με στόχο τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στον τομέα της συλλογής, της επεξεργασίας και της εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών τους στοιχείων. Οι στρατηγικές αυτές προβλέπουν τις δράσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου.
1. Για τους σκοπούς της επιβολής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη επιθεωρούν:
- α) εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·
 - β) [...] σημεία συλλογής·
 - γ) άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς που [...] μπορεί να εμπλέκονται στη συλλογή, την επεξεργασία και την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή στην πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων.
2. Ο [...] συνολικός αριθμός ύποπτων δραστηριοτήτων και οντοτήτων που λειτουργούν νομίμως ο οποίος υπόκειται σε επιθεώρηση κάθε ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως τουλάχιστον 10 % των φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία α) και [...]β)[...].
3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επίσης επιθεωρήσεις σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με τα άρθρα 36 και 38.

Άρθρο 47

Συνεργασία για την επιβολή της νομοθεσίας σε εθνικό επίπεδο και μεταξύ των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, όσον αφορά όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην επιβολή του παρόντος κανονισμού, αποτελεσματικούς μηχανισμούς που επιτρέπουν στις αρχές αυτές να συνεργάζονται και να συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών και δραστηριοτήτων επιβολής που σχετίζονται με την παρακολούθηση της ταξινόμησης, της αποταξινόμησης, της αναστολής και της ακύρωσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους, διμερώς και πολυμερώς, ώστε να διευκολύνεται η πρόληψη και ο εντοπισμός παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση, την αναστολή και την ακύρωση της ταξινόμησης οχημάτων, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών που αναφέρεται στο άρθρο 45. Ανταλλάσσουν επίσης σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς, οι οποίοι μπορούν να εκτελούν εργασίες που αφορούν την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με τα μέτρα επιβολής στο πλαίσιο καθιερωμένων δομών.

Η ανταλλαγή δεδομένων ταξινόμησης οχημάτων περιλαμβάνει την πρόσβαση σε δεδομένα και την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις επιδόσεις, καθώς και τη φύση και τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται, με τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών για τη διευκόλυνση της επιβολής του παρόντος κανονισμού.

3. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα μέλη του μόνιμου προσωπικού τους που είναι υπεύθυνα για τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 44.

Άρθρο 48

Κυρώσεις

Έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις του άρθρου 15 παράγραφος 1, του άρθρου 16, του άρθρου [...]18 παράγραφος 1, του άρθρου 22 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων 23 και 24, του άρθρου 25 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων [...]27 έως 32 και των άρθρων 34, 35, 37 και 38 του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτούς τους κανόνες και αυτά τα μέτρα στην Επιτροπή αμελλητί και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

Υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή

1. Από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε συγκεντρωτική μορφή για κάθε ημερολογιακό έτος και με τη μορφή που καθορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5, τα ακόλουθα δεδομένα, τα οποία βασίζονται σε πληροφορίες και στοιχεία που λαμβάνονται από τους παραγωγούς, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων:
- α) τον αριθμό των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος·
 - β) τον αριθμό των οχημάτων που διατέθηκαν στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος του κράτους μέλους·
 - γ) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που συλλέχθηκαν και υποβλήθηκαν σε απορρύπανση στο κράτος μέλος·
 - δ) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ανακυκλώθηκαν στο έδαφος του κράτους μέλους·
 - ε) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που εξάχθηκαν ή μεταφέρθηκαν για περαιτέρω επεξεργασία σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα·
 - στ) τον αριθμό των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδόθηκαν·
 - ζ) [...] το συνολικό βάρος και, όπου συντρέχει περίπτωση, την ποσότητα των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρέθηκαν από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για σκοπούς:
 - i) επαναχρησιμοποίησης·
 - ii) ανακατασκευής ή ανακαίνισης·
 - iii) ανακύκλωσης·
 - iv) ανάκτησης, περιλαμβανομένης της ανάκτησης ενέργειας·
 - v) διάθεσης·

- η) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβλήθηκαν σε επεξεργασία με διαφορετικό τρόπο από αυτόν που αναφέρεται στο στοιχείο δ)·
- θ) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που χρησιμοποιήθηκαν για επίχωση·
- ι) τα ποσοστά των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 τα οποία επιτεύχθηκαν από όλους τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που δραστηριοποιούνται στο κράτος μέλος·
- ια) τη χρήση της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 και πώς την παρακολούθησε το κράτος μέλος κοινοποίησης·
- ιβ) στοιχεία σχετικά με τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, περιλαμβανομένων των επωνυμιών των νομικών προσώπων που εκπροσωπούν·
- ιγ) στοιχεία για την εφαρμογή του άρθρου 21.

Τα κράτη μέλη καθιστούν τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διαθέσιμα στο κοινό εντός 18 μηνών από το τέλος της περιόδου αναφοράς για την οποία συλλέχθηκαν τα στοιχεία. Θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ανάγνωσης από μηχανή, ταξινόμησης και αναζήτησης των στοιχείων, με τήρηση των ανοικτών προτύπων για χρήση από τρίτους. Τα κράτη μέλη ειδοποιούν την Επιτροπή όταν δημοσιεύονται τα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Η πρώτη περίοδος αναφοράς είναι το πρώτο ημερολογιακό έτος μετά την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

2. Τα στοιχεία που παρέχονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνοδεύονται από έκθεση ελέγχου ποιότητας. Οι πληροφορίες αυτές υποβάλλονται στον μορφότυπο που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5.
3. Τα κράτη μέλη συντάσσουν ανά 5 έτη έκθεση στην οποία παρουσιάζονται συνοπτικά:
 - ιδ) τα κίνητρα που θεσπίστηκαν για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 33·
 - α) η επιβολή ποινών και άλλων κυρώσεων που προβλέπονται στην εθνική τους νομοθεσία για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού, οι οποίες θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 48, περιλαμβανομένου καταλόγου των τύπων των παραβάσεων που κοινοποιήθηκαν και των τύπων των μέτρων που ελήφθησαν·
 - β) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 46·

- γ) ο τρόπος εφαρμογής των ορισμών «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του» και «μεταχειρισμένο όχημα», περιλαμβανομένων των πρακτικών δυσκολιών που ανέκυψαν στο πλαίσιο αυτό.

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν την έκθεση στην Επιτροπή εντός 6 μηνών από τη λήξη της πενταετούς περιόδου που καλύπτει. Η πρώτη έκθεση υποβάλλεται στην Επιτροπή έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 6 ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Η Επιτροπή ελέγχει τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, συντάσσει εκθέσεις σχετικά με τις ληφθείσες πληροφορίες, προκειμένου να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

4. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή συλλέγει και ελέγχει τις πληροφορίες που διατίθενται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:
 - α) τη μεθοδολογία και τους κανόνες για τον υπολογισμό, την επαλήθευση και την υποβολή στοιχείων σύμφωνα με την παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των εξής:
 - i) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ποσότητας και του βάρους των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρούνται για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ζ), η) και θ)·
 - ii) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του βάρους των ανακυκλωμένων αποβλήτων, περιλαμβανομένου του προσδιορισμού των σημείων υπολογισμού και των σημείων μέτρησης, και, εφόσον απαιτείται, τις δυνατότητες εφαρμογής μέσω ποσοστών απωλειών·
 - iii) μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση της επίτευξης των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης που αναφέρονται στο άρθρο 34, περιλαμβανομένης της περίπτωσης συνδυασμένου τεμαχισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με άλλα απόβλητα που αναφέρεται στο άρθρο 28 και στο παράρτημα VII μέρος Z σημείο 1.
 - β) τον μορφότυπο για την υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1, καθώς και τον μορφότυπο για την έκθεση ποιοτικού ελέγχου.

Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 30 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 51 παράγραφος 2.

6. Οι παραγωγοί, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και άλλοι σχετικοί οικονομικοί φορείς παρέχουν στις αρμόδιες αρχές ακριβή και αξιόπιστα στοιχεία που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων τις οποίες υπέχουν δυνάμει του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Άρθρο 50

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 2β και 4, στο άρθρο 6 παράγραφοι 2β, 3 και 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, [...], στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4 [...], στο άρθρο [37 παράγραφος 6] [...], [...] στο άρθρο 40 παράγραφος 3 και στο άρθρο 55 παράγραφος 2α ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφοι 2β και 4, στο άρθρο 6 παράγραφοι 2β, 3 και 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, [...], στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4 [...], στο άρθρο [37 παράγραφος 6] [...] στο άρθρο 40 παράγραφος 3 και στο άρθρο 55 παράγραφος 2α μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2β και 4, το άρθρο 6 παράγραφοι 2β, 3 και 4, το άρθρο 7 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 3, το άρθρο 12 παράγραφος 3, [...], το άρθρο 22 παράγραφος 4, το άρθρο 27 παράγραφος 4 [...], το άρθρο [37 παράγραφος 6] [...] το άρθρο 40 παράγραφος 3 και το άρθρο 55 παράγραφος 2α τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 51

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από
 - α) την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 39 της οδηγίας 2008/98/EK[...]·
 - β) την τεχνική επιτροπή για τα μηχανοκίνητα οχήματα, όταν η εκτελεστική πράξη αφορά τον κατασκευαστή·

γ) την επιτροπή τεχνικού ελέγχου, όταν η εκτελεστική πράξη αφορά τη σύνδεση των εθνικών μητρώων οχημάτων με τα εθνικά μητρώα τεχνικού ελέγχου.

[...]Οι επιτροπές αυτές είναι επιτροπές κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει την εκτελεστική πράξη, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Άρθρο 52

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα XII του παρόντος κανονισμού. Δεν εφαρμόζονται οι καταχωρίσεις 5α), 5β) i), 5 β) ii) και 16 του Παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

Άρθρο 53

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252

1. Στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020, τα σημεία 10 και 11 του παραρτήματος II απαλείφονται.

2. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1252 τροποποιείται ως εξής:

- 1) η παράγραφος 43 του άρθρου 2 διαγράφεται·
- 2) το άρθρο 2 παράγραφος 44 τροποποιείται ως εξής:

«“ελαφρά μέσα μεταφοράς”: όλα τα ελαφρά τροχοφόρα οχήματα τα οποία μπορούν να κινούνται μόνο με τον ηλεκτρικό κινητήρα ή με συνδυασμό κινητήρα και ανθρώπινης ισχύος, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών σκούτερ, των ηλεκτρικών ποδηλάτων και των οχημάτων με έγκριση τύπου των κατηγοριών L_{1e} και L_{2e}, εκτός των οχημάτων με έγκριση τύπου των κατηγοριών L_{3e} έως L_{7e} όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013»·

- 3) το άρθρο 28 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

«1. Δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που θέτει σε κυκλοφορία στην αγορά συσκευές απεικόνισης μαγνητικού συντονισμού, γεννήτριες αιολικής ενέργειας, βιομηχανικά ρομπότ, [...] ελαφρά μέσα μεταφοράς, μονάδες παραγωγής ψύξης, αντλίες θερμότητας, ηλεκτρικούς κινητήρες, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων στις οποίες ηλεκτρικοί κινητήρες είναι ενσωματωμένοι σε άλλα προϊόντα, αυτόματα πλυντήρια ρούχων, στεγνωτήρια ρούχων, φούρνους μικροκυμάτων, ηλεκτρικές σκούπες ή πλυντήρια πιάτων διασφαλίζει ότι τα εν λόγω προϊόντα φέρουν ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη ετικέτα στην οποία αναγράφεται:»

- 4) το άρθρο 28 παράγραφος 10 τροποποιείται ως εξής:

«10. Από τις 24 Μαΐου 2029, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε συσκευές απεικόνισης μαγνητικού συντονισμού [...] και ελαφρά μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβανομένων [...] οχημάτων με έγκριση τύπου των κατηγοριών L_{1e} και L_{2e}, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013.»

- 5) το άρθρο 28 παράγραφος 11 τροποποιείται ως εξής:

«Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων που προσδιορίζονται στον [Υπηρεσία Εκδόσεων:να προστεθεί ο κανονισμός OTKZ]:

[...][...][...]»

- 6) το άρθρο 29 παράγραφος 6 τροποποιείται ως εξής:

«Για συσκευές απεικόνισης μαγνητικού συντονισμού [...] και ελαφρά μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβανομένων [...] οχημάτων με έγκριση τύπου των κατηγοριών L_{1e} και L_{2e}, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 5 εφαρμόζονται πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της κατ' εξουσιοδότηση πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.»

- 7) το άρθρο 29 παράγραφος 7 τροποποιείται ως εξής:

«Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων που προσδιορίζονται στον [Υπηρεσία Εκδόσεων:να προστεθεί ο κανονισμός OTKZ]:

[...][...][...]»

- 8) τα άρθρα 40 και 41 και η παράγραφος 2 του άρθρου 49 διαγράφονται.

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 [...] τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα Χ του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 203* [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 95 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*], η Επιτροπή επανεξετάζει και συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
2. Λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής προόδου και της πρακτικής πείρας που αποκτάται στα κράτη μέλη, καθώς και τυχόν αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, η Επιτροπή περιλαμβάνει στην έκθεσή της αξιολόγηση σχετικά με τις ακόλουθες πτυχές του παρόντος κανονισμού:
 - α) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, [...] στα οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και Ο όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} και L_{7e} όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) [...] του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και στα οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, και N₃ [...] όπως ορίζονται στο άρθρο [...]3 παράγραφος 31 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

- α1) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως διατάξεων του κεφαλαίου Va, σε οχήματα των κατηγοριών L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} και L_{7e}, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.
- β) τα μέτρα σχετικά με την παροχή πληροφοριών για ουσίες που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα και την ανάγκη θέσπισης περαιτέρω διατάξεων για την αντιμετώπιση ουσιών που προκαλούν ανησυχία και ενδέχεται να επηρεάσουν την υψηλής ποιότητας ανακύκλωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- γ) τα μέτρα σχετικά με τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ορίζονται στο κεφάλαιο IV, περιλαμβανομένων των επιπέδων των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 και της ανάγκης αναθεώρησής τους·
- γ1) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα επίπεδα των στόχων ανακύκλωσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 34, στις κατηγορίες οχημάτων στις οποίες δεν εφαρμόζεται το άρθρο 34 δυνάμει του παρόντος κανονισμού·
- δ) παραβάσεις και την αποτελεσματικότητα, την αναλογικότητα και την αποτρεπτικότητα των κυρώσεων, όπως ορίζονται στο άρθρο 48·
- ε) την ανάγκη τροποποίησης του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού·
- στ) τον βαθμό στον οποίο επιλύθηκε το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων και την ανάγκη να συμπεριληφθούν περαιτέρω μέτρα που να αντιμετωπίζουν το ζήτημα της ιχνηλασιμότητας των οχημάτων·
- ζ) τις απαιτήσεις για περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο πλαστικό, περιλαμβανομένων στόχων και υποχρεώσεων για εγκαταστάσεις ανακύκλωσης εντός και εκτός της Ένωσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1γ και 2, [...] και την ανάγκη αναθεώρησής τους σε αυτή τη βάση. Η αξιολόγηση αυτή λαμβάνει επίσης υπόψη τις εξελίξεις για τον χάλυβα και το αλουμίνιο, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 και σε άλλες σχετικές νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, όπως στον κανονισμό (ΕΕ) 2025/40 ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1781, ώστε να διασφαλίζονται η συνοχή και η ευθυγράμμιση.
- η) το μέτρο σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που φτάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 22, και την ανάγκη αναθεώρησής του·

2α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 203* [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 95 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή επανεξετάζει την κατάσταση της τεχνολογικής εξέλιξης και της περιβαλλοντικής απόδοσης του περιεχόμενου σε πλαστικά βιολογικής προέλευσης των οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια βιωσιμότητας που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

2β. Όπου ενδείκνυται, και βάσει της επανεξέτασης αυτής, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση προκειμένου:

- i) να καθορίσει απαιτήσεις βιωσιμότητας για τις πρώτες ύλες βιολογικής προέλευσης στα πλαστικά που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·
- ii) να καθορίσει στόχους για την αύξηση της χρήσης πρώτων υλών βιολογικής προέλευσης στα πλαστικά που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·
- iii) να αξιολογήσει σε ποιον βαθμό μπορεί αυτό να συνδυαστεί με τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 ή να προστεθεί σε αυτούς·
- iv) να τροποποιήσει, όπου ενδείκνυται, τον ορισμό του πλαστικού βιολογικής προέλευσης που δίνεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 43).

Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του άρθρου 7α του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631.

Άρθρο 56

Κατάργηση και μεταβατικές διατάξεις

1. Η οδηγία 2000/53/ΕΚ καταργείται με ισχύ από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...]24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ωστόσο, οι ακόλουθες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/ΕΚ εξακολουθούν να ισχύουν:

- α) παρά το άρθρο 52 του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 4 παράγραφος 2 έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία: τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 71 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

- β) το άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 7 παράγραφος 1, το άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4 έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- β1) το άρθρο 6 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο και το παράρτημα I, έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...]35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- γ) το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 20** [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί το έτος = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- δ) το άρθρο 9 παράγραφος 1α εδάφια 1 και 3, και παράγραφοι 1β και 1δ έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- ε) το άρθρο 9 παράγραφος 1α δεύτερο εδάφιο έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 59 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

2. Η οδηγία 2005/64/EK καταργείται με ισχύ από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 71 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ωστόσο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 καταργείται με ισχύ από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

3. Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τους πίνακες αντιστοιχίας του παραρτήματος XI.
4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 2, έως [72 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], όπου η διάταξη αυτή παραπέμπει στο άρθρο 4, η παραπομπή νοείται ως παραπομπή στο άρθρο 5 της οδηγίας 2005/64/EK.

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 2, έως [72 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], όπου η διάταξη αυτή παραπέμπει στο άρθρο 5, η παραπομπή νοείται ως παραπομπή στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 2005/64/EK.

Άρθρο 56α

Εφαρμογή στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία

1. Τα άρθρα 15 έως 30, 33 έως 35 και το άρθρο 36 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.
2. Το άρθρο 14 εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία μόνον όσον αφορά τα άρθρα 31 και 32 και το άρθρο 36 παράγραφος 1.
3. Το άρθρο 46 παράγραφος 1 στοιχείο α) και το άρθρο 46 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.
4. Το άρθρο 47 παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
5. Το άρθρο 47 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
6. Το άρθρο 48 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά το άρθρο 15 παράγραφος 1, το άρθρο 16, το άρθρο 19 παράγραφος 1, το άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 23, το άρθρο 24, το άρθρο 25 παράγραφοι 1 και 2, τα άρθρα 26 έως 30, το άρθρο 34 και το άρθρο 35.
7. Το άρθρο 49 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ), στ), στοιχείο ζ) σημεία iii), iv) και ν), στοιχεία η), θ), ι), ια), ιβ) και ιγ) και το άρθρο 49 παράγραφος 3 στοιχείο ιδ) δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.

Άρθρο 57

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...] 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ωστόσο, το άρθρο 54 εφαρμόζεται από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση [...] 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

στην πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΝ ΕΝΑ [...] ΟΧΗΜΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ
ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τα κριτήρια βάσει των οποίων προσδιορίζεται αν ένα όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του και εφαρμόζεται ως εξής:

1. Το μέρος Α καθορίζει τα κριτήρια για την αξιολόγηση της αδυναμίας επισκευής ενός οχήματος. Εάν πληρούνται ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια αυτά, το όχημα θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Για να προσδιοριστεί αν το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του ή όχι, ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων αξιολογεί αν το όχημα πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος Ι μέρους Α. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταρτίσουν εξαντλητικό κατάλογο ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων αυτοκινήτων για τη διενέργεια των αξιολογήσεων αυτών.

2. Εάν δεν συντρέχει κανένα από τα κριτήρια του μέρους Α, το όχημα αξιολογείται και με βάση τα κριτήρια του μέρους Β. Εάν συντρέχουν ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια του μέρους Β, απαιτείται περαιτέρω ανάλυση για να διαπιστωθεί αν το όχημα μπορεί να επισκευαστεί επαρκώς, εντός δύο ετών από την αξιολόγηση, για να λάβει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα ήταν ταξινομημένο πριν από την επισκευή.

Εάν από την αξιολόγηση προκύψει ότι το όχημα δεν μπορεί να επισκευαστεί εντός αυτής της περιόδου, θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Εάν από την αξιολόγηση προκύψει ότι το όχημα μπορεί να επισκευαστεί εντός αυτής της περιόδου, δεν θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Εάν, εντός δύο ετών από την τεχνική αυτή αξιολόγηση, ο ιδιοκτήτης του οχήματος δεν προσκομίσει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου στην αρμόδια αρχή σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ, το όχημα θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Για να προσδιοριστεί αν το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του ή όχι, ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων αξιολογεί το όχημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταρτίζουν κατάλογο ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων αυτοκινήτων για τη διενέργεια των αξιολογήσεων αυτών.

3. Όχημα που πληροί τα κριτήρια του μέρους Α ή του μέρους Β δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του εφόσον πληροί τα κριτήρια του μέρους Γ.

ΜΕΡΟΣ Α

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ [...] ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

1. Ένα όχημα είναι [...] [...] [...] στο τέλος του κύκλου ζωής του εάν πληροί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) έχει κοπεί σε τεμάχια [...] [...] [...].
 - β) έχει συγκολληθεί ή έχει κλείσει με μόνωση αφρού σε ένα ή περισσότερα σημεία εισόδου [...].
 - γ) έχει καεί [...] σε σημείο που να έχει καταστραφεί πλήρως το διαμέρισμα του κινητήρα ή το διαμέρισμα επιβατών.
 - δ) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού πάνω από τον πίνακα εργαλείων.
 - ε) ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος δεν είναι τεχνικώς επισκευάσιμα ή αντικαταστάσιμα [...]:
 - i) στοιχεία σύνδεσης με το έδαφος (όπως ελαστικά και τροχοί), ανάρτηση, διεύθυνση, πέδηση και τα στοιχεία ελέγχου τους.

- ii) στοιχεία στερέωσης και αρθρώσεις καθισμάτων·
- iii) αερόσακοι, προεντατήρες, ζώνες ασφαλείας και τα περιφερειακά στοιχεία λειτουργίας τους·
- iv) ο σκελετός και το πλαίσιο του οχήματος·

στ) τα δομικά στοιχεία και τα στοιχεία ασφαλείας του έχουν τεχνικά ελαττώματα που είναι μη αναστρέψιμα και τα καθιστούν μη αντικαταστάσιμα, όπως γήρανση του μετάλλου, πολλαπλά σκασίματα στα αστάρια ή υπερβολική διατρητική διάβρωση·

ζ) η επισκευή του απαιτεί την αντικατάσταση [...] του κελύφους ή του συγκροτήματος πλαισίου, με αποτέλεσμα την απώλεια της αρχικής ταυτότητας του οχήματος·

η) παραδόθηκε για επεξεργασία σε εγκεκριμένο σημείο συλλογής ή εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή εκδόθηκε πιστοποιητικό καταστροφής γι' αυτό·

θ) έχει δηλωθεί ως ολική τεχνική ζημία από ασφαλιστική εταιρεία, βάσει της τεχνικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε από εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων·

ι) στερείται μέσων που να επιτρέπουν την ταυτοποίησή του, ιδίως του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος.

2. [...]

3. [...]

ΜΕΡΟΣ Β

[...] ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Αξιολογούνται τα εξής κριτήρια [...]:

β) [...] [...] ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι άγνωστος ή το όχημα έχει εγκαταλειφθεί·

γ) δεν έχει υποβληθεί στον απαιτούμενο εθνικό τεχνικό έλεγχο για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ετών από την ημερομηνία που αυτό απαιτήθηκε για τελευταία φορά ή δεν έχει ασφαλισθεί επί δύο τουλάχιστον έτη·

δ) δεν προστατεύεται κατάλληλα από ζημιές κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση· [...]

ε) [...]

έχει δηλωθεί ως ολική οικονομική ζημία από ασφαλιστική εταιρεία·

στ) το κόστος επισκευής που απαιτείται ώστε το όχημα αυτό να επανέλθει σε τεχνική κατάσταση που θα επαρκούσε για την απόκτηση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ και η τρέχουσα αξία του υπερβαίνουν την εκτιμώμενη αγοραία αξία του μετά την επισκευή·

ζ) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού κάτω από τον πίνακα οργάνων και έχει υποστεί ζημιά στον κινητήρα ή στο ηλεκτρικό σύστημα·

η) μία ή περισσότερες από τις πόρτες του δεν είναι συνδεδεμένες με αυτό·

θ) υπάρχει έκλυση καυσίμων ή ατμών καυσίμων με κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης·

ι) έχει διαρρεύσει αέριο από το σύστημα υγραερίου του με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος πυρκαγιάς και έκρηξης·

ια) υπάρχει διαρροή των υγρών λειτουργίας του (καύσιμο, υγρό φρένων, αντιψυκτικό υγρό, όξινο διάλυμα ηλεκτρολύτη μπαταρίας, ψυκτικό υγρό) με κίνδυνο ρύπανσης των υδάτων·

ιβ) τα φρένα και τα στοιχεία διεύθυνσής του είναι υπερβολικά φθαρμένα· [...]

ιγ) η επισκευή του απαιτεί την αντικατάσταση του κινητήρα ή του κιβωτίου ταχυτήτων· ή

ιδ) έχει αποσυναρμολογηθεί.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΞΑΙΡΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΜΗΜΑ 1

ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1. Οι αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος ταξινόμησης ενός οχήματος ή ένας από τους εγκεκριμένους οργανισμούς που έχει ορίσει το κράτος αυτό μπορούν να αναγνωρίσουν ένα όχημα ως όχημα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος όταν πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) η μοναδική ιστορική ή πολιτιστική του αξία ή κατάστασή του έχει τεκμηριωθεί από τον ιδιοκτήτη του οχήματος ή από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο ή πρόκειται για ένα μόνο τροποποιημένο ή ειδικά κατασκευασμένο όχημα που έχει εγκριθεί μεμονωμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ή την εθνική νομοθεσία·
- β) ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι γνωστός και μπορεί να ταυτοποιηθεί·
- γ) τα εξαρτήματα του οχήματος μπορούν να ταυτοποιηθούν με αριθμό σειράς ή άλλο αναγνωριστικό στοιχείο που παρέχει ο κατασκευαστής ή που χορηγεί η αρμόδια αρχή·
- δ) το όχημα μπορεί να αναγνωριστεί από τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) ή τον αριθμό σειράς ή άλλο αναγνωριστικό στοιχείο που παρέχει ο κατασκευαστής ή που χορηγεί αρμόδια αρχή·

Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος για τους σκοπούς οποιασδήποτε εξαγωγής και πριν από αυτή, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης εκδίδουν πιστοποιητικό με το οποίο αναγνωρίζεται ένα όχημα ως όχημα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος, εφόσον πληρούνται τα προαναφερθέντα κριτήρια.

2. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος εξασφαλίζει ότι:

- α) το όχημα προστατεύεται κατάλληλα από ζημιές κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση·
- β) το όχημα διατηρείται και χρησιμοποιείται με κατάλληλο περιβαλλοντικά ορθό τρόπο σύμφωνα με το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο.
- γ) Το πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 παρέχεται στις τελωνειακές αρχές ή τίθεται στη διάθεσή τους κατόπιν αιτήματος.

3. Η συμμόρφωση του οχήματος με τα κριτήρια της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2 ελέγχεται τουλάχιστον ανά πενταετία ή σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας.

ΤΜΗΜΑ 2

ΑΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

1. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ενός οχήματος ή ένας από τους εγκεκριμένους οργανισμούς που έχει ορίσει το κράτος αυτό μπορούν να εξαιρούν ένα όχημα που θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με το μέρος Α ή το μέρος Β, όταν το συγκεκριμένο όχημα υπόκειται σε αποκατάσταση, κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος.

Ο ιδιοκτήτης του οχήματος υποβάλλει στις αρμόδιες αρχές σχέδιο αποκατάστασης, περιλαμβανομένου του προσδιορισμού των αναγκαίων τεχνικών και οικονομικών ικανοτήτων, για την επισκευή του οχήματος σε τεχνική κατάσταση επαρκή για να αποκτήσει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ. Το σχέδιο αποκατάστασης εγκρίνεται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων.

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να χορηγούν την εξαίρεση εάν το όχημα μπορεί να αποκατασταθεί εντός πέντε ετών σε τεχνική κατάσταση επαρκή για να υποβληθεί επιτυχώς στον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ. Εάν οι αρμόδιες αρχές θεωρούν ότι το σχέδιο αποκατάστασης δεν παρέχει επαρκείς πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι το όχημα μπορεί να αποκατασταθεί στην απαιτούμενη κατάσταση, μπορούν να ζητήσουν από τον ιδιοκτήτη του οχήματος να αναθεωρήσει το σχέδιο αποκατάστασης.

2. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος μεριμνά ώστε:
- α) το όχημα να προστατεύεται κατάλληλα από ζημίες κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση:
 - β) το όχημα να διατηρείται και να χρησιμοποιείται με κατάλληλο περιβαλλοντικά ορθό τρόπο σύμφωνα με το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο.
3. Εάν, εντός πέντε ετών από την υποβολή του σχεδίου αποκατάστασης, ο ιδιοκτήτης του οχήματος δεν προσκομίζει στην αρμόδια αρχή πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ, τότε η αρμόδια αρχή το κηρύσσει όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ζητά από τον ιδιοκτήτη του να το παραδώσει σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε σημείο συλλογής χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να παρατείνουν την περίοδο αποκατάστασης για διαδοχικές περιόδους πέντε ετών. Κάθε επέκταση βασίζεται σε επικαιροποιημένο σχέδιο αποκατάστασης το οποίο εγκρίνεται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων.
4. Οι δαπάνες που σχετίζονται με την αποκατάσταση και τις αξιολογήσεις που διενεργούνται από τους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες αυτοκινήτων βαρύνουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως «όχημα αναφοράς» νοείται η έκδοση ενός τύπου οχήματος, η οποία χαρακτηρίζεται από την αρχή έγκρισης, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή και σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζει το παράρτημα II μέρος A, ως η πλέον προβληματική ως προς τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης.

ΜΕΡΟΣ Α

1. Προσδιορίζονται τα υλικά που υπάρχουν στο όχημα, καθώς και το αντίστοιχο ποσοστό και η θέση τους, μαζί με κάθε σχετική πληροφορία που είναι αναγκαία για τον ορθό υπολογισμό των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης.
2. Οι μάζες εκφράζονται σε kg με ένα δεκαδικό ψηφίο. Τα ποσοστά υπολογίζονται επί τοις εκατό με ένα δεκαδικό ψηφίο και στη συνέχεια στρογγυλοποιούνται ως εξής:
 - α) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 0 και του 4, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα κάτω·
 - β) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 5 και του 9, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα επάνω.
3. Για τους σκοπούς της επιλογής των οχημάτων αναφοράς, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) ο τύπος του αμαξώματος·
 - β) τα διαθέσιμα επίπεδα φινιρίσματος·
 - γ) ο διαθέσιμος προαιρετικός εξοπλισμός που μπορεί να τοποθετηθεί υπό την ευθύνη του κατασκευαστή.

4. Εφόσον η αρχή έγκρισης τύπου και ο κατασκευαστής δεν προσδιορίσουν από κοινού την πλέον προβληματική έκδοση ενός τύπου οχήματος από την άποψη της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, επιλέγεται όχημα αναφοράς για:
- α) κάθε «τύπο αμαξώματος», όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Γ σημείο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας M₁.
 - β) κάθε «τύπο αμαξώματος», δηλαδή κλειστό ελαφρό ημιφορτηγό, ελαφρό φορτηγό χωρίς καρότσα, ανοιχτό ημιφορτηγό κ.λπ., στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N₁.
5. Για τους σκοπούς των ελέγχων στα υλικά και στις μάζες των κατασκευαστικών στοιχείων, ο κατασκευαστής παρέχει οχήματα και κατασκευαστικά στοιχεία κατά την κρίση της αρχής έγκρισης τύπου.

ΜΕΡΟΣ Β

1. Για να υπολογιστούν ως επαναχρησιμοποιήσιμα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τα εξαρτήματα πρέπει να μπορούν να αφαιρεθούν με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο.
2. Η συνολική μάζα των επαναχρησιμοποιήσιμων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών θεωρείται ως 100 % επαναχρησιμοποιήσιμη, ανακυκλώσιμη και ανακτήσιμη.
3. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Β σημεία 1 και 2 θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα. Η μεθοδολογία διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που τροποποίηση του παραρτήματος VII οδηγεί σε επέκταση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος, τα νέα αυτά εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα.
4. Ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης συνάδει με τη στρατηγική κυκλικότητας, αντικατοπτρίζοντας την τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ, ΥΔΡΑΡΓΥΡΟΥ, ΚΑΔΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΑΣΘΕΝΟΥΣ ΧΡΩΜΙΟΥ ΣΕ ΥΛΙΚΑ, ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Είναι ανεκτή μέγιστη τιμή συγκέντρωσης ουσιών, κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό, έως 0,1 % όσον αφορά τον μόλυβδο, το εξασθενές χρώμιο και τον υδράργυρο και έως 0,01 % όσον αφορά το κάδμιο.

Τα ανταλλακτικά που διατέθηκαν στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003, με εξαίρεση τα βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών, τις ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες και τις επενδύσεις φρένων, εξαιρούνται από το άρθρο 5 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
<i>Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων</i>		
1α). Χάλυβας για μηχανουργική κατεργασία και παρτίδες κατασκευαστικών στοιχείων χάλυβα επιψευδαργυρωμένου με συνεχή εμβάπτιση εν θερμώ, και κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 %		
1β). Φύλλα χάλυβα συνεχούς επιψευδαργύρωσης με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 %	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
2α). Αλουμίνιο για μηχανουργική κατεργασία με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
2β). Αλουμίνιο με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 1,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
2γ) i). Κράματα αλουμινίου για μηχανουργική κατεργασία με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 %	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2028 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
2γ) ii). Κράματα αλουμινίου που δεν περιλαμβάνονται στην καταχώριση 2γ) i) με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % 2)	<u>Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2027 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα</u> [...]	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
<u>2γ) iii). Μόλυβδος σε κράματα χύτευσης αλουμινίου με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,3 %, υπό την προϋπόθεση ότι ο μόλυβδος προέρχεται από την ανακύκλωση απορριμμάτων αλουμινίου που περιέχουν μόλυβδο</u>	<u>Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου μετά την 31η Δεκεμβρίου 2026 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα.</u>	
3. Κράματα χαλκού με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 %	(/.../1)	
4α). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
4β). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων σε κινητήρες, συστήματα μετάδοσης της κίνησης και συμπιεστές συστημάτων κλιματισμού	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2011	
<i>Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου που περιέχονται σε κατασκευαστικά στοιχεία</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
6. Αποσβεστήρες κραδασμών	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
7α). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή σε σωληνάκια φρένων, σωληνάκια καυσίμου, σωληνάκια εξαερισμού, εξαρτήματα από ελαστομερή/μεταλλικά υλικά για εφαρμογές σε πλαίσια και στις εδράσεις κινητήρων	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
7β). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή σε σωληνάκια φρένων, σωληνάκια καυσίμου, σωληνάκια εξαερισμού, εξαρτήματα από ελαστομερή/μεταλλικά υλικά για εφαρμογές σε πλαίσια και στις εδράσεις κινητήρων με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2006	
7γ). Συνδετικά μέσα για ελαστομερή για εφαρμογές σε συστήματα μετάδοσης της κίνησης με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2009	
<u>Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα ή επιστρώσεις ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών εφαρμογών που προσδιορίζονται στις ακόλουθες επιμέρους καταχωρίσεις</u>		

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
8α). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ένωση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων με κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και μόλυβδος σε τελειώματα για απολήξεις κατασκευαστικών στοιχείων, πλην των ηλεκτρολυτικών πυκνωτών αργιλίου, για ακροδέκτες κατασκευαστικών στοιχείων και για κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8β). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για ηλεκτρικές εφαρμογές, πλην της συγκόλλησης σε κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων ή σε γυαλί	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8γ). Μόλυβδος σε τελειώματα για ακροδέκτες ηλεκτρολυτικών πυκνωτών αργιλίου	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2013 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8δ). Μόλυβδος που χρησιμοποιείται για συγκόλληση σε γυαλί σε αισθητήρες ροής μάζας αέρα	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8ε). Μόλυβδος για συγκολλητικά κράματα τύπου υψηλού σημείου τήξεως (δηλαδή κράματα μολύβδου με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο τουλάχιστον 85 %)	1)	X(/.../ 3)

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
8στ) i). Μόλυβδος σε συστήματα συζευκτών με ακίδες ενσφήνωσης (press-fit)	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2017 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8στ) ii). Μόλυβδος σε συστήματα συζευκτών με ακίδες ενσφήνωσης (press-fit), πλην των περιοχών σύζευξης των ακροδεκτών καλωδίων του οχήματος	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)
8ζ) i). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα με σκοπό την ολοκλήρωση ανθεκτικής ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ πλακιδίων και φορέων ημιαγωγού σε περιβλήματα αντεστραμμένων ολοκληρωμένων κυκλωμάτων (flip chip)	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Οκτωβρίου 2022 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X(/.../ 3)

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
8ζ) ii). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ολοκλήρωση ανθεκτικής ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ πλακιδίων και φορέων ημιαγωγών σε περιβλήματα αντεστραμμένων ολοκληρωμένων κυκλωμάτων, όπου η εν λόγω ηλεκτρική σύνδεση αποτελείται από οποιοδήποτε από τα ακόλουθα: 1) ημιαγωγούς τεχνολογίας 90 nm ή μεγαλύτερης· 2) μοναδικό πλακίδιο εμβαδού 300 mm² ή μεγαλύτερου εμβαδού σε οποιασδήποτε τεχνολογίας ημιαγωγούς· 3) περιβλήματα με στοίβα πλακιδίων εμβαδού 300 mm² ή μεγαλύτερου, ή ενδιάμεσα στρώματα πυριτίου εμβαδού 300 mm² ή μεγαλύτερου.	[...]Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου[...] <u>πριν</u> από την 1η[...] <u>Ιανουαρίου 2030</u> και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X([...] 3)
8η). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ένωση των ψυκτών με απορροφητή θερμότητας σε συγκροτήματα ημιαγωγών ισχύος με διαστάσεις πλινθίου (τσιπ) τουλάχιστον 1 cm², εκφραζόμενες ως εμβαδόν προβολής και ονομαστική πυκνότητα ρεύματος 1 A/mm² επιφάνειας του πλινθίου πυριτίου	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X([...] 3)
8θ). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για ηλεκτρικές εφαρμογές εφυάλωσης σε γυαλί, πλην της συγκόλλησης κατά την πολυστρωματική εφυάλωση	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X([...] 3)

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
8ι). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για συγκόλληση πολυστρωματικής εφυάλωσης	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X([.../ 3)
8ια). Συγκόλληση εφαρμογών θέρμανσης με 0,5A ή μεγαλύτερη ένταση θερμότητας για κάθε σχετική μαλακή συγκόλληση σε μονωμένους πίνακες πολυστρωματικής εφυάλωσης με πάχος τοιχωμάτων που δεν υπερβαίνει τα 2,1 mm. Η εξαίρεση αυτή δεν καλύπτει τη συγκόλληση σε επαφές που είναι ενσωματωμένες στο ενδιάμεσο πολυμερές.	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X([.../ 3)
9. Έδρανα βαλβίδων	Ως ανταλλακτικά για τύπους κινητήρων που αναπτύχθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2003	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
10α). Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε γυαλί ή κεραμική ύλη, σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, σε υαλο-κεραμικό υλικό, ή σε υαλο-κεραμική μήτρα. Η εξαίρεση αυτή δεν καλύπτει τη χρήση μολύβδου σε: i) γυαλί λαμπτήρων και εφυάλωμα σπινθηριστών (μπουζί), ii) διηλεκτρικά κεραμικά υλικά κατασκευαστικών στοιχείων στα σημεία 10β), 10γ) και 10δ).		X([.../ 4) (για κατασκευαστικά στοιχεία κινητήρων πλην των πιεζοηλεκτρικών)
10β). Μόλυβδος σε οξειδίο μολύβδου-ζirkονίου-τιτανίου (PZT) που είναι το βασικό υλικό διηλεκτρικού κεραμικού υλικού πυκνωτών οι οποίοι ενσωματώνονται σε ολοκληρωμένα κυκλώματα ή διακριτικούς ημιαγωγούς		
10γ). Μόλυβδος σε διηλεκτρικό κεραμικό πυκνωτών για ονομαστική τάση χαμηλότερη των 125 V εναλλασσόμενου ρεύματος ή 250 V συνεχούς ρεύματος	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
10δ). Μόλυβδος σε διηλεκτρικό κεραμικό πυκνωτών που αντισταθμίζει τις λόγω θερμοκρασίας αποκλίσεις των αισθητήρων σε συστήματα ηχοβολισμού με υπερήχους	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2017 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
11. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2006 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
12. Μόλυβδος σε θερμοηλεκτρικά υλικά για ηλεκτρικές εφαρμογές σε αυτοκίνητα με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω ανάκτησης θερμότητας καυσαερίων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
<i>Εξασθενές χρώμιο</i>		
13α). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2007	
13β). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις σε συστήματα κοχλία-περικοχλίου για εφαρμογές σε πλαίσια	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
14. Εξασθενές χρώμιο ως αντιδιαβρωτικό του ψυκτικού συστήματος από ανθρακούχο χάλυβα στα ψυγεία απορρόφησης, με αναλογία έως 0,75 % κατά βάρος του ψυκτικού διαλύματος: α) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου < 75W υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας· β) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου $\geq 75W$ υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας· γ) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως με μη ηλεκτρικό θερμαντήρα.	Για την περίπτωση α): Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα Για την περίπτωση β): Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
<i>Υδράργυρος</i>		
15α). Λαμπτήρες εκκένωσης για προβολείς	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
15β). Σωλήνες φθορισμού που χρησιμοποιούνται σε οθόνες πίνακα οργάνων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
[...]		
[...]	[...]	

Σημειώσεις:

1. Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030 σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 2.
2. Ισχύει για κράματα αλουμινίου στα οποία δεν εισάγεται σκόπιμα μόλυβδος, αλλά η παρουσία του οφείλεται στη χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με την καταχώριση 10α), σημειώνεται υπέρβαση της μέσης τιμής κατωφλίου 60 γραμμαρίων ανά όχημα. Για τους σκοπούς της παρούσας σημείωσης δεν λαμβάνονται υπόψη τα ηλεκτρονικά συστήματα που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

[...]/4. Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με τις καταχωρίσεις 8α) έως 8ια), σημειώνεται υπέρβαση της μέσης τιμής κατωφλίου 60 γραμμαρίων ανά όχημα. Για τους σκοπούς της παρούσας σημείωσης δεν λαμβάνονται υπόψη τα ηλεκτρονικά συστήματα που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Μη τεχνική περιγραφή των προβλεπόμενων ενεργειών για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία οχήματος εξακολουθούν να πληρούν τις νομικές απαιτήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 4 έως 7 καθ' όλη τη διάρκεια της παραγωγής τους.
2. Μη τεχνική περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζει ο κατασκευαστής:
 - α. για να συγκεντρώνει τα σχετικά δεδομένα από το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού·
 - β. για να ελέγχει και να επαληθεύει τις πληροφορίες που λαμβάνει από τους προμηθευτές·
 - γ. για να αντιδρά κατάλληλα σε περίπτωση που τα δεδομένα τα οποία λαμβάνει από τους προμηθευτές δείχνουν κίνδυνο μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του άρθρου 4, 5 ή 6.
3. Πληροφορίες σχετικά με τις παραδοχές για τις υφιστάμενες τεχνολογίες επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την αποσυναρμολόγηση και την επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, τη σχετική τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τις επενδύσεις σε δυναμικότητα για τέτοιες τεχνολογίες, κατά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης έγκρισης τύπου, τις οποίες χρησιμοποίησε ο κατασκευαστής για να υπολογίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4.
4. Πληροφορίες σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 10.
5. Κατάλογος των ενεργειών στις οποίες δεσμεύεται να προβεί ο κατασκευαστής προκειμένου να διασφαλίσει ότι η επεξεργασία οχημάτων [...] της συγκεκριμένης κατηγορίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους πραγματοποιείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με ιδιαίτερη έμφαση στα εξής:
 - α) μέτρα για τη διευκόλυνση της αφαίρεσης των εξαρτημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα VII μέρος Γ·
 - β) μέτρα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη τεχνολογιών ανακύκλωσης υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, για τα οποία οι τεχνολογίες αυτές δεν είναι ευρέως διαθέσιμες σε εμπορική κλίμακα κατά τον χρόνο της υποβολής της αίτησης έγκρισης τύπου·

- α) παρακολούθηση του τρόπου με τον οποίο τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχονται σε οχήματα που ανήκουν στην [...] κατηγορία οχήματος επαναχρησιμοποιούνται, ανακυκλώνονται και ανακτώνται στην πράξη·
 - β) μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αποσυναρμολόγηση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη, για παράδειγμα κόλλες ή υλικά ενισχυμένα με ίνες·
 - γ) μέτρα για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.
6. Περιγραφή της φύσης και της μορφής των ενεργειών που αναφέρονται στο σημείο 5, για παράδειγμα επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη, επενδύσεις στην ανάπτυξη τεχνολογιών ή υποδομών ανακύκλωσης, και του τρόπου με τον οποίο ο κατασκευαστής συνεργάζεται με τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που συμμετέχουν στην επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση οχημάτων και την αφαίρεση των εξαρτημάτων τους.
7. Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο θα αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα των ενεργειών που αναφέρονται στο σημείο 6.

Πριν από την έναρξη ισχύος των άρθρων 4 έως 7, η στρατηγική κυκλικότητας εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο ο κατασκευαστής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ορίζονται στην οδηγία 2005/64/EK, οι οποίες επαληθεύτηκαν κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου, ιδίως το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, και με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK, ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

ΜΕΡΟΣ Β

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν επικαιροποίηση της στρατηγικής κυκλικότητας τουλάχιστον κάθε 5 έτη.
2. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - δ) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο αναλήφθηκαν οι δράσεις που αναφέρονται στο σημείο 6 του μέρους Α και, σε περίπτωση που μία ή περισσότερες από τις δράσεις που αναφέρονται στη στρατηγική δεν έχουν υλοποιηθεί, επεξήγηση των σχετικών λόγων·
 - ε) αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων που αναφέρονται στο σημείο 6 του μέρους Α·
 - στ) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι δράσεις που αναφέρονται στο σημείο 6 του μέρους Α έχουν ληφθεί ή θα ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό νέων τύπων οχημάτων.

3. Σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στον σχεδιασμό και την παραγωγή του τύπου οχήματος, η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας επικεντρώνεται ιδίως στα ακόλουθα:
- α) αλλαγές στη χρήση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε νέα οχήματα που είναι εύκολο να αποσυναρμολογηθούν για επαναχρησιμοποίηση ή για ανακύκλωση υψηλής ποιότητας·
 - β) αλλαγές στη χρήση υλικών σε νέα οχήματα τα οποία είναι εύκολο να ανακυκλωθούν·
 - γ) την υιοθέτηση σχεδιαστικών χαρακτηριστικών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αφαίρεση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη, για παράδειγμα κόλλες, σύνθετα πλαστικά ή υλικά ενισχυμένα με ίνες·
 - δ) αλλαγές στη χρήση ανακυκλωμένων υλικών σε νέα οχήματα, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε οχήματα, καθώς και όσον αφορά τη συμβατότητα εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από άλλους τύπους οχημάτων· και
 - ε) αλλαγές στη χρήση των ουσιών που αναφέρονται στο άρθρο 5 σε νέα οχήματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς (LMT) ενσωματωμένες στο όχημα:
 - α) αριθμός·
 - β) θέση·
 - γ) βάρος·
 - δ) τύπος χημείας μπαταρίας·
 - ε) οδηγίες για την ασφαλή εκφόρτιση της μπαταρίας·
 - στ) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, περιλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων και των τύπων των τεχνικών σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης·
 - ζ) εργαλεία ή τεχνολογίες που απαιτούνται για την πρόσβαση σε μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και την αφαίρεση και αντικατάστασή τους.
2. κινητήρες ηλεκτροκίνησης ενσωματωμένοι στο όχημα:
 - α) αριθμός·
 - β) θέση·
 - γ) βάρος·
 - δ) τύποι μόνιμων μαγνητών που υπάρχουν σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης, εφόσον ανήκουν στους ακόλουθους τύπους:
 - i) νεοδύμιο-σίδηρος-βόριο·
 - ii) σαμάριο-κοβάλτιο·
 - iii) αργίλιο-νικέλιο-κοβάλτιο·
 - iv) φερίτης.
 - ε) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, περιλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων και των τύπων των τεχνικών σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης·

- στ) εργαλεία ή τεχνολογίες που απαιτούνται για την πρόσβαση σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης και για την αφαίρεση και αντικατάστασή τους.
3. Κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII:
- α) παρουσία των ουσιών που παρατίθενται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, οι οποίες πρέπει να επισημαίνονται όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ σε ένα όχημα·
- β) αριθμός·
- γ) θέση·
- δ) βάρος·
- ε) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση, περιλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων·
- στ) διαθεσιμότητα βέλτιστων τεχνικών επεξεργασίας.
4. Κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII:
- α) αριθμός·
- β) θέση·
- γ) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, περιλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων.
5. Ψηφιακά κωδικοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα οχήματος:
- α) αριθμός·
- β) θέση·
- γ) τεχνικές οδηγίες για την πρόσβαση, την αφαίρεση και την αντικατάσταση, περιλαμβανομένης της κωδικοποίησης και του λογισμικού που απαιτείται για την ενεργοποίηση ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων ώστε να λειτουργούν σε άλλο όχημα·
- δ) περιγραφή της λειτουργικότητας, της εναλλαξιμότητας και της συμβατότητας με συγκεκριμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία άλλων κατασκευαστών και μοντέλων·
- ε) σημείο επαφής του κατασκευαστή για τεχνική βοήθεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ

1. Πλαστικά εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά οχήματος βάρους άνω των 100 γραμμαρίων:
 - α) ISO 1043-1 Πλαστικά - Σύμβολα και συντομογραφίες. Μέρος 1: Βασικά πολυμερή και ειδικά χαρακτηριστικά.
 - β) ISO 1043-2 Πλαστικά - Σύμβολα και συντομογραφίες. Μέρος 2: Πληρωτικά και ενισχυτικά υλικά.
 - γ) ISO 11469 Πλαστικά - Γενική αναγνώριση και επισημάνση πλαστικών προϊόντων.
2. Ελαστομερή εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά οχήματος βάρους άνω των 200 γραμμαρίων, εκτός από τα ελαστικά: ISO 1629 Καουτσούκ και λατέξ - Ονοματολογία.
3. Τα σύμβολα «<» ή «>» που χρησιμοποιούνται στα πρότυπα ISO μπορούν να αντικατασταθούν από αγκύλες.

Πληροφορίες στην ετικέτα [...]/εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων που περιέχουν υλικά μόνιμων μαγνητών παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252.

[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Οι τόποι αποθήκευσης, περιλαμβανομένων των τόπων αποθήκευσης στα σημεία συλλογής, για την αποθήκευση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, πριν από την επεξεργασία τους, και των κατασκευαστικών στοιχείων, εξαρτημάτων και υλικών τους:
 - α) διαθέτουν αδιαπέραστες επιφάνειες με εγκαταστάσεις συλλογής διαρροών, δοχεία μετάγγισης και μέσα καθαρισμού-απολίπανσης·
 - β) διαθέτουν εξοπλισμό για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με απαιτήσεις σχετικές με την υγεία και το περιβάλλον.
 - γ) διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις αποθήκευσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στοιβάζουν μόνο οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ως ένα κατάλληλο ύψος, εκτός αν χρησιμοποιούνται σχάρες στοιβάξης·
 - δ) αφαιρούν αμέσως τα υγρά και τα ρευστά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που παρουσιάζουν διαρροή και συλλέγουν τα υγρά και τα ρευστά που έχουν διαρρεύσει με υλικό απορρόφησης.
2. Η αποθήκευση οργανώνεται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγονται ζημιές σε:
 - α) κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που περιέχουν τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στα σημεία 1 και 2 του μέρους Β του παρόντος παραρτήματος VII·
 - β) κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος VII.
3. Οι χώροι επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, εξαρτημάτων και υλικών διαθέτουν:
 - α) αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους, με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού-απολίπανσης,
 - β) κατάλληλη αποθήκευση για εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που έχουν αφαιρεθεί από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, περιλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που έχουν μολυνθεί από έλαια,

- γ) κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν PCB/PCT,
- δ) κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους: [...] καυσίμων, ελαίων (ελαίου κινητήρα, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, ελαίου υδραυλικού τιμονιού, ελαίου διαφορικού, υδραυλικού ελαίου), φίλτρων ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, [...] ψυκτικών μέσων, υγρών καυσαερίων ντίζελ (DEF) και οποιουδήποτε άλλου [...] υγρού ή αερίου που υπάρχει στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του,
- ε) εξοπλισμό για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικούς με την υγεία και το περιβάλλον,
- στ) κατάλληλη αποθήκευση μεταχειρισμένων ελαστικών, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης πρόληψης των κινδύνων πυρκαγιάς και του υπερβολικού στοιβάγματος.

4. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που επιτρέπεται να επεξεργάζονται ηλεκτρικά οχήματα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...]. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που δέχονται ηλεκτρικά οχήματα τα οποία εικάζεται ότι έχουν βλάβη στη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος αξιολογούν τις εν λόγω μπαταρίες εντός 24 ωρών από την παράδοση. Τα εν λόγω οχήματα και μπαταρίες αποθηκεύονται χωριστά σε χώρο καραντίνας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο χώρος καραντίνας είναι εξοπλισμένος με κατάλληλες εγκαταστάσεις για να προλαμβάνονται και να ανιχνεύονται οι πυρκαγιές μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και για να περιορίζεται η εξάπλωσή τους σε άλλους χώρους, άλλα ηλεκτρικά οχήματα και άλλες μπαταρίες.

ΜΕΡΟΣ Β

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΗ

1. Τα ακόλουθα υγρά και ρευστά αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, εκτός εάν είναι αναγκαία για την επαναχρησιμοποίηση των σχετικών εξαρτημάτων:
- α) καύσιμα·
 - β) έλαιο κινητήρα·
 - γ) έλαιο διαφορικού·
 - δ) έλαιο κιβωτίου ταχυτήτων·

δ-α) έλαιο υδραυλικού τιμονιού·

ε) υδραυλικό έλαιο·

στ) ψυκτικό υγρό·

ζ) αντιψυκτικό·

η) υγρά φρένων·

θ) [...] ψυκτικά μέσα [...]

θ-α) υγρά καυσαερίων ντίζελ· και

ι) κάθε άλλο [...] υγρό ή αέριο που υπάρχει στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Μετά την αφαίρεση των υγρών και των ρευστών, εφαρμόζονται πώματα αποστράγγισης για την πρόληψη της διαρροής υπολειμμάτων. Οι περιέκτες συλλογής φέρουν επισήμανση στην οποία αναγράφεται ο τύπος του υγρού που περιέχεται σε αυτούς και αποθηκεύονται χωριστά σε ασφαλή θέση, σύμφωνα με το μέρος Α του παρόντος παραρτήματος, ώστε να αποτρέπεται η τυχαία απώλεια, διαρροή ή μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτούς.

1α. Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά εξουδετερώνονται:

α) σύστημα e-Call (κλήση έκτακτης ανάγκης).

β) πυροτεχνικά εξαρτήματα αερόσακων.

γ) πυροτεχνικά εξαρτήματα ζωνών ασφαλείας.

δ) άλλα πυροτεχνικά εξαρτήματα.

2. Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά αφαιρούνται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

α) οι αερόσακοι, οι δεξαμενές υγροποιημένου φυσικού αερίου (LPG), οι δεξαμενές πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), οι δεξαμενές υδρογόνου και όλα τα άλλα δυνητικά εκρηκτικά εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία εξουδετερώνονται·

α1) φίλτρα ελαίου·

β) [...] τα ψυκτικά μέσα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. [...] 2024/573·

γ) τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αναγνωριστεί ως περιέχοντα υδράργυρο[...] διαχωρίζονται κατά την επεξεργασία σε αναγνωρίσιμη ροή, η οποία ακινητοποιείται και απορρίπτεται με ασφάλεια σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·

δ) τα υλικά που περιέχουν τις ουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, οι οποίες πρέπει να επισημαίνονται όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ, διαχωρίζονται κατά την επεξεργασία σε αναγνωρίσιμη ροή, η οποία ακινητοποιείται και απορρίπτεται με ασφάλεια σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Όλα τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που συλλέγονται κατά τη διάρκεια της απορρύπανσης αποθηκεύονται σε καθορισμένους περιέκτες. Οι περιέκτες συλλογής φέρουν επισήμανση στην οποία αναγράφονται τα κατασκευαστικά στοιχεία, τα εξαρτήματα και τα υλικά που περιέχονται σε αυτούς και αποθηκεύονται σε ασφαλή θέση σύμφωνα με το μέρος Α, ώστε να αποφεύγεται η τυχαία απώλεια, διαρροή ή μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτούς.

3. Καταγράφονται οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
- α) [...] ο συνολικός αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβάλλονται σε επεξεργασία·
 - β) [...] το μέσο βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν και μετά από την απορρύπανση και την αφαίρεση·
 - γ) η συνολική ποσότητα [...] από κάθε είδος [...] υγρών, εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που υποβάλλονται σε απορρύπανση[...].
 - δ) όνομα και στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα αποβλήτων, κατά περίπτωση·
 - ε) όνομα, στοιχεία επικοινωνίας και επιτευχθέν ποσοστό επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης, ανακύκλωσης, ανάκτησης ενέργειας, αποτέφρωσης ή διάθεσης του χώρου τελικής [...] επεξεργασίας των [...] υγρών, εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που συλλέγονται κατά τη διαδικασία απορρύπανσης.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

	<u>Εξαιρούνται δυνάμει του άρθρου 30 σημείο 2, εάν ισχύουν οι όροι του παραρτήματος VII μέρος Ζ</u>
1.α Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων <u>όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, περιλαμβανομένων των συστημάτων διαχείρισης μπαταρίας τους, των ενσωματωμένων φορτιστών [...], των περιβλημάτων τους ή των περιβλημάτων της μπαταρίας, εάν υπάρχουν·</u>	
1.β Μπαταρίες LMT όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, περιλαμβανομένων των συστημάτων διαχείρισης μπαταρίας τους, των ενσωματωμένων φορτιστών για ηλεκτρικά οχήματα, των περιβλημάτων τους ή των περιβλημάτων της μπαταρίας, εάν υπάρχουν·	
[...]/2. Μπαταρίες SLI όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...].	
2α. Φορητές μπαταρίες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542·	
[...]/3. Κινητήρες ηλεκτροκίνησης, περιλαμβανομένων των περιβλημάτων τους, γεννητριών, εναλλακτών και κινητήρων με ανεμιστήρα ψύξης, εάν υπάρχουν.[...]/[...]	
4. <u>Μάζες από [...]</u> κινητήρες καύσης [...].	X
5. Καταλυτικοί μετατροπείς·	
6. Κιβώτια ταχυτήτων, περιλαμβανομένων των μονάδων ελέγχου·	X <u>Σε περίπτωση εξαίρεσης, εφαρμόζεται στη μονάδα ελέγχου ο αριθ. 20</u>
7. <u>Τουλάχιστον το 70 % του συνολικού γυαλιού από ανεμοθώρακες, οπίσθια και πλευρικά παράθυρα από γυαλί, περιλαμβανομένων των ηλιοροφών·</u>	
8. [...] <u>Σώτρα (ζάντες)·</u>	
9. <u>Ελαστικά επίσωτρα·</u>	
10.[...].	

11. Άμεσα προσβάσιμα εξαρτήματα του συστήματος ενημέρωσης-ψυχαγωγίας, που περιλαμβάνουν και τους ρυθμιστές ήχου, πλοήγησης, περιλαμβανομένων μονάδων ελέγχου και αισθητήρων ραντάρ ή LIDAR εάν υπάρχουν, και τους ρυθμιστές πολυμέσων, περιλαμβανομένων των διατάξεων απεικόνισης επιφάνειας άνω των 100 τετραγωνικών εκατοστών·	
12. Προβολείς και οπίσθιοι φανοί, περιλαμβανομένων των ενεργοποιητών τους·	
13. <u>Κύριες καλωδιώσεις, περιλαμβανομένων των εσωτερικών και εξωτερικών καλωδίων φόρτισης, εάν υπάρχουν·</u>	X
14. <u>Σύστημα διαχείρισης προσκρούσεων, περιλαμβανομένων των καλυμμάτων προφυλακτήρα[...], των δοκών και των κιβωτίων πρόσκρουσης·</u>	X
[...] <u>Δεξαμενές καυσίμων από πλαστικό·</u>	
16. Εναλλάκτες θερμότητας·	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Εξαρτήματα πλαστικών ενισχυμένων με ανθρακοΐνες·</u>	
[.../ 20. Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία: α) μετατροπείς και μετατροπείς συνεχούς-συνεχούς με ηλεκτρική τάση [...] τουλάχιστον 24 V ή βάρος άνω του 1 kg των ηλεκτρικών οχημάτων· β) τυπωμένο κύκλωμα που περιέχει πλακέτες με [...] ιδιαίτερα υψηλή περιεκτικότητα σε πολύτιμα μέταλλα· γ) φωτοβολταϊκά πάνελ με επιφάνεια[...] μεγαλύτερη από 0,2 [...] τετραγωνικά μέτρα· δ) μονάδες ελέγχου και κιβώτια βαλβίδων για την αυτόματη μετάδοση[...]. ε) αισθητήρες οξυγόνου, ραντάρ και LIDAR, εάν υπάρχουν.	X
21. <u>Σύστημα e-Call (κλήση έκτακτης ανάγκης)·</u>	
22. <u>Στοιβές κυψελών καυσίμου</u>	

ΜΕΡΟΣ Δ

ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1. Τεχνική αξιολόγηση των αφαιρούμενων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων:
 - α) Για επαναχρησιμοποίηση:
 - i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο είναι λειτουργικό·
 - ii) είναι κατάλληλο να χρησιμοποιηθεί εύκολα για τον πρωταρχικό σκοπό για τον οποίο σχεδιάστηκε.
 - β) Για την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση:
 - i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο είναι πλήρες·
 - ii) εκτίμηση της ζημίας, της μειωμένης λειτουργικότητας ή απόδοσης και των επισκευών που απαιτούνται για την αποκατάσταση του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου σε κατάσταση κατά την οποία είναι κατάλληλο για χρήση·
 - iii) δεν υπάρχει σοβαρή διάβρωση.
2. Ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στην επισήμανση των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων:
 - α) ονομασία του κατασκευαστικού στοιχείου ή του εξαρτήματος·
 - β) αναφορά στον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) του οχήματος από το οποίο αφαιρέθηκε το κατασκευαστικό στοιχείο ή το εξάρτημα· και
 - γ) όνομα, ταχυδρομική διεύθυνση, όπου αναφέρεται ενιαίο σημείο επαφής και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, διαδικτυακή διεύθυνση, κατά περίπτωση, με ταυτοποίηση [...] της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας που αφαίρεσε το κατασκευαστικό στοιχείο ή εξάρτημα.

ΜΕΡΟΣ Ε

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

1. Όλοι οι αερόσακοι, περιλαμβανομένων των μαξιλαριών, των πυροτεχνικών ενεργοποιητών, των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου και των αισθητήρων.
2. [...]
3. [...]
4. Σύνολα αυτόματων ή μη αυτόματων ζωνών ασφαλείας, περιλαμβανομένων των ιμάντων, των πορπών, των συσπειρωτήρων, των πυροτεχνικών ενεργοποιητών.
5. Καθίσματα σε περίπτωση που φέρουν αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας και/ή αερόσακους.
6. Μονάδες μανδάλωσης του συστήματος διεύθυνσης που επενεργούν στην κολόνα διεύθυνσης.
7. Συστήματα ακινητοποίησης, περιλαμβανομένων των πομποδεκτών και των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΦΑΙΡΟΥΜΕΝΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ

1. Οι μπαταρίες SLI υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...].
2. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 [...].
- 2α. Οι μπαταρίες LMT υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.
- 2β. Οι φορητές μπαταρίες υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.

3. Τα υλικά μόνιμων μαγνητών που περιέχουν νεοδύμιο, δυσπρόσιο ή πρασεοδύμιο [νεοδύμιο-σίδηρος-βόριο (NdFeB)], όπως ορίζονται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 [...], χαλκό από κινητήρες ηλεκτροκίνησης που δεν είναι κατάλληλοι για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, αφαιρούνται όταν η διαδικασία αφαίρεσης είναι εφικτή από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας χωρίς υπερβολικό κόστος. Σε περίπτωση έλλειψης τεχνικής προόδου για την ανακύκλωση υλικών μόνιμων μαγνητών NdFeB, οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης ή τα εξαρτήματά τους που περιέχουν υλικά μόνιμων μαγνητών αποθηκεύονται και επισημαίνονται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 [...]. Για τους σκοπούς της μελλοντικής ανακύκλωσης, δεν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις σχετικά με την προσωρινή αποθήκευση της οδηγίας 1999/31/ΕΚ.
4. Τα αφαιρούμενα ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που δεν υπόκεινται σε επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση και τα μη σιδηρούχα κλάσματα, περιλαμβανομένων των τεμαχισμένων πλακετών τυπωμένων κυκλωμάτων, υποβάλλονται σε επεξεργασία από τους φορείς επεξεργασίας όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/19/ΕΕ.
5. Το γυαλί που αφαιρείται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τουλάχιστον, ανακυκλώνεται σε γυαλί περιέκτη, γυαλί από ίνες ή ισοδύναμη ποιότητα.
6. Ψυκτικά μέσα που έχουν αφαιρεθεί ανακυκλώνονται, ανακτώνται ή καταστρέφονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/573.
7. Τα κλάσματα πλαστικών και καταλοίπων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 7 και το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021.
8. Τα ελαστικά επίσωτρα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ώστε να δίνεται προτεραιότητα στις επιλογές πρόληψης που αποφέρουν τα καλύτερα συνολικά περιβαλλοντικά αποτελέσματα[, περιλαμβανομένης της αναγόμενης].
9. Τα υλικά αλουμινίου που προέρχονται από εναλλάκτες θερμότητας, όπως ορίζονται στο παράρτημα VII μέρος Γ σημείο 12, αποθηκεύονται και ανακυκλώνονται χωριστά από τα κλάσματα αλουμινίου σε χυτευμένη και κατεργασμένη μορφή που καθορίζονται στο παράρτημα VII μέρος Ζ, σημείο 2 στοιχείο β).

ΜΕΡΟΣ Ζ

[...]ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΟ ΤΕΜΑΧΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΤΕΜΑΧΙΣΜΟ

1. Κριτήρια για τον τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών τους μαζί με άλλα απόβλητα:
 - α) τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού έχουν υποστεί επιλεκτική επεξεργασία σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/19/ΕΕ πριν από τον τεμαχισμό μαζί με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
 - β) όλες οι μπαταρίες αφαιρούνται από όλους τους τύπους αποβλήτων, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542, πριν από τον τεμαχισμό μαζί με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
 - γ) οι πλαστικές συσκευασίες αφαιρούνται από τα απορρίμματα συσκευασίας και τα μεταλλικά απορρίμματα συσκευασίας όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2025/40[...] δεν έχουν ακόμη ταξινομηθεί σε συγκεκριμένες οικογένειες κραμάτων πριν από τον τεμαχισμό μαζί με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
 - δ) η από κοινού επεξεργασία διαφορετικών κλασμάτων αποβλήτων δεν οδηγεί σε υποβάθμιση της ποιότητας των ροών αποβλήτων που προκύπτουν από την επεξεργασία σε σύγκριση με τη χωριστή επεξεργασία των κλασμάτων αποβλήτων:
 - ε) η επιμέρους συμβολή των ροών μεικτών αποβλήτων στα εξερχόμενα κλάσματα μπορεί να προσδιοριστεί για τις αντίστοιχες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις επιδόσεις επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και άλλες απαιτήσεις για άλλες ροές αποβλήτων, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542, ο κανονισμός (ΕΕ) 2025/40[...], η οδηγία 2012/19/ΕΕ και η οδηγία 2008/58/ΕΚ.
2. Απαιτήσεις ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα:
 - α. η ολική περιεκτικότητα του κύριου κλάσματος χάλυβα σε χαλκό δεν υπερβαίνει το 0,25 % κατά βάρος: από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η ολική περιεκτικότητα του κύριου κλάσματος χάλυβα σε χαλκό δεν υπερβαίνει το 0,15 % κατά βάρος:

- β. το αλουμίνιο ταξινομείται τουλάχιστον σε κλάσμα χυτών κραμάτων, όπως ορίζεται στο πρότυπο EN 1706:2020, και κλάσμα κατεργασμένου κράματος, όπως ορίζεται στο πρότυπο EN 573-3:2019.
- γ. το βαρύ κλάσμα τεμαχισμού που προκύπτει μετά τον διαχωρισμό του αέρα και τον διαχωρισμό του σιδήρου υποβάλλεται σε περαιτέρω επεξεργασία με στόχο τον διαχωρισμό των σιδηρούχων μετάλλων, των μη σιδηρούχων μετάλλων, των πλαστικών και άλλων οργανικών υλικών για ανακύκλωση ή ανάκτηση. Τα κατάλοιπα των επεξεργασιών αυτών πρέπει να περιέχουν λιγότερο από 1 % κατά βάρος μέταλλο και, σύμφωνα με την απόφαση 2003/33/EK του Συμβουλίου, λιγότερο από 5 % της συνολικής οργανικής περιεκτικότητας κατά βάρος· το όριο συνολικής οργανικής περιεκτικότητας (TOC) κατά βάρος που είναι < 5 % δεν ισχύει εάν το βαρύ κλάσμα τεμαχισμού, δεόντως επιλεγμένο και αποκατεστημένο, είναι βιολογικά σταθερό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
- δ. το ελαφρό κλάσμα τεμαχισμού υποβάλλεται σε περαιτέρω επεξεργασία με σκοπό τον διαχωρισμό των σιδηρούχων μετάλλων, των μη σιδηρούχων μετάλλων, των πλαστικών και άλλων οργανικών υλικών για ανακύκλωση ή ανάκτηση. Τα κατάλοιπα των επεξεργασιών αυτών πρέπει να περιέχουν λιγότερο από 1 % κατά βάρος μέταλλο και, σύμφωνα με την απόφαση 2003/33/EK του Συμβουλίου, λιγότερο από 5 % της συνολικής οργανικής περιεκτικότητας κατά βάρος· το όριο συνολικής οργανικής περιεκτικότητας (TOC) κατά βάρος που είναι < 5 % δεν ισχύει εάν το ελαφρό κλάσμα τεμαχισμού, δεόντως επιλεγμένο και αποκατεστημένο, είναι βιολογικά σταθερό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.
3. Τεκμηρίωση που πρέπει να παρέχεται για απαλλαγές από την υποχρέωση αφαίρεσης εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών:
- α) [...]Αντίγραφο της γραπτής σύμβασης μεταξύ της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας και της εγκατάστασης που εκτελεί τις εργασίες τεμαχισμού και χρησιμοποιεί ή αναθέτει εξωτερικά τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό, περιλαμβανομένων των προδιαγραφών για την ποιότητα των δευτερογενών υλικών που είναι έτοιμα για ανακύκλωση και των τεχνικών προδιαγραφών που ακολουθούνται κατά τη μεταποίηση των κλασμάτων επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- β) [...]Τεκμηρίωση από ανεξάρτητο φορέα που αποδεικνύει την ποιότητα και την ποσότητα των κλασμάτων επεξεργασίας [...] που είναι έτοιμα για ανακύκλωση για μια αντιπροσωπευτική διάταξη επεξεργασίας [...].

- γ) [...]Κάθε άλλος τύπος τεκμηρίωσης που αποδεικνύει ότι η ποιότητα και η ποσότητα των υλικών από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι [...] χαμηλότερες σε σύγκριση με την ποιότητα και την ποσότητα των κατασκευαστικών στοιχείων και εξαρτημάτων που αφαιρέθηκαν χωριστά πριν από τον τεμαχισμό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Γ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΣΤΟ ΜΗΤΡΩΟ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ

1. Πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται από τον παραγωγό ή τον [...] εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού:
 - α) το όνομα και τα εμπορικά σήματα, εφόσον υπάρχουν, υπό τα οποία ο παραγωγός δραστηριοποιείται στο κράτος μέλος και τη διεύθυνση του παραγωγού, περιλαμβανομένου του ταχυδρομικού κώδικα και του τόπου, της οδού και του αριθμού, της χώρας, του αριθμού τηλεφώνου, εάν υπάρχουν, της διαδικτυακής διεύθυνσης και της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με υπόδειξη ενός ενιαίου σημείου επαφής·
 - β) εθνικό αναγνωριστικό κωδικό του παραγωγού, περιλαμβανομένου του αριθμού εμπορικού μητρώου ή του αντίστοιχου αριθμού επίσημης καταχώρισης, καθώς και ευρωπαϊκό ή εθνικό αριθμό φορολογικού μητρώου·
 - γ) κατηγορίες οχημάτων που ο παραγωγός προτίθεται να διαθέσει στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους·
 - δ) πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ο παραγωγός εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που ορίζονται στο άρθρο 16, περιλαμβανομένων πληροφοριών σε γραπτή μορφή σχετικά με τα ακόλουθα:
 - i) τα μέτρα που εφαρμόζει ο παραγωγός για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται στα άρθρα 16 και 20·
 - ii) τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την εκπλήρωση της υποχρέωσης συλλογής που προβλέπεται στο άρθρο 23 όσον αφορά την ποσότητα των οχημάτων που ο παραγωγός διαθέτει στην αγορά του κράτους μέλους· και
 - iii) το σύστημα που διασφαλίζει ότι τα δεδομένα που υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές είναι αξιόπιστα·
 - ε) δήλωση του παραγωγού ή, κατά περίπτωση, του [...] εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του παραγωγού για τους σκοπούς της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, στην οποία αναφέρεται ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι αληθείς.

2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται, επιπλέον των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο 1, όταν διορίζεται οργάνωση ευθύνης του παραγωγού για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού:
- α) το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας, μεταξύ των οποίων ταχυδρομικός κώδικας και τόπος, οδός και αριθμός, χώρα, αριθμός τηλεφώνου, διαδικτυακή και ηλεκτρονική διεύθυνση και εθνικός κωδικός ταυτοποίησης της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού·
 - β) τον αριθμό εμπορικού μητρώου ή ισοδύναμο αριθμό επίσημης καταχώρισης και τον ευρωπαϊκό ή εθνικό αριθμό φορολογικού μητρώου της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού· και
 - γ) την εντολή του εκπροσωπούμενου παραγωγού.
3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται, επιπλέον των πληροφοριών που απαριθμούνται στο σημείο 1 από την οργάνωση ευθύνης του παραγωγού σε περίπτωση χορήγησης άδειας σύμφωνα με το άρθρο [...] 17 παράγραφος 1:
- α) το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας, περιλαμβανομένου ταχυδρομικού κώδικα και τόπου, οδού και αριθμού, χώρας, αριθμού τηλεφώνου, ηλεκτρονικής διεύθυνσης και διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των εκπροσωπούμενων παραγωγών·
 - β) την εντολή κάθε εκπροσωπούμενου παραγωγού, κατά περίπτωση·
 - γ) όταν η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού εκπροσωπεί περισσότερους από έναν παραγωγούς, αναφέρει χωριστά τον τρόπο με τον οποίο καθένας από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 16.
4. Όταν οι υποχρεώσεις δυνάμει του άρθρου 16 εκπληρώνονται για λογαριασμό ενός παραγωγού από διορισμένο αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ο οποίος εκπροσωπεί περισσότερους του ενός παραγωγούς, ο εν λόγω αντιπρόσωπος παρέχει, εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 1, το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας για καθέναν από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

[...] ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ

Εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25 του κανονισμού [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

1.	Εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκδίδει το παρόν πιστοποιητικό	
1.1	Επωνυμία	
1.2	Διεύθυνση	
1.3	Αριθμός τηλεφώνου	
1.4	Email [εάν υπάρχει]	
1.5	Αριθμός ταξινόμησης ή αναγνωριστικός αριθμός*	
2.	Αρμόδια αρχή που εξέδωσε άδεια για την εγκατάσταση ή την επιχείρηση που αναφέρεται στο σημείο 1	
2.1	Κράτος μέλος	
2.2	Ονομασία	
2.3	Διεύθυνση	
3.	Πιστοποιητικό καταστροφής	
3.1	Ημερομηνία έκδοσης	
3.2	Αριθμός	
4.	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα για το οποίο εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό καταστροφής	
4.1	Εθνικό σήμα	
4.2	(A) Αριθμός ταξινόμησης**	
4.3	(J) Κατηγορία**	
4.4	(D.1) Μάρκα**	
4.5	(D.3) Εμπορική ονομασία**	
4.6	(E) Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος**	
4.7	Αριθμός άδειας κυκλοφορίας	
5.	Πληροφορίες σχετικά με τον ιδιοκτήτη του οχήματος	
5.1	(C.2.1) Ονοματεπώνυμο ή εταιρική επωνυμία**	
5.2	(C.2.2) Άλλη ονομασία ή ονομασίες**	

5.3	(C.2.3) Διεύθυνση**	
5.4	Αριθμός τηλεφώνου	
5.5	Email [εάν υπάρχει]	
6.	Παρατηρήσεις	
* Επιτρέπεται να μην τηρείται αυτή η απαίτηση σε περίπτωση που το εθνικό σύστημα ταξινόμησης ή αναγνώρισης δεν προβλέπει τέτοιου είδους αριθμό. <u>** Εναρμονισμένοι κοινοτικοί κωδικοί όπως αναφέρονται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/858 ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 168/2013

1. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

2)

1) στο μέρος I, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

3) «

Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
-----	-------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

»·

το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στον πίνακα 1, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α Ωστόσο, εφαρμόζεται το παράρτημα VII μέρος Ε σχετικά με την απαγόρευση επαναχρησιμοποίησης των συγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων.»
------	-------------	---	---

β) στον πίνακα 2, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α Ωστόσο, εφαρμόζεται το παράρτημα VII μέρος Ε σχετικά με την απαγόρευση επαναχρησιμοποίησης των συγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων.
------	-------------	---	--

»·

στο προσάρτημα 2, το σημείο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στον πίνακα «Μέρος I: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M1», η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «

59	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού] (Κυκλικότητα)	Οι απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού δεν εφαρμόζονται.
----	---	--

»·

β) στον πίνακα «Μέρος II: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία N1», η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«

59	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού] (Κυκλικότητα)	Οι απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού δεν εφαρμόζονται.
----	---	--

το μέρος III τροποποιείται ως εξής:

α) στο προσάρτημα 1, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

59	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α.	ά.α.		
----	-------------	---	------	------	--	--

β) στο προσάρτημα 2, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

59	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α.				ά.α.					
----	-------------	---	------	--	--	--	------	--	--	--	--	--

γ) στο προσάρτημα 3, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

59	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α.
----	-------------	---	------

δ) στο προσάρτημα 4, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

59	Κυκλικότητα	Κανονισμός [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ο αριθμός του παρόντος κανονισμού]	ά.α.				ά.α.					
----	-------------	---	------	--	--	--	------	--	--	--	--	--

2. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τροποποιείται ως εξής:

Στο τμήμα Γ1 του πίνακα στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, η καταχώριση 15α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
15α	18	Απαιτήσεις κυκλικότητας	Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1252 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*1)	X	X	X								
15β	18	Απαιτήσεις κυκλικότητας	[Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθούν τα στοιχεία του παρόντος κανονισμού ΟΤΚΖ (ΕΕ) 2025/XXXX]				X	X	X	X	X	X	X	X

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

2. Οδηγία 2000/53/ΕΚ

<i>Οδηγία 2000/53/ΕΚ</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 22
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 παράγραφος 5	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 16
Άρθρο 2 παράγραφος 6	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 5
Άρθρο 2 παράγραφος 7	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 παράγραφος 8	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 παράγραφος 9	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 παράγραφος 10	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 35
Άρθρο 2 παράγραφος 11	-
Άρθρο 2 παράγραφος 11 στοιχείο α)	-
Άρθρο 2 παράγραφος 11 στοιχείο β)	-
Άρθρο 2 παράγραφος 11 στοιχείο γ)	-
Άρθρο 2 παράγραφος 11 στοιχείο δ)	-
Άρθρο 2 παράγραφος 12	-

<i>Οδηγία 2000/53/ΕΚ</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 2 παράγραφος 13	-
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 3 παράγραφος 2	-
Άρθρο 3 παράγραφος 3	-
Άρθρο 3 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α) και παράγραφος 5
Άρθρο 3 παράγραφος 5	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και παράγραφοι 5 και 6
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 6
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο i)	Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii)	Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iii)	Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)	Άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	--
Άρθρο 5 παράγραφος 1 πρώτη περίπτωση	Άρθρο 23 παράγραφος 1 και παράγραφος 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 5 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 23 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 23 παράγραφος 4 εδάφια 1 και 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 5 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 25
Άρθρο 5 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο	--

<i>Οδηγία 2000/53/EK</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 5 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο	--
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 16 και άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο	--
Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 25 παράγραφος 1 και παράρτημα ΙΧ
Άρθρο 5 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 25 παράγραφος 5
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 27 παράγραφοι 1 και 3
Άρθρο 6 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	--
Άρθρο 6 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 30 παράγραφος 1 και παράρτημα VII μέρος Γ
Άρθρο 6 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 29 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2
Άρθρο 6 παράγραφος 5	Άρθρο 27 παράγραφος 5
Άρθρο 6 παράγραφος 6	Άρθρο 27 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 33 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α)	--
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Άρθρο 34 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
Άρθρο 7 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	--
Άρθρο 7 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 49 παράγραφος 5

<i>Οδηγία 2000/53/ΕΚ</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 7 παράγραφος 3	--
Άρθρο 7 παράγραφος 4	--
Άρθρο 7 παράγραφος 5	--
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 12 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 9 παράγραφος 1α πρώτο εδάφιο	Άρθρο 49 παράγραφος 1 στοιχείο ι)
Άρθρο 9 παράγραφος 1α δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 49 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 1α τρίτο εδάφιο	Άρθρο 49 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 9 σημείο 1β	Άρθρο 49 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 1γ	--
Άρθρο 9 σημείο 1δ	Άρθρο 49 παράγραφος 5
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 9
Άρθρο 9α παράγραφος 1	Άρθρο 50 παράγραφος 1
Άρθρο 9α παράγραφος 2	Άρθρο 50 παράγραφος 2
Άρθρο 9α παράγραφος 3	Άρθρο 50 παράγραφος 3
Άρθρο 9α παράγραφος 4	Άρθρο 50 παράγραφος 4
Άρθρο 9α παράγραφος 5	Άρθρο 50 παράγραφος 5
Άρθρο 9α παράγραφος 6	Άρθρο 50 παράγραφος 6

<i>Οδηγία 2000/53/ΕΚ</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 10 παράγραφος 1	--
Άρθρο 10 παράγραφος 2	--
Άρθρο 10 παράγραφος 3	--
Άρθρο 10α	Άρθρο 55
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 51 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 51 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 1	Άρθρο 57 παράγραφος 1
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 57 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 3	--
Άρθρο 13	--
Παράρτημα Ι	Παράρτημα VII
Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ

3. Οδηγία 2005/64/ΕΚ

<i>Οδηγία 2005/64/ΕΚ</i>	<i>Παρών κανονισμός</i>
Άρθρο 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1
Άρθρο 1 δεύτερο εδάφιο	--
Άρθρο 2	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 3 στοιχείο α)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 3 στοιχείο β)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 3 στοιχείο γ)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 3
Άρθρο 4 παράγραφος 4	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 2
Άρθρο 4 παράγραφος 5	Παράρτημα ΙΙ
Άρθρο 4 παράγραφος 6	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β) σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1
Άρθρο 4 παράγραφος 7	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 8	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 9	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 5
Άρθρο 4 παράγραφος 10	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 11	--
Άρθρο 4 παράγραφος 12	Άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Άρθρο 4 παράγραφος 13	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 4
Άρθρο 4 παράγραφος 14	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 6
Άρθρο 4 παράγραφος 15	Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 7
Άρθρο 4 παράγραφος 16	--
Άρθρο 4 παράγραφος 17	--
Άρθρο 4 παράγραφος 18	Άρθρο 9
Άρθρο 4 παράγραφος 19	--
Άρθρο 4 παράγραφος 20	--
Άρθρο 5 παράγραφος 1	--
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη περίοδος
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφος 4	Άρθρο 24
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφος 8
Άρθρο 6 παράγραφος 3	Άρθρο 11
Άρθρο 6 παράγραφος 4	--
Άρθρο 6 παράγραφος 5	--
Άρθρο 6 παράγραφος 6	--
Άρθρο 6 παράγραφος 7	--
Άρθρο 6 παράγραφος 8	--
Άρθρο 7 στοιχείο α)	Παράρτημα VII μέρος Ε

Άρθρο 7 στοιχείο β)	Παράρτημα VII μέρος Ε
Άρθρο 8	--
Άρθρο 9	--
Άρθρο 10 παράγραφος 1	--
Άρθρο 10 παράγραφος 2	--
Άρθρο 10 παράγραφος 3	--
Άρθρο 10 παράγραφος 3	--
Άρθρο 10 παράγραφος 4	--
Άρθρο 11 παράγραφος 1	--
Άρθρο 11 παράγραφος 2	--
Άρθρο 12	--
Άρθρο 13	--
Παράρτημα Ι	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Παράρτημα ΙΙ	--
Παράρτημα ΙΙΙ	--
Παράρτημα VII	--
Παράρτημα V	Παράρτημα VII μέρος Ε
Παράρτημα VI	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2023/1542

Ο πίνακας του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 τροποποιείται ως εξής:

Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
Υδράργυρος Αριθ. CAS 7439-97-6 Αριθ. EC 231-106-7 και οι ενώσεις του	Οι μπαταρίες, είτε είναι ενσωματωμένες σε συσκευές, ελαφρά μέσα μεταφοράς ή άλλα οχήματα είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,0005 % υδράργυρο (εκφρασμένο ως μεταλλικό υδράργυρο) κατά βάρος.
2. Κάδμιο Αριθ. CAS 7440-43-9 Αριθ. EC 231-152-8 και οι ενώσεις του	1. Οι φορητές μπαταρίες, είτε είναι ενσωματωμένες σε συσκευές, ελαφρά μέσα μεταφοράς ή άλλα οχήματα είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,002 % κάδμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό κάδμιο) κατά βάρος. 2. <u>Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και οι μπαταρίες SLI, που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,01 % κάδμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό κάδμιο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.</u> 3. <u>Το σημείο 2 δεν εφαρμόζεται στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίες χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε ηλεκτρικά οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2008.</u>

Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
3. Μόλυβδος Αριθ. CAS 7439-92-1 Αριθ. EC 231-100-4 και οι ενώσεις του	1. Από τις 18 Αυγούστου 2024, οι φορητές μπαταρίες, είτε είναι ενσωματωμένες σε συσκευές είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,01 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος. 2. Ο περιορισμός που ορίζεται στο σημείο 1 δεν ισχύει για τις φορητές κομβιόσχημες μπαταρίες ψευδαργύρου-αέρα έως τις 18 Αυγούστου 2028. 3. <u>Οι φορητές μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.</u> 4. <u>Το σημείο 3 δεν εφαρμόζεται στις φορητές μπαταρίες οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024.</u> 5. <u>Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.</u> 6. <u>Το σημείο 5 δεν εφαρμόζεται σε:</u> <u>Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως</u>

Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
	<u>ανταλλακτικά σε οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019</u> <u>Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024</u> 7. <u>Οι μπαταρίες SLI που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.</u> 8. <u>Το σημείο 7 δεν εφαρμόζεται σε:</u> i) <u>μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές 12 V σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.1</u> ii) <u>μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές 24 V σε οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.2</u> iii) <u>μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε άλλες εφαρμογές εκτός από εκείνες που καλύπτονται από το σημείο 8 στοιχεία i) και ii) σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα</u>

¹ Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030

² Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030

Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
	<u>οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024.</u>
4. <u>Εξασθενές χρώμιο Αριθ. CAS 18540-29-9 Αριθ. EC 606-053-1 και οι ενώσεις του</u>	<u>Οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M1 και N1 όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % εξασθενές χρώμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό εξασθενές χρώμιο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.</u>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

ΜΕΡΟΣ Α

Λεπτομερείς απαιτήσεις για τρίτα μέρη που διενεργούν ελέγχους

1. Τρίτο μέρος που διενεργεί ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 είναι ανεξάρτητο από τον προμηθευτή, τον κατασκευαστή ή το πρόσωπο που εμπλέκεται στην παραγωγή του ανακυκλωμένου υλικού και από την ελεγχόμενη εγκατάσταση. Για τον σκοπό αυτό, το εν λόγω τρίτο μέρος θα πρέπει να είναι σε θέση να τεκμηριώσει ότι:

α. Δεν αποτελεί μέρος των εν λόγω οντοτήτων ούτε τελεί υπό τον έλεγχό τους·

β. Έχει θεσπίσει και εφαρμόζει διαδικασίες που εγγυώνται την αμεροληψία του, μεταξύ των οποίων: i) αξιολόγηση των κινδύνων για την αμεροληψία του σε διαρκή βάση· ii) εντοπισμός, εξάλειψη και μετριασμός των κινδύνων για την αμεροληψία που προκύπτουν από οικονομικές, εμπορικές και άλλου είδους πιέσεις· iii) αξιολόγηση του κινδύνου για την αμεροληψία του που απορρέει από τις σχέσεις του προσωπικού του·

γ. Η δομή και η διαχείρισή του πραγματοποιούνται κατά τρόπο που διασφαλίζει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του, περιλαμβανομένων των εξής: i) είναι σαφώς αναγνωρίσιμο εντός της νομικής οντότητας, εάν η νομική οντότητα ασκεί επίσης δραστηριότητες που δεν σχετίζονται με επιθεωρήσεις· ii) διαθέτει κανόνες υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη διενεργηθείσα ελεγκτική δραστηριότητα· iii) το προσωπικό του έχει σαφώς προσδιορίσιμες αρμοδιότητες όσον αφορά τη διενέργεια ελέγχων.

2. Τρίτο μέρος που διενεργεί ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 θεωρείται ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα στον τομέα των ελέγχων και της επεξεργασίας αποβλήτων εάν διαθέτει επαρκή αριθμό ειδικευμένου προσωπικού, άμεσα ή μέσω υπεργολαβίας, το οποίο εκπαιδεύεται τακτικά, και εάν το προσωπικό του που συμμετέχει στη διενέργεια των εν λόγω ελέγχων διαθέτει τεκμηριωμένη επαγγελματική πείρα σε όλους τους ακόλουθους τομείς: α) διενέργεια ελέγχων σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων· β) εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων· γ) συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία· δ) παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού.

3. Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με τα κριτήρια που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης που διενεργεί ελέγχους ή πιστοποιήσεις παραπέμπει στην πιστοποίησή του με ενωσιακά ή ισοδύναμα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα σχετικά με τη διενέργεια ελέγχων, όπως το πρότυπο ISO 19011:2018 ή το πρότυπο ISO/IEC 17020:2012.

ΜΕΡΟΣ Β

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΟΤΙ ΤΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟ ΥΛΙΚΟ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΧΘΕΙ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΠΛΗΡΟΙ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΕΝΩΣΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Ή ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1γ)

1. Με τον έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 επαληθεύεται ότι η εγκατάσταση που εμπλέκεται στην παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις στις πραγματικές εργασίες της:
- α. συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ανακύκλωσης αποβλήτων και ασκεί τις δραστηριότητές της σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος:
 - β. έχει σχεδιαστεί, έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και διαθέτει, ειδικότερα, τις διαδικασίες, την κατάλληλη τεχνολογία διαχείρισης αποβλήτων, την οργάνωση και την υποδομή που απαιτούνται για την ανακύκλωση των εν λόγω αποβλήτων:
 - β-α. προμηθεύεται τα πλαστικά απόβλητά της από χώρα η οποία συμμορφώνεται με πρότυπα ισοδύναμα με εκείνα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των εργαζομένων, και δραστηριοποιείται σε μια τέτοια χώρα σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος μέρους:
 - γ. Θεσπίζει και χειρίζεται συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης, διαδικασίες και τεχνικές με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση, την ελαχιστοποίηση και στο μέτρο του εφικτού, την εξάλειψη: i) των κινδύνων για την υγεία και την ασφάλεια των οικείων εργαζομένων και του πληθυσμού κοντά στην εγκατάσταση και ii) των δυσμενών για το περιβάλλον επιπτώσεων από τις δραστηριότητές της (ιδίως μέσω κατάλληλων μέτρων που λαμβάνονται για την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση της ρύπανσης):

- δ. διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των αποβλήτων που παραλαμβάνονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία στην εγκατάσταση, μεριμνώντας, μεταξύ άλλων, ώστε όλα τα υπολειμματικά απόβλητα που παράγονται από τις δραστηριότητές της να τεκμηριώνονται και να μεταφέρονται μόνο σε εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων που έχουν λάβει άδεια να επεξεργάζονται τέτοια υπολειμματικά απόβλητα·
- ε. Έχει λάβει μέτρα που αποσκοπούν στην εξοικονόμηση ενέργειας και τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με τις δραστηριότητές της·
- στ. καταρτίζει και είναι σε θέση να παρέχει αρχεία σχετικά με τις δραστηριότητές της διαχείρισης αποβλήτων κατά την τελευταία πενταετία· εάν μια εγκατάσταση λειτουργεί για λιγότερο από πέντε έτη, καταρτίζει και είναι σε θέση να παρέχει αρχεία σχετικά με τις δραστηριότητές της διαχείρισης αποβλήτων για το χρονικό διάστημα λειτουργίας της·
- ζ. δεν έχει καταδικαστεί για εκτέλεση παράνομων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη διαχείριση αποβλήτων κατά την τελευταία πενταετία.

2. Κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης μιας εγκατάστασης με βάση τα ανωτέρω κριτήρια και με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1β, το τρίτο μέρος που διενεργεί τον έλεγχο ή την πιστοποίηση λαμβάνει ιδίως υπόψη, ως σημείο αναφοράς και όταν είναι σκόπιμο, τα εξής:

- α. ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία ορισμένων αποβλήτων και για τον υπολογισμό της ποσότητας των αποβλήτων που υποβάλλονται σε επεξεργασία, οι οποίες είναι υποχρεωτικές βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, και για τη λογιστική καταγραφή των ποσοτήτων των παραγόμενων ανακυκλωμένων υλικών·
- β. τα συμπεράσματα για τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές που εγκρίθηκαν για ορισμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο του καθεστώτος της οδηγίας 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24 Νοεμβρίου 2010, περί βιομηχανικών εκπομπών.

3. Τα ονοματεπώνυμα και τα στοιχεία επικοινωνίας των ατόμων που διενήργησαν τους ελέγχους αναγράφονται ευκρινώς στις εκθέσεις ελέγχου.

4. Οι ελεγκτές επαληθεύουν ότι τα πλαστικά απόβλητα υποβάλλονται σε επεξεργασία κατά τρόπο ισοδύναμο με τα πρότυπα της ΕΕ και επαληθεύουν ότι προέρχονται από χώρα με ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης αποβλήτων το οποίο καλύπτει ολόκληρη την επικράτειά της και αποδεικνύει την ικανότητα και τη βούλησή της να εγγυηθεί την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των ακόλουθων κριτηρίων:
- α. τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για τη διασφάλιση περιβαλλοντικά ορθής διαχείρισης των αποβλήτων στην επικράτειά της, όπως η θέσπιση συστήματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή ισοδύναμου συστήματος για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει»:
- β. τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για την αύξηση του ποσοστού του πλαστικού μετά την κατανάλωση που ανακυκλώνεται από οχήματα, καθώς και τους δείκτες για την παρακολούθηση των εν λόγω μέτρων:
- γ. τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για την αύξηση του ποσοστού του ανακυκλωμένου πλαστικού μετά την κατανάλωση που ενσωματώνεται σε οχήματα τα οποία διατίθενται στην εγχώρια αγορά, καθώς και τους δείκτες για την παρακολούθηση των εν λόγω μέτρων.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΟΤΙ ΤΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟ ΥΛΙΚΟ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΧΘΕΙ ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ 1, 1α ΚΑΙ 1β

Με τον έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 επαληθεύεται ότι η εγκατάσταση που εμπλέκεται στην παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις στις πραγματικές εργασίες της:

1. Η εγκατάσταση είναι σε θέση να παράσχει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι παράγει υλικά ανακυκλωμένα από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Εάν η εγκατάσταση παράγει επίσης υλικά που προέρχονται από απόβλητα πριν από την κατανάλωση ή από πρώτες ύλες, είναι σε θέση να αποδείξει ότι κάνει σαφή διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων υλικών. Η εγκατάσταση εξασφαλίζει ότι προμηθεύει μόνο υλικά ανακυκλωμένα από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, ως προϋπόθεση για τον συνυπολογισμό των υλικών αυτών ως μέρος των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 6:

2. Εγκατάσταση που παράγει ανακυκλωμένα υλικά από απορρίμματα μετά την κατανάλωση τα οποία προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή από επισκευασμένα οχήματα είναι σε θέση να αποδείξει ότι τα απόβλητα αυτά έχουν συλλεχθεί χωριστά και δεν αναμείχθηκαν με υλικά άλλης προέλευσης πριν από την άφιξή τους στην εγκατάσταση και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης.
