

Bruxelles, 11. lipnja 2025.
(OR. en)

10092/25

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0284 (COD)**

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

NAPOMENA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila i o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredaba (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ – opći pristup

I. UVOD

1. Europska komisija objavila je 13. srpnja 2023. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila i o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredaba (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ („Prijedlog”).
2. Komisija je predstavila svoj zakonodavni prijedlog i popratnu procjenu učinka, zajedno s početnom razmjenom mišljenja, na sastanku Radne skupine za okoliš
3. listopada 2023., tijekom španjolskog predsjedanja Vijećem.

3. Prijedlogom se utvrđuju zahtjevi kojima bi se osiguralo da nova vozila budu konstruirana na način kojim se olakšavaju recikliranje, ponovna uporaba i ponovna proizvodnja dijelova i sastavnih dijelova. Osim toga, predlaže se uvođenje obveznog cilja za upotrebu reciklirane plastike i ovlašćivanje Komisije za donošenje delegiranih akata u svrhu utvrđivanja ciljeva za reciklirani čelik, kritične sirovine i aluminij u budućnosti. Prijedlogom se želi ojačati proširena odgovornost proizvođača te on sadržava strože mjere sljedivosti i kontrole kako bi se povećalo sakupljanje otpadnih vozila i riješio trajni problem „vozila za koja se ne zna gdje se nalaze”. Nadalje, njime se predlaže zabrana izvoza rabljenih vozila koja više nisu tehnički ispravna kako bi Unija ispunila svoje obveze da ne doprinosi onečišćenju u trećim zemljama i da zadržava vrijedne materijale u EU-u. Prijedlogom se također nastoji poboljšati obrada otpadnih vozila utvrđivanjem cilja za recikliranje plastike i obveznim uklanjanjem dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja kako bi se unaprijedilo kružno gospodarstvo.
4. U Europskom parlamentu predmet je zajednički upućen Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI) i Odboru za unutarnje tržište i zaštitu potrošača (IMCO), koji su izvjestiteljima imenovali g. Jensa GIESEKEA (EPP, DE) odnosno g. Pauliusa SAUDARGASA (EPP, LT).
5. Europski gospodarski i socijalni odbor dao je mišljenje 13. prosinca 2023.
6. Na razini Radne skupine o prijedlogu se raspravljalo na sedamnaest sastanaka tijekom španjolskog, belgijskog, mađarskog i poljskog predsjedanja. Prvi kompromisni tekst pripremljen je i objavljen tijekom belgijskog predsjedanja¹. Tijekom mađarskog predsjedanja pripremljen je još jedan kompromisni prijedlog². Trenutačno poljsko predsjedništvo pripremilo je još dva kompromisna teksta³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 i 8543/25.

7. Belgijsko predsjedništvo obavijestilo je delegacije o trenutnom stanju u okviru točke „Razno” dnevnog reda Vijeća za okoliš 17. lipnja 2024., a rasprava o politikama o prijedlogu održana je na sastanku Vijeća za okoliš 17. prosinca 2024. tijekom mađarskog predsjedanja. Coreper je 30. travnja 2025. dao smjernice za daljnji rad u vezi s pitanjem otpada nakon potrošnje koji se može uračunati u ciljeve za minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja.
8. Coreper je 4. lipnja 2025. raspravljao o prijedlogu u okviru pripreme za sastanak Vijeća za okoliš i zaključio da se, podložno određenim prilagodbama koje su navedene u Prilogu ovoj napomeni, prijedlog može proslijediti Vijeću kako bi se postigao opći pristup na sastanku 17. lipnja 2025.

II. GLAVNI ELEMENTI KOMPROMISNOG TEKSTA PREDSJEDNIŠTVA

a) Pravna osnova

Komisija je predložila članak 114. UFEU-a kao pravnu osnovu za cijeli prijedlog. Uzimajući u obzir rasprave na razini Radne skupine, predsjedništvo je dodalo članak 192. stavak 1. UFEU-a kao pravnu osnovu za poglavlja IV. i V. prijedloga koja se odnose na upravljanje otpadnim vozilima i rabljena vozila te njihov izvoz, dok se ostale odredbe Uredbe, posebno njezinih poglavlja II. i III. koja se prvenstveno odnose na proizvodnju novih vozila, i dalje temelje na članku 114. UFEU-a.

b) Proširenja područja primjene (članak 2.)

Niz delegacija podržao je povećanje razine ambicije u pogledu takozvanih teških vozila te vozila na dva ili tri kotača i četverocikala. To obuhvaća nove obveze koje su prvotno bile predviđene samo za osobne automobile i lake gospodarske kombije, kao što su konstruiranje kojim se omogućuje uklanjanje određenih dijelova, uspostava strategije za kružnost ili označivanje dijelova. Istodobno, režim proširene odgovornosti proizvođača (EPR) za teška vozila i motocikle trebao bi obuhvaćati ne samo njihovo sakupljanje i uklanjanje onečišćenja, kako je predložila Komisija, nego i troškove lanca obrade u cjelini, kao što je to već slučaj s osobnim automobilima i lakim gospodarskim kombijima. Većina tih novih obveza primjenjivat će se i na motocikle kategorija L1e i L2e koji nisu bili uključeni u početni prijedlog Komisije.

Nadalje, određena vozila za posebne namjene dodana su u područje primjene Uredbe kako bi se dodatno povećale koristi od kružnosti i obrade. Izuzimaju se kamp-prikolice, vozila za posebne namjene koja proizvodi mali proizvođač i dijelovi vozila koja proizvodi mali proizvođač, koja su homologirana u višestupanjskoj homologaciji i koja nisu osnovno vozilo.

Slično tome, Uredbom će se obuhvatiti i dijelovi vozila koji podliježu kasnijim fazama višestupanjske homologacije u odnosu na osnovno vozilo (osim ako su obuhvaćeni prethodno navedenim izuzećem za male serije).

c) Razlika između rabljenog i otpadnog vozila (članak 37.)

Revidiranim pristupom predviđa se da je pri svakoj promjeni vlasništva potrebno predložiti dokumentaciju kojom se potvrđuje da vozilo nije otpadno vozilo. Ta dokumentacija može biti procjena u skladu s Prilogom I. (usp. ispod) ili valjan zapisnik o tehničkom pregledu vozila. Odstupanje od tog zahtjeva predviđeno je za promjene vlasništva nad tehnički ispravnim vozilima koje prenose fizičke osobe koje nisu gospodarski subjekti. Međutim, to se odstupanje ne primjenjuje na prodaju sklopljenu na internetu jer je riječ o rizičnijoj situaciji. Navedene izmjene popraćene su izmijenjenom definicijom otpadnih vozila i znatno izmijenjenim Prilogom I. u kojem se utvrđuju obvezujući i okvirni kriteriji na temelju kojih se određuje je li riječ o otpadnom vozilu. Izuzeća su uključena u dio C Priloga I. za vozila od posebnog kulturnog interesa i za slučajeve u kojima vlasnik vozila odluči restaurirati vozilo do tehnički ispravnog stanja.

d) Ciljevi za minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja (članak 6.)

Kako bi se omogućile znatne koristi od kružnosti i zadržao realističan pristup, kompromisni tekst temelji se na pristupu u tri faze u vezi s ciljevima za minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja plastike. Ciljevi se postupno povećavaju s najmanje 15 % do 72 mjeseca, zatim 20 % nakon 96 mjeseci i 25 % nakon 120 mjeseci od stupanja Uredbe na snagu. Kao zaštitni mehanizam Komisija je ovlaštena za utvrđivanje privremenih odstupanja od tih ciljeva ako nedostupnost ili previsoke cijene reciklirane plastike pretjerano otežavaju postizanje usklađenosti. Kad je riječ o ciljevima za minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja drugih materijala, Komisija će biti ovlaštena utvrditi minimalni udio recikliranog čelika na temelju studije izvedivosti koju mora provesti. Slično ovlaštenje predviđeno je za druge materijale, odnosno aluminij, magnezij i njihove slitine, ali i neodimij, disprozij, praseodimij, terbij, samarij, nikal, kobalt ili bor.

e) Definicija otpada nakon potrošnje koji se uračunava u ciljeve za minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja plastike i revizije koje provodi treća strana (članak 3. stavak 11. i članak 6., Prilog XIII.)

Definicija otpada nakon potrošnje prilagođena je u skladu s pravilima WTO-a kako bi se omogućila upotreba recikliranog materijala podrijetlom iz EU-a i trećih zemalja. Uz tu promjenu dolazi sustav revizija koje provode treće strane nad postrojenjima koja proizvode takav reciklirani materijal, bez obzira na to nalaze li se u EU-u ili u trećoj zemlji. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti imaju Unijinu ili jednakovrijednu međunarodno priznatu certifikaciju za provođenje revizija, kao što su ISO 19011:2018 ili ISO/IEC 17020:2012.

Tim se revizijama potvrđuje da postrojenja ispunjavaju zahtjeve u pogledu zaštite zdravlja ljudi, klime i okoliša utvrđene pravom Unije ili jednakovrijedne zahtjeve te da plastični otpad koji se obrađuje u takvim postrojenjima potječe iz zemalja koje imaju sveobuhvatnu strategiju gospodarenja otpadom.

S obzirom na povezanost s globalnim trgovinskim odnosima i lancima opskrbe, kao i potrebu za postizanjem odgovarajuće ravnoteže između koristi za okoliš i konkurentnosti industrije recikliranja i automobilske industrije EU-a, jednaki uvjeti i revizije za materijale reciklirane u trećim zemljama trebali bi se početi primjenjivati tek 48 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe. Očekivani učinak tih zahtjeva trebalo bi detaljnije procijeniti 24 mjeseca od stupanja na snagu ove Uredbe. Nadalje, u članak 55. uvedena je klauzula o preispitivanju.

f) Obveze proizvođača (strategija za kružnost, putovnica vozila – članci 9. i 13.)

Kako bi se smanjilo opterećenje za proizvođače vozila, kompromisnim tekstom predviđa se da se kružnost mora utvrditi u odnosu na kategoriju vozila (što znači, na primjer, u odnosu na sva vozila koja proizvođač proizvodi u kategoriji N1), a ne za svaki homologirani model, kao što je bio slučaj u izvornom prijedlogu Komisije. To se ne primjenjuje na određene informacije o razvoju tehnologija obrade i na informacije o udjelu recikliranog sadržaja koje ostaju specifične za tip vozila.

Kad je riječ o digitalnoj putovnici o kružnosti vozila, unesen je niz dodataka kako bi se osigurala njezina integracija s drugim putovnicama utvrđenima pravom Unije, kao što je Uredba o ekološkom dizajnu za održive proizvode. Putovnica će po novome morati sadržavati informacije o dijelovima koji sadržavaju olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom, kao i izjavu o udjelu recikliranog sadržaja, strategiju za kružnost i upućivanje na katalog rezervnih dijelova, uključujući njihovu lokaciju u dotičnom tipu vozila.

g) Proširena odgovornost proizvođača (članci od 16. do 22.)

Sustav proširene odgovornosti proizvođača izmijenjen je kako bi se državama članicama pružila veća fleksibilnost za prilagodbu njihovoj specifičnoj situaciji ili postojećem zakonodavstvu. Stoga se obveze proizvođača u najudaljenijim regijama mogu prilagoditi, a države članice mogu zahtijevati da proizvođači ispunjavaju svoje obveze u pogledu proširene odgovornosti proizvođača putem organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača.

Kad je riječ o izračunu naknade za proširenu odgovornost proizvođača, pojašnjeno je da ona pokriva i troškove prijevoza od mjesta sakupljanja do postrojenja za obradu te da proizvođači pokrivaju troškove za vozila za koja nije moguće identificirati proizvođača (ili je on prestao postojati) razmjerno njihovu tržišnom udjelu.

Naposljetku, trebalo je osmisлити poseban prekogranični režim za iznimnu situaciju u kojoj se proizvođač u skladu s definicijom iz Uredbe ne može identificirati na državnom području države članice u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo. U tom slučaju trošak snosi proizvođač koji je vozilo stavio na tržište (u Uniji), a koji ima ovlaštenog predstavnika u svakoj državi članici za potrebe proširene odgovornosti proizvođača. Države članice također mogu zahtijevati plaćanje odgovarajuće naknade nakon prve registracije rabljenog vozila ili vozila za koje nije moguće identificirati proizvođača kako bi se pokrili troškovi obrade. Kako bi se osigurala usklađenost s Uredbom, predviđene su aktivnosti suradnje i praćenja.

h) Sakupljanje (članci 23. i 24.)

U tekstu predsjedništva pojašnjava se da se otpadna vozila mogu dopremiti izravno u ovlašteno postrojenje za obradu ili, ako to odobri država članica, na mjesto za sakupljanje uključeno u sustav sakupljanja za njezino državno područje, koje će zatim imati obvezu otpremiti otpadna vozila u ovlašteno postrojenje za obradu u roku od mjesec dana kako bi se smanjio rizik od nezakonitih aktivnosti. Smatra se da je mogućnost ovlašćivanja mjesta za sakupljanje nužna za rješavanje situacije u vrlo malim državama članicama ili udaljenim regijama u kojima nema ovlaštenog postrojenja. U uvodnoj izjavi 46. sada je pojašnjeno da mjere kojima se utvrđuje je li otprema otpadnih vozila besplatna mogu biti utemeljene na financijskim poticajima.

i) Obrada (članci od 27. do 36.)

U tekstu predsjedništva unesen je niz pojašnjenja u članke o obvezama ovlaštenih postrojenja za obradu, o rezanju, skladištenju, uklanjanju fluida i o vremenskom roku za uklanjanje onečišćenja, kao i o ovlasti Komisije za prilagodbu zahtjeva za obradu, koja je sada posebno ograničena na znanstveni napredak u području tehnologija obrade. U tekstu predsjedništva pozitivno je preformulirana zabrana miješanja otpadnih vozila s drugim otpadom, čime je sada taj postupak omogućen ako „tehnologija u fazi nakon rezanja” zadovolji određene kriterije kvalitete i granične vrijednosti. Te nove granične vrijednosti primjenjuju se i kao uvjet za odlagalište neinertnog otpada od postupka rezanja otpadnih vozila. Tekstom se omogućuje više izuzeća za dijelove i sastavne dijelove koje treba ukloniti iz dijela C Priloga VII. ako se mogu postići granične vrijednosti za tehnologiju u fazi nakon rezanja kako bi tekst bio otporniji na promjene u budućnosti, pogodniji za inovacije i tehnološki neutralniji jer će se tehnologije u fazi nakon rezanja dalje razvijati u bliskoj budućnosti. Dijelovi koji se uklanjaju iz otpadnih vozila ne bi se trebali smatrati otpadom ako se tehničkom procjenom dokaže da su ti dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje kako je utvrđeno u članku 31.

j) Izvoz rabljenih vozila (članci od 37.a do 45.)

Pojašnjeno je da su carinske provjere kojima se provjerava da se iz Unije izvoze samo tehnički ispravna vozila potpuno automatizirane i da se i dalje temelje na postojećim načelima upravljanja rizikom, bez potrebe za fizičkim provjerama statusa pojedinačnih vozila. Pojašnjeno je i da države članice mogu nastaviti upotrebljavati postojeće aplikacije, uključujući Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS), za povezivanje s MOVE-HUB-om, novom platformom za razmjenu poruka za međusobno povezivanje nacionalnih elektroničkih registara i nacionalnih carinskih sustava država članica putem okruženja jedinstvenog sučelja EU-a za carinu.

III. ZAKLJUČAK

9. Kompromisni tekst predsjedništva za opći pristup naveden je u Prilogu ovoj napomeni⁴.
10. S obzirom na navedeno Vijeće se poziva da:
 - razmotri tekst u Prilogu i
 - postigne dogovor o općem pristupu na sastanku 17. lipnja 2025.

⁴ Tekst dodan prijedlogu Komisije označen je podcrtanim slovima, a brisanja oznakom [...]. Najnovije izmjene u odnosu na dokument 9440/1/25 REV 1, o kojima se raspravljalo na sastanku Corepera 4. lipnja 2025., označene su **podebljanim i podcrtanim slovima** za dodani tekst, a ~~precrtanim slovima~~ za izbrisani tekst.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredaba (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114. i članak 192. stavak 1. u vezi s člancima od 14. do 45., člankom 46. i člankom 48. ove Uredbe,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

budući da:

- (1) Komunikacija Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu³ („europski zeleni plan”) europska je strategija rasta kojom se Uniju nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem 2050. neće biti neto emisija stakleničkih plinova i u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Kako bi politike Unije koje se odnose na proizvode doprinijele smanjenju emisija ugljika na globalnoj razini, potrebno je osigurati da se proizvodi koji se stavljaju na tržište i prodaju u Uniji nabavljaju, proizvode i obrađuju na kraju njihova životnog vijeka na održiv način.
- (2) Automobilski sektor znatno doprinosi trošenju energetske i materijalne resursa u Uniji, a time i stvaranju stakleničkih plinova. Proizvodnja vozila koja se stavljaju na tržište Unije u trećim zemljama doprinosi globalnim emisijama stakleničkih plinova, što pak ima negativan utjecaj na okoliš u Uniji. Prelazak s vozila na fosilna goriva na mobilnost s nultim emisijama predviđen u paketu „Spremni za 55 %” jedan je od preduvjeta za postizanje cilja klimatske neutralnosti do 2050. Time će se smanjiti emisije stakleničkih plinova iz automobilske sektora koje se odnose na eksploatacijsku fazu životnog vijeka vozila. Automobilska industrija jedan je od najvećih potrošača primarnog aluminija, čelika i plastike, što je povezano s proizvodnjom novih vozila koja se stavljaju na tržište Unije. Zbog energije potrebne za vađenje i obradu tih materijala ta potrošnja može znatno utjecati na okoliš. Ekološki otisak proizvodnje novih vozila mogao bi porasti zbog trenutačne elektrifikacije voznog parka i zbog sve više elektronike u budućim modelima jer su za oboje potrebne znatne količine kritičnih i strateških sirovina i plemenitih metala, kao što su bakar i elementi rijetkih zemalja. Zbog tih bi promjena faza proizvodnje mogla imati veći ekološki otisak od eksploatacijske faze životnog vijeka vozila. Osim toga, uporaba resursa iz otpadnih vozila na temelju trenutačnih zahtjeva u pravu Unije za gospodarenje otpadom nije optimalna, pa postoji velik potencijal za povećanje količine i kvalitete dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz otpadnih vozila koje treba ponovno upotrijebiti, ponovno proizvesti, obnoviti ili reciklirati. Kako bi se ublažili ti utjecaji na okoliš i doprinijelo dekarbonizaciji tog sektora, potrebno je poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta i prelazak automobilske industrije

³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Europski zeleni plan (COM(2019) 640 final).

na kružno gospodarstvo. To je u skladu s komunikacijom Komisije od 11. ožujka 2020. „Novi akcijski plan za kružno gospodarstvo – Za čišću i konkurentniju Europu”⁴ u kojoj se poziva na reviziju postojećih propisa kako bi se „promicali kružniji poslovni modeli povezivanjem problema u dizajnu sa zbrinjavanjem vozila na kraju njihova životnog vijeka, pri čemu će se razmotriti propisi o obveznom udjelu recikliranog sadržaja u određenim materijalima te će se povećati učinkovitost recikliranja”. Vijeće⁵ i Parlament⁶ istaknuli su potrebu za novim propisima Unije o tim pitanjima, koji bi zamijenili postojeće propise o homologaciji vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe te o otpadnim vozilima.

- (3) Direktivom 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷ uspostavljeni su usklađeni zahtjevi za obradu otpadnih vozila i ciljevi za ponovnu uporabu i recikliranje te ponovnu uporabu i uporabu vozila. U njoj su utvrđene obveze sakupljanja otpadnih vozila i obveze gospodarskih subjekata, posebno u pogledu ograničavanja upotrebe teških metala u vozilima. Ujedno su uspostavljena osnovna pravila za proširenu odgovornost proizvođača na temelju kojih su proizvođači dužni pokriti dio troškova sakupljanja otpadnih vozila.
- (4) Komisija je u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ⁸ istaknula da je ta direktiva djelotvorno ispunila mnogo svojih početnih ciljeva, među kojima su uklanjanje kadmija, olova, žive i šesterovalentnog kroma iz vozila, povećanje broja mjesta za sakupljanje otpadnih vozila i postizanje ciljeva za uporabu i recikliranje. Međutim, utvrđeno je da ta direktiva nije adekvatan odgovor na važna pitanja povezana sa sakupljanjem otpadnih vozila i da više nije primjerena da bi zajamčila visokokvalitetnu obradu tih vozila.

⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 11. ožujka 2020., Novi akcijski plan za kružno gospodarstvo – Za čišću i konkurentniju Europu (COM(2020) 98 final).

⁵ Zaključci Vijeća od 17. prosinca 2020., Osigurati da oporavak bude kružan i zelen.

⁶ Rezolucija Europskog parlamenta od 10. veljače 2021. o novom akcijskom planu za kružno gospodarstvo.

⁷ Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21.10.2000., str. 34.).

⁸ Evaluacija Direktive 2000/53/EZ od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SWD(2021) 61 final).

- (5) Direktivom 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁹ uređena je homologacija tipa vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe kako bi ta vozila mogla ispuniti ciljeve utvrđene u Direktivi 2000/53/EZ kada dođu do kraja životnog vijeka. Ta se direktiva nije pokazala djelotvornom u bitnom poboljšanju mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe novih vozila i nije prilagođena karakteristikama novih vozila, koje su se znatno promijenile od njezina stupanja na snagu.
- (6) Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰ uveden je sveobuhvatan sustav homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice i za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja jedinstvenog tržišta i kako bi se pružila visoka razina okolišne učinkovitosti. Postoji potreba za zasebnim regulatornim aktom za potrebe postupka EU homologacije utvrđenog u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/858. Potrebno je propisati odredbe i zahtjeve za kružnost vozila u okviru postupka EU homologacije. Kako bi se osigurala sukladnost vozila s tim zahtjevima, potrebno je u okviru postupka EU homologacije provjeriti da su ti zahtjevi ispunjeni. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o nadzoru tržišta, korektivnim mjerama i sankcijama, primjenjuju se na homologacije dodijeljene u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o nadzoru tržišta, korektivnim mjerama i sankcijama, primjenjuju se na homologacije dodijeljene u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe.

⁹ Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ (SL L 310, 25.11.2005., str. 10.).

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

- (7¹¹) Kako bi se poboljšalo funkcioniranje jedinstvenog tržišta uz osiguravanje visoke razine zaštite okoliša, važno je uskladiti uvjete za homologaciju tipa vozila kad je riječ o mogućnosti njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe. Kako bi se doprinijelo ciljevima očuvanja, zaštite i poboljšanja kvalitete okoliša, zaštite zdravlja ljudi i razborite i racionalne upotrebe prirodnih resursa, nužno je utvrditi pravila o uvjetima kojima se uređuje upravljanje otpadnim vozilima, kao i izvoz rabljenih vozila.[...] Stoga je najučinkovitiji način da se olakša prelazak automobilskeg sektora na kružno gospodarstvo uspostava jedinstvenog regulatornog okvira na razini Unije koji na integriran i dosljedan način obuhvaća konstrukciju i proizvodnju vozila, stavljanje vozila na tržište Unije i obradu vozila na kraju životnog vijeka. [...] Kako bi se postigli ti ciljevi [...], Direktivu 2000/53/EZ i Direktivu 2005/64/EZ trebalo bi zamijeniti uredbom, na temelju članka 114. i članka 192. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (7a) U najudaljenijim regijama iz članka 349. UFEU-a države članice trebale bi moći prilagoditi obveze proizvođača kako bi zajamčile uslugu i pokrile troškove gospodarenja otpadnim vozilima s obzirom na značajke tih regija.

¹¹ *Moguće su daljnje izmjene uvodne izjave.*

- (8) Direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ primjenjuju se samo na osobna vozila (M1) i laka gospodarska vozila (N1), koja čine približno 85 % svih vozila registriranih u Uniji. Preostala vozila, točnije vozila na dva i tri kotača, kamioni, autobusi i prikolice, ne podliježu nikakvom zakonodavstvu Unije kad je riječ o njihovom ekološkom dizajnu i gospodarenju na kraju njihova životnog vijeka. Kako bi se osigurao kružni okvir za sva vozila registrirana u Uniji, uključujući njihovu obradu na ekološki prihvatljiv način, i kako bi se spriječila fragmentacija jedinstvenog tržišta, ova se Uredba stoga ne bi trebala primjenjivati samo na vozila kategorija M1 i N1, nego djelomično i na [...] vozila kategorije L ([...]L1e – L7e), teška vozila i njihove prikolice (M2, M3, N2, N3, O) i vozila za posebne namjene. Trenutačno nema sveobuhvatnih informacija o obradi takvih vozila na kraju njihova životnog vijeka u Uniji zbog čega se na njih u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe neće moći primjenjivati isti režim koji se primjenjuje na vozila M1 i N1. Međutim, zahtjevi koji se odnose na sakupljanje otpadnih vozila, obveznu predaju takvih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu i uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila te obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe i recikliranja [...] i uvjeti za odlagalište neinertnog otpada od postupka rezanja trebali bi se početi primjenjivati na vozila kategorije L ([...]L1e – L7e) i teška vozila i njihove prikolice (M2, M3, N2, N3, O) u roku od pet godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe. Kako bi se olakšala obrada tih otpadnih vozila, njihovi proizvođači trebali bi imati obvezu dostavljanja informacija potrebnih za uklanjanje i zamjenu dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz takvih vozila. Na te kategorije vozila trebale bi se primjenjivati i odredbe o proširenoj odgovornosti proizvođača, što bi obuhvatilo troškove sakupljanja otpadnih vozila, [...] uklanjanje onečišćenja i obradu na kraju njihova životnog vijeka.

- (9) Prema studijama¹² problemi s izvozom rabljenih vozila ne odnose se samo na osobna vozila (M1) i laka gospodarska vozila (N1) nego i na veća vozila. Stoga bi se te odredbe trebale primjenjivati i na teška vozila i njihove prikolice (M2, M3, N2, N3, O).
- (10) Vozila za posebne namjene konstruirana su za obavljanje specifičnih funkcija, pa su im potrebne posebne nadogradnje koje nisu potpuno pod kontrolom proizvođača. [...] To otežava izračun [...] stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe. Za vozila za posebne namjene utemeljena na kategorijama M1 i N1/.../ troškove [...] sakupljanja, uklanjanja onečišćenja i obveznog uklanjanja dijelova i sastavnih dijelova te obrade [...] trebali bi snositi proizvođači u okviru proširene odgovornosti proizvođača. Na vozila za posebne namjene kategorija M2, M3, N2, N3, O ne bi se trebala primjenjivati pravila o strategiji za kružnost i izvozu rabljenih vozila. Odredbe koje se odnose na tvari u vozilima trebale bi se primjenjivati i na vozila za posebne namjene utemeljena na kategorijama M1 i N1, kao što je propisano u Direktivi 2000/53/EZ. Kad je riječ o vozilima s višestupanjskom homologacijom, proizvođač drugog stupnja ne može izračunati stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe za dovršena vozila. Stoga je primjereno propisati da samo osnovno vozilo mora ispunjavati zahtjeve ove Uredbe.

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

- (11) Jedan od najvećih praktičnih problema povezanih s primjenom Direktive 2000/53/EZ odnosi se na utvrđivanje je li vozilo postalo otpadno vozilo, posebno kad je riječ o prekograničnim otpremama vozila. Iako su na tu temu donesene smjernice¹³, ta je procjena i dalje problematična. Stoga treba odrediti precizne, pravno obvezujuće kriterije za utvrđivanje je li vozilo otpadno vozilo. Te bi kriterije trebali primjenjivati svi gospodarski subjekti i vlasnici vozila koji imaju veze s otpadnim vozilima. Međutim, potrebno je predvidjeti i izuzeća kako bi se zadržala mogućnost da države članice utvrde situacije u kojima pojedinačna vozila ne bi trebalo smatrati otpadnim vozilima, unatoč ispunjavanju svih kriterija, zbog njihova statusa vozila od posebnog kulturnog interesa. Te situacije mogu obuhvaćati primjerice vozila u vlasništvu kolekcionara ili muzeja, vozila izrađena po narudžbi ili vozila za utrke, pod uvjetom da nadležna tijela priznaju relevantni posebni kulturni interes.
- (12) U evaluaciji Direktive 2000/53/EZ zaključeno je da njezine odredbe o konstrukciji vozila, namijenjene da se olakša rastavljanje i da se više koriste reciklirani materijali, imaju vrlo ograničen učinak na konstrukciju i proizvodnju novih vozila jer nisu dovoljno detaljne, konkretne i mjerljive.

¹³ Smjernice korespondenata br. 9 o otpremama otpadnih vozila.
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Za rješavanje pitanja konstrukcije svih vozila koja se stavljaju na tržište u Uniji i pitanja kraja njihova životnog vijeka potrebno je utvrditi usklađene zahtjeve za kružnost koji se provjeravaju u trenutku homologacije. Konstrukcija i proizvodnja vozila tako da njihovi dijelovi i sastavni dijelovi budu ponovno uporabljivi i da se sadržani materijali mogu reciklirati važne su kako bi se izbjegla nemogućnost ispravnog vrednovanja tih dijelova, sastavnih dijelova i materijala na kraju životnog vijeka vozila. Stoga bi proizvođači vozila i njihovi dobavljači trebali već u ranoj fazi razvoja novih vozila sustavno primjenjivati konstrukcijske strategije kojima se poboljšava mogućnost ponovne uporabe i recikliranja. U skladu s tim novi tipovi vozila trebali bi se i dalje konstruirati tako da je najmanje 85 % njihove mase moguće ponovno uporabiti ili reciklirati, a najmanje 95 % njihove mase ponovno upotrijebiti ili oporabiti, kako je već propisano u Direktivi 2005/64/EZ. Kako bi se osiguralo da se stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe izračunavaju na jedinstven način i da se mogu pratiti, trebalo bi uvesti novu metodologiju za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila. U toj bi metodologiji trebalo u većoj mjeri uzeti u obzir stvarni potencijal novih vozila za recikliranje, ponovnu uporabu i oporabu na kraju životnog vijeka, imajući u vidu stalan tehnološki napredak. Kako bi se zajamčili jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uvođenje takve metodologije. Dok se ne uvede takva metodologija, stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe trebale bi se nastaviti izračunavati u skladu s normom ISO 22628:2002, kako je propisano u Direktivi 2005/64/EZ.

- (14) Vozila bi trebala biti konstruirana i proizvedena tako da se ograniči prisutnost zabrinjavajućih tvari. U svojoj komunikaciji od 14. listopada 2020. naslovljenoj „Strategija održivosti u području kemikalija – Prelazak na netoksični okoliš” („Strategija za kemikalije”)¹⁴ Komisija je navela da zabrinjavajuće tvari treba sve manje upotrebljavati i što češće im nalaziti zamjenu, a najopasnije tvari postupno ukidati ako nisu nužne, posebno u proizvodima široke potrošnje. U skladu s tim upotrebu zabrinjavajućih tvari u materijalima u vozilima odnosno dijelovima i sastavnim dijelovima vozila trebalo bi što više smanjiti kako vozila i materijali reciklirani iz vozila ne bi ni u jednoj fazi životnog ciklusa vozila štetno utjecali na zdravlje ljudi ili na okoliš.
- (15) U Direktivi 2000/53/EZ već je ograničena upotreba olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima, uz izuzeća na temelju kojih se te tvari smiju upotrebljavati za određene namjene. U ovoj bi se Uredbi trebalo preuzeti ta postojeća pravila. Međutim, radi osiguravanja dosljednosti zakonodavstva o kemikalijama pitanje ograničenja povezanih sa stavljanjem na tržište i upotrebom drugih tvari u vozilima trebalo bi rješavati u okviru Uredbe (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵. Isto tako, za tvari čija je upotreba uređena Uredbom (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ ograničenja bi trebalo uvoditi na temelju odredaba iz te uredbe. Stoga se ovom Uredbom ne bi trebalo moći ograničiti tvari u vozilima koje nisu olovo, živa, kadmij i šesterovalentni krom.

¹⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 14. ~~studenog~~ **listopada** 2020., Strategija održivosti u području kemikalija – Prelazak na netoksični okoliš (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Uredba (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 793/93 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EZ i 2000/21/EZ (SL L 396, 30.12.2006., str. 1.).

¹⁶ Uredba (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o postojećim organskim onečišćujućim tvarima (SL L 169, 25.6.2019., str. 45.).

- (16) U Direktivi 2000/53/EZ navedena su izuzeća od ograničenja na korištenje olova i kadmija u baterijama u vozilima, koja se preuzimaju u ovoj Uredbi. Međutim, korištenje tvari u baterijama detaljno je uređeno Uredbom (EU) 2023/[...]1542 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷. Stoga bi se pitanja tih tvari trebala rješavati u okviru te uredbe te bi se ograničenja i izuzeća koja se odnose na te tvari trebala naposljetku, prema potrebi, prenijeti u tu uredbu [...] putem odredbe o izmjeni iz ove Uredbe. [...]
- (17) Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi i dalje trebala biti delegirana ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu izmjena izuzeća od ograničenja na korištenje olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima na temelju ove Uredbe. Prije mijenjanja ili brisanja takvih izuzeća trebalo bi napraviti procjenu socioekonomskih posljedica takvih izmjena, koja se ne spominje u Direktivi 2000/53/EZ, uključujući razmatranje dostupnosti alternativnih tvari i utjecaja na zdravlje ljudi i okoliš tijekom cijelog životnog ciklusa vozila. Europska agencija za kemikalije trebala bi u toj procjeni pomagati Komisiji radi djelotvornog donošenja odluka, koordinacije i upravljanja tehničkim, znanstvenim i administrativnim aspektima izmjena ove Uredbe u pogledu ograničenja na korištenje tvari u vozilima.

¹⁷ Uredba (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od [...] 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ (SL L 191, 28.7.2023., str. 1–117.[...]).

- (18) Kako bi se povećala kružnost u automobilskom sektoru, vozila bi se postupno trebala konstruirati i proizvoditi na način koji, umjesto primarnih sirovina, uključuje reciklirane materijale. Korištenje recikliranih materijala omogućuje resursno učinkovitije iskorištavanje materijala, dekarbonizira proizvodnju i smanjuje negativne posljedice koje korištenje primarnih sirovina ima na okoliš. Povećana kružnost vozila proizvedenih u trećim zemljama koja se stavljaju na tržište Unije isto će tako doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova na globalnoj razini, među ostalim u Uniji. Time se i smanjuju ovisnosti o sirovinama i energiji povezane s opskrbom primarnim sirovinama i jačaju tržišta sekundarnih sirovina. Premda ne postoje zahtjevi za korištenje recikliranog sadržaja na globalnoj razini, mnogi proizvođači u svoja vozila već ugrađuju reciklirane materijale. Utvrđivanjem ciljeva i jedinstvenih odredaba o izračunavanju recikliranog sadržaja osigurat će se pravna sigurnost te će se doprinijeti stvaranju poštenog tržišnog natjecanja među proizvođačima. Zahtjevi će se primjenjivati na sve proizvođače koji namjeravaju stavljati vozila na tržište Unije, neovisno o tome gdje se nalaze. Imajući u vidu važnost globalnih lanaca vrijednosti u automobilskom sektoru, na temelju ove Uredbe trebalo bi biti moguće dobavljati sekundarne sirovine iz zemalja izvan Unije.

- (19) S obzirom na nisku stopu recikliranja plastike, a posebno iz otpadnih vozila, i na općenito negativne utjecaje drugih oblika obrade plastičnog otpada, primjereno je povećati korištenje reciklirane plastike u vozilima. U tu bi svrhu trebao postojati obvezan cilj za udio plastike reciklirane iz otpada nakon potrošnje koji se treba koristiti u novim vozilima. U skladu s tim, svaki tip vozila trebao bi sadržavati [...] plastiku dobivenu recikliranjem iz plastičnog otpada nakon potrošnje, uz postupno povećanje postotaka. Dvadeset pet posto tog cilja za reciklirani plastični sadržaj u tipovima vozila trebalo bi postići korištenjem plastike reciklirane iz otpadnih vozila [...]. {Odabir plastike obuhvaćene opsegom ciljeva temelji se na vrstama plastike koje se mogu reciklirati kako je navedeno u namjenskoj studiji Zajedničkog istraživačkog centra (JRC)¹⁸ i procjeni učinka. U tim se dokumentima termosetovi osim poliuretanskih pjena u sjedalima i elastomeri ne uzimaju u obzir pri izračunu ciljeva s obzirom na to da je termosetove posebno teško reciklirati i da su gume predložene kao prioritetan proizvod u okviru Uredbe o ekološkom dizajnu održivih proizvoda.} Međutim, ako nedostupnost ili previsoke cijene određene reciklirane plastike pretjerano otežavaju postizanje usklađenosti s minimalnim postocima, Komisija bi trebala biti ovlaštena dopuniti Uredbu utvrđivanjem privremenih odstupanja od ciljeva za reciklirani plastični sadržaj, uz savjetovanje s državama članicama. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela plastike oporabljene iz otpada nakon potrošnje; ~~odnosno~~ i iz otpadnih vozila, koji se treba nalaziti i biti ugrađen u tipu vozila u skladu s drugim zakonodavstvom Unije koje dosljedno i na horizontalan način obuhvaća širi raspon tokova otpada i proizvoda.

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

- (19a) Promicanje upotrebe reciklirane plastike u vozilima temelji se na pretpostavci da je sâm reciklirani sadržaj proizveden na okolišno održiv način kako bi se smanjio ugljični otisak i poticalo kružno gospodarstvo. U tu je svrhu potrebno uspostaviti određene zaštitne mjere kako bi se zajamčilo da se načinom dobivanja recikliranog sadržaja ne poništavaju koristi za okoliš koje proizlaze iz upotrebe tog recikliranog sadržaja u vozilima. Stoga je povezana pitanja u vezi s okolišem potrebno riješiti ne diskriminirajući domaću i uvezenu recikliranu plastiku. U tu svrhu, kako bi se uračunala u ciljeve u pogledu recikliranog sadržaja utvrđene u Uredbi, reciklirana plastika trebala bi podlijevati jednakim uvjetima u pogledu zahtjeva za zaštitu zdravlja ljudi, klime i okoliša, među ostalim u pogledu emisija i gospodarenja otpadom, bez obzira na to odvija li se recikliranje unutar ili izvan Europske unije.
- (19b) Odvojeno sakupljanje plastičnog otpada ključno je jer ima izravan pozitivan učinak na stopu sakupljanja, kvalitetu sakupljenog materijala i kvalitetu reciklata. Omogućuje visokokvalitetno recikliranje i potiče korištenje kvalitetnih sekundarnih sirovina. Napredak prema „društvu koje reciklira” doprinosi izbjegavanju nastajanja otpada i potiče upotrebu otpada kao resursa, pri čemu se izbjegava ovisnost o resursima na nižim razinama hijerarhije otpada sa štetnim učincima na okoliš i ne zanemaruje gospodarenje otpadom na način prihvatljiv za okoliš. Odvojenim sakupljanjem izbjegava se i miješanje opasnog i neopasnog otpada, čime se jamči sigurnost otpada i njegovih pošiljaka, te izbjegava onečišćenje, kako je predviđeno međunarodnim pravilima kao što su Baselska konvencija o nadzoru prekograničnog prometa opasnog otpada i njegovu odlaganju¹⁹ od 22. ožujka 1989., Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982.²⁰, Konvencija o sprečavanju onečišćenja mora potapanjem otpadnih i drugih tvari sastavljena u Londonu 29. prosinca 1972. i njezin Protokol iz 1996. te Prilog V. Međunarodnoj konvenciji o sprečavanju onečišćenja mora s brodova od 2. studenoga 1973. (MARPOL), kako je izmijenjena povezanim Protokolom iz 1978.

¹⁹ SL L 39, 16.2.1993., str. 3.

²⁰ SL L 179, 23.6.1998., str. 3.

(19c) Konvencijom o dalekosežnom prekograničnom onečišćenju zraka²¹, sastavljenom u Ženevi 14. studenoga 1979., od stranaka se zahtijeva da zaštite okoliš od onečišćenja zraka te da nastoje ograničiti i, koliko je to moguće, postupno smanjiti i spriječiti onečišćenje zraka, uključujući dalekosežno prekogranično onečišćenje zraka. Na temelju Konvencije o zaštiti i uporabi prekograničnih vodotoka i međunarodnih jezera²², sastavljene u Helsinkiju 17. ožujka 1992., stranke su dužne poduzeti mjere za sprečavanje, kontrolu i smanjenje svih prekograničnih posljedica onečišćenja voda. U skladu s Deklaracijom iz Rija donesenom 1992. na Konferenciji Ujedinjenih naroda o okolišu i razvoju, u načelu bi onečišćivač trebao snositi troškove onečišćenja. Stoga bi industrijske aktivnosti kao što je recikliranje plastike trebale biti popraćene mjerama za sprečavanje i smanjenje onečišćenja.

(19ca) Uvjeti koji se primjenjuju na materijal recikliran u trećim zemljama, uključujući zahtjeve za reviziju, trebali bi se početi primjenjivati tek [48 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe], a Komisija bi trebala detaljnije procijeniti očekivani učinak tih uvjeta s obzirom na razvoj stanja na tržištu i trgovinskih odnosa te o svojoj procjeni izvijestiti Vijeće i Europski parlament [24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

(19ad) Kako bi se ostvarili ciljevi za integraciju recikliranog sadržaja na temelju ove Uredbe, Komisija bi do 95 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe trebala objaviti preispitivanje stanja tehnološkog razvoja i okolišne učinkovitosti plastike na biološkoj osnovi u vozilima te, prema potrebi, predstaviti zakonodavni prijedlog sa zahtjevima i ciljevima u pogledu održivosti.

²¹ SL L 171, 27.6.1981., str. 13.

²² SL L 186, 5.8.1995., str. 44.

- (20) Automobilski sektor jedan je od najvećih potrošača čelika, a trenutačno se u novim vozilima i dalje koristi malo recikliranog čelika. Kako bi se doprinijelo smanjenju ugljičnog otiska proizvodnje novih vozila i podržalo preusmjeravanje automobilske industrije prema klimatskoj neutralnosti, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla propisati minimalni udio čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipovima vozila. Utvrđivanju budućeg cilja trebala bi prethoditi namjenska studija Komisije, koja će se izraditi uz savjetovanje s relevantnim dionicima i kojom će se obuhvatiti svi relevantni tehnički, okolišni i gospodarski faktori koji se odnose na izvedivost tog cilja. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela čelika oporabljenog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipu vozila.
- (21) Postoji potencijal da se poveća korištenje recikliranog sadržaja u vozilima i za druge materijale koji se obično koriste u automobilske industriji, a čija su tržišta sekundarnim sirovinama slabije razvijena, čiji je otisak povezan s proizvodnjom primarnih sirovina velik ili čije su stope recikliranja ograničene, dok tehnologije za razvrstavanje i recikliranje napreduju. Stoga je primjereno da Komisija ocijeni poželjnost, izvedivost i učinke postavljanja ciljeva za reciklirani sadržaj neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta i bora koji se koriste u trajnim magnetima, aluminija i njegovih slitina odnosno magnezija i njegovih slitina. Kako bi se utvrdila izvedivost potencijalnog utvrđivanja ciljeva za određene vrste slitina aluminija i magnezija, u studiji bi trebalo općenito razmotriti odnos potražnje i sekundarne opskrbe, a specifično pozitivne i negativne strane krajnosti potpunog iskorištavanja ekonomija razmjera na temelju određivanja najmanjeg broja skupina slitina i maksimalnog zadržavanja vrijednosti utvrđivanjem većeg raspona konkretnih vrsta slitina.

- (22) Kako bi se ojačala slabije razvijena tržišta sekundarnim sirovinama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla utvrditi minimalne udjele [...] aluminija i njegovih slitina, magnezija i njegovih slitina i neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipovima vozila. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila. Metodologija je potrebna za pojašnjenje definicija otpadaka nakon potrošnje i otpadaka prije potrošnje. To je bitno za poticanje bolje kvalitete i zadržavanja vrijednosti, osobito za frakcije nakon potrošnje. Kako bi se promicala dekarbonizacija na temelju većeg korištenja recikliranog sadržaja, potrebne su jasne definicije za poticanje recikliranja otpadaka nakon potrošnje uz smanjenje uporabe otpadaka prije potrošnje, koji obično imaju isti ugljični otisak kao i primarne sirovine.
- (23) U skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2024/1252[...] Europskog parlamenta i Vijeća²³ i uzimajući u obzir da je ovom Uredbom potrebno uspostaviti odredbe o recikliranom sadržaju u vozilima i o kritičnim sirovinama koje se koriste u dijelovima i sastavnim dijelovima vozila, te bi se odredbe trebale provoditi kao provedba odredaba Uredbe (EU) 2024/1252[...] specifična za sektor. Time će se pojednostavniti i integrirati različite obveze informiranja, označivanja i uklanjanja na temelju postupaka iz ove Uredbe s takvim obvezama za druge dijelove, sastavne dijelove i materijale. Nadalje, kako bi se osigurala dosljedna primjena odredaba obaju instrumenata, Uredbu (EU) 2024/1252 trebalo bi u potrebnoj mjeri izmijeniti odredbom o izmjeni u ovoj Uredbi.

²³ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za sigurnu i održivu opskrbu kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) Kako bi se osiguralo da se baterije recikliraju u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2023/1542 [...] i da se i motori električnog pogona, koji sadržavaju znatne količine elemenata rijetkih zemalja, mogu zamijeniti i reciklirati, potrebno je uvesti konstrukcijske zahtjeve za nove tipove vozila na temelju kojih će ovlaštena postrojenja za obradu ili vršitelji popravaka i održavanja moći lako ukloniti te baterije i motore električnog pogona u bilo kojoj fazi životnog vijeka vozila. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati ovu Uredbu revidiranjem popisa dijelova i sastavnih dijelova koji moraju biti konstruirani tako da ih se može uklanjati iz vozila ili zamjenjivati u njemu. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu tog zahtjeva za konstrukciju, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji.
- (25) U skladu sa sustavom homologacije tipa utvrđenim u Uredbi (EU) 2018/858 proizvođači su dužni konstruirati svoja vozila, sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice tako da budu sukladni s homologiranim tipom vozila. Kako bi se osiguralo da proizvođači ispunjavaju zahtjeve za kružnost koji se na njih primjenjuju u fazi homologacije i koji su utvrđeni ovom Uredbom i da homologacijska tijela mogu provjeriti tu sukladnost, proizvođači moraju u opisnu dokumentaciju uvrstiti informacije potrebne za homologacijski postupak. Kako bi se povećala transparentnost i osiguralo da su potrebne homologacijske informacije prikazane na način usklađen sa zahtjevima iz drugog zakonodavstva kojim se uređuju zahtjevi za homologaciju vozila, Komisija bi trebala izmijeniti pravila utvrđena u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683²⁴ kojima se standardiziraju dokumenti i informacije koje treba uključiti u opisnu dokumentaciju i time određuju administrativni zahtjevi za homologaciju tipa.

²⁴ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.).

- (26) Kako bi se osiguralo da proizvođači osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila poduzimaju mjere za ispunjavanje zahtjeva za kružnost iz ove Uredbe i kako bi ih se potaknulo da poboljšaju kružnost tipova vozila koje stavljaju na tržište, proizvođači bi trebali izraditi sveobuhvatnu strategiju za kružnost za svaku kategoriju vozila u kojoj proizvedu novi tip i dostaviti je homologacijskom tijelu. Ta bi se strategija trebala zasnivati na provjerenim tehnologijama koje su raspoložive ili koje se razvijaju u trenutku podnošenja zahtjeva za homologaciju vozila te bi je trebalo periodično ažurirati. Komisija bi trebala redovito izvješćivati o kružnosti automobilskeg sektora na temelju strategija za kružnost koje dostavljaju proizvođači. Kako bi se uzelo u obzir tehnički i znanstveni napredak u proizvodnji vozila i gospodarenju otpadnim vozilima, tržišna kretanja u automobilskeg sektoru i regulatorne promjene, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati prilog sa zahtjevima za sadržaj strategije za kružnost i za njezino ažuriranje.
- (27) Kako bi se povećala transparentnost korištenja recikliranih materijala u automobilskeg sektoru i potaknulo povećanje udjela recikliranog sadržaja, od proizvođača vozila trebalo bi se zahtijevati da dostave tehničku dokumentaciju u kojoj je prikazan postotak recikliranih materijala koji se nalaze u novim tipovima vozila za koje se traži homologacija. Taj bi se zahtjev trebao primjenjivati na one materijale čije bi povećanje udjela recikliranog sadržaja u vozilima bilo iznimno korisno za zaštitu okoliša. Među dokumentima u zahtjevu za homologaciju podnesenom homologacijskom tijelu trebala bi se nalaziti obvezna deklaracija o tome.

- (28) Pristup ažurnim informacijama i pravodobna komunikacija između proizvođača vozila i subjekata za gospodarenje otpadom u cijelom automobilskom lancu vrijednosti važni su za maksimalno povećanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova vozila i za osiguravanje kvalitetnijeg recikliranja otpadnih vozila. Proizvođači bi stoga subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja trebali omogućiti neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama za sigurno uklanjanje i zamjenu određenih dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji se nalaze u vozilu. Subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja te bi informacije trebale dati pregled koraka postupka i jasne upute za primjenu alata ili tehnologija potrebnih za pristup baterijama električnih vozila i njihovo uklanjanje, uključujući alate ili tehnologije koji omogućuju njihovo sigurno pražnjenje, i za pristup motorima električnog pogona i njihovo uklanjanje. Te bi informacije ujedno trebale pomoći u identificiranju, lociranju i uklanjanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala s kojih treba ukloniti onečišćenja i koje treba ukloniti iz vozila prije rezanja te dijelova i sastavnih dijelova s trajnim magnetima koji sadržavaju kritične sirovine iz Uredbe (EU)[...] 2024/1252. To bi se trebalo učiniti preko komunikacijskih platformi koje su uspostavili proizvođači, a informacije bi se trebale davati besplatno, uz iznimku administrativnih troškova. Homologacijska tijela trebala bi provjeriti jesu li proizvođači dostavili tražene informacije. Radi redovitog ažuriranja opsega informacija koje proizvođači trebaju davati subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog V.
- (29) Premda se digitalno kodiranje sve više koristi za provjeru različitih dijelova i sastavnih dijelova vozila, u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ utvrđeno je da bi takvo kodiranje moglo biti prepreka za potencijal ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja nekih dijelova i sastavnih dijelova. Stoga je važno da se od proizvođača vozila traži da dostave informacije koje specijaliziranim subjektima za gospodarenje otpadom omogućuju da riješe probleme koje stvaraju ti digitalno kodirani dijelovi i sastavni dijelovi vozila ako takvo kodiranje onemogućuje njihov popravak, održavanje odnosno korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.

- (30) Proizvođači i njihovi dobavljači trebali bi se služiti standardima kodiranja sastavnih dijelova i materijala koji su izvorno uvedeni Odlukom Komisije 2003/138/EZ²⁵ za označivanje i prepoznavanje plastičnih i elastomernih dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila. Trebali bi osigurati da su svi dijelovi i sastavni dijelovi vozila označeni u skladu s drugim primjenjivim zakonodavstvom Unije, posebno kad je riječ o označivanju baterija i trajnih magneta u vozilima koja stavljaju na tržište. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog VI. u kojem se određuje način označivanja dijelova i sastavnih dijelova vozila.

²⁵ Odluka Komisije 2003/138/EZ od 27. veljače 2003. o utvrđivanju norme za obilježavanje dijelova i materijala u vozilu na temelju Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 53, 28.2.2003., str. 58–59.).

- (31) Radi lakše obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka proizvođači vozila trebali bi digitalno dostavljati točne, potpune i ažurne informacije potrebne za sigurno uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova vozila. Stoga bi trebalo osmisliti digitalnu putovnicu o kružnosti vozila i staviti je na raspolaganje kao nosač podataka za takve informacije, koji je usklađen s drugim postojećim i budućim digitalnim informatičkim alatima i platformama za okolišnu učinkovitost vozila u automobilskom sektoru koji su u skladu s odgovarajućim odredbama Uredbe (EU) 2023/1542[...], Uredbe [...]2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća²⁶ i Uredbe [...]2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća²⁷. Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje tehničkih zahtjeva za osmišljavanje i funkcioniranje putovnice i pravila za lokaciju nosača podataka ili drugog identifikatora na temelju kojeg se može pristupiti putovnici vozila.

²⁶ Uredba (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, izmjeni Direktive (EU) 2020/1828 i Uredbe (EU) 2023/1542 te stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ[...].

²⁷ Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362[...].

- (32) Kako bi se osiguralo da proizvođači i drugi gospodarski subjekti podliježu istim pravilima u svim državama članicama, potrebno je utvrditi usklađena pravila za gospodarenje otpadom od otpadnih vozila. To bi trebalo dovesti do visoke razine zaštite zdravlja ljudi i okoliša u cijeloj Uniji. To bi dovelo i do boljeg usklađivanja kvalitete usluga gospodarenja otpadom koje pružaju gospodarski subjekti i olakšalo funkcioniranje tržišta sekundarnih sirovina.
- (33) Kako bi se zajamčila sigurna i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila, svaka ustanova i svako poduzeće koji namjeravaju obavljati obradu otpada za ta vozila trebali bi dobiti odobrenje od nadležnog tijela. Odobrenje bi trebalo izdati samo ako ustanova odnosno poduzeće ima [...] kapacitet potreban za obavljanje obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka u skladu s primjenjivim pravom EU-a i nacionalnim pravom, uključujući specifične zahtjeve za obradu utvrđene ovom Uredbom. Osim toga, samo bi ovlaštena postrojenja za obradu trebala biti nadležna za izdavanje potvrda o uništenju u skladu s ovom Uredbom.
- (33a) [...] Ako proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača sklapaju ugovore s ovlaštenim postrojenjima za obradu isključivo u svrhu [...] ispunjavanja svojih obveza odgovornosti proizvođača, ti bi ugovori trebali biti u skladu s načelima prava o tržišnom natjecanju i ne bi trebali uključivati odredbe kojima se ovlaštenim postrojenjima za obradu zabranjuje prodaja dijelova i sastavnih dijelova ili materijala koji proizlaze iz postupaka rastavljanja ili obrade otpada otpadnih vozila subjektima koji nisu proizvođač ni organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača. Ti bi se ugovori mogli temeljiti na obrascu koji utvrdi država članica. [...]

- (34) Direktivom 2000/53/EZ utvrđena je temeljna obveza za proizvođače vozila da pokriju dio troškova sakupljanja otpadnih vozila. Na temelju te obveze, u skladu s načelom „onečišćivač plaća” i u skladu s općim minimalnim zahtjevima za programe proširene odgovornosti proizvođača utvrđenima u Direktivi 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁸, primjereno je utvrditi zahtjeve na razini Unije za odgovornosti proizvođača vozila povezane s gospodarenjem otpadnim vozilima. Proizvođači bi trebali snositi proširenu odgovornost proizvođača za vozila koja su stavili na tržište jednom kad ta vozila dođu do kraja životnog vijeka. Proširena odgovornost proizvođača trebala bi obuhvaćati obveze da se vozila koja su proizvođači stavili na raspolaganje na tržištu države članice sakupljaju i obrađuju u skladu s ovom Uredbom i da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju ta vozila ispunjavaju ciljeve za recikliranje utvrđene ovom Uredbom.
- (35) Kako bi se olakšalo praćenje načina na koji proizvođači poštuju obveze proširene odgovornosti proizvođača, države članice trebale bi uspostaviti registar proizvođača. Kako bi se registracija olakšala, posebno ako proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje u više država članica, zahtjeve za registraciju trebalo bi uskladiti u cijeloj Uniji. Registar bi se trebao koristiti i za potrebe izvješćivanja nadležnih tijela o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača. Karakteristike i proceduralni aspekti tog registra trebali bi biti i dosljedni s registrom proizvođača uspostavljenim Uredbom (EU) 2023/1542[...] kako bi proizvođači vozila i proizvođači baterija mogli koristiti jedan jedinstveni registar. Kako bi se olakšala registracija proizvođača u svim državama članicama, Komisija bi trebala uspostaviti internetske stranice koje sadrže poveznice na sve nacionalne registre.
- (36) Kad prvi put stavlja vozila na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice u kojoj nema poslovni nastan, proizvođač bi trebao imenovati [...] ovlaštenog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača. Ako u određenoj državi članici jedan ovlašteni zastupnik zastupa više proizvođača, taj ovlašteni zastupnik trebao bi navesti ime i kontaktne podatke za svakog od zastupanih proizvođača zasebno.

²⁸ Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva (SL L 312, 22.11.2008., str. 3.).

- (37) Proizvođači bi trebali moći izabrati hoće li svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača izvršavati pojedinačno ili skupno, u okviru organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača koje u njihovo ime na sebe preuzimaju odgovornost, osim ako država članica odluči zatražiti da proizvođača zastupa organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi osiguravati povjerljivost podataka koje im proizvođači dostavljaju. Kako bi se osiguralo da su interesi svih gospodarskih subjekata primjereno uzeti u obzir i izbjeglo stavljanje subjekata za gospodarenje otpadom u nepovoljan položaj u odlukama koje se donose u programima proširene odgovornosti proizvođača, trebalo bi uspostaviti redovit dijalog među dionicima prema članku 8.a stavku 6. Direktive 2008/98/EZ u skladu s načelima prava o tržišnom natjecanju. Zaštita poslovnih tajni mora biti zajamčena. [...].
- (38) Proizvođači bi trebali financirati dio troškova sakupljanja i obrade otpadnih vozila potrebnih za ispunjavanje zahtjeva utvrđenih ovom Uredbom, a posebno obveza čiji je cilj postići bolju kvalitetu sekundarnih sirovina dobivenih iz vozila. Točnu razinu troškova takvih postupaka koje bi proizvođači trebali nadoknaditi trebalo bi odrediti uzimajući u obzir prihode ovlaštenih postrojenja za obradu i drugih subjekata za gospodarenje otpadom ostvarene prodajom rabljenih rezervnih dijelova ili sastavnih dijelova i sekundarnih sirovina dobivenih iz otpadnih vozila. U tu bi svrhu nadležna tijela trebala u suradnji s proizvođačima i subjektima za gospodarenje otpadom pratiti prosječne troškove sakupljanja, recikliranja i obrade te razinu financijskih doprinosa koje plaćaju proizvođači kako bi se osigurala pravedna raspodjela troškova među svim zainteresiranim subjektima.

- (39) Iz financijskih doprinosa proizvođača trebali bi se nadoknaditi i troškovi edukativnih kampanja usmjerenih na povećanje sakupljanja otpadnih vozila, troškovi uspostave sustava za obavješćivanje o izdavanju i prenošenju potvrda o uništenju te troškovi prikupljanja podataka i njihova dostavljanja nadležnim tijelima. Sve su te mjere neophodne radi pravilnog gospodarenja otpadnim vozilima, a posebno radi praćenja vozila za koje su proizvođači odgovorni u skladu s ovom Uredbom. Osim toga, budući da se ovom Uredbom uvode promjene u pogledu financijske odgovornosti proizvođača za sakupljanje otpadnih vozila obuhvaćenih Direktivom 2000/53/EZ, trebalo bi donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se uzeo u obzir prijelaz s Direktive 2000/53/EZ na ovu Uredbu.
- (40) Proizvođači koji odluče pojedinačno ispuniti svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača trebali bi i položiti jamstva za nadoknadu troškova gospodarenja otpadnim vozilima. Takva jamstva mogu se koristiti posebno ako ti proizvođači postanu nesolventni ili trajno prestanu poslovati.
- (41) Ako proizvođač izvršava svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača skupno u okviru organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, financijski doprinosi koje plaća proizvođač trebali bi se prilagođavati na temelju usklađenih kriterija. Takvi kriteriji trebali bi poslužiti za stvaranje gospodarskih poticaja za proizvođače za povećanje kružnosti u konstrukciji i proizvodnji novih vozila, uzimajući u obzir količinu primarnih i recikliranih materijala u vozilu, mjeru u kojoj vozilo sadržava dijelove, sastavne dijelove i materijale koje je teško ukloniti, rastaviti, ponovno upotrijebiti ili reciklirati te količinu opasnih tvari koje sadržava. Kako bi se izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta, [...] Komisiji bi trebalo dodijeliti [...] provedbene ovlasti [...] za utvrđivanje [...] detaljnih pravila o tome kako bi se trebali primjenjivati kriteriji za prilagodbu financijskih doprinosa plaćenih organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača.
- (41a) Pri provedbi Direktive 2000/53/EZ određene države članice možda su već uspostavile strukture proširene odgovornosti proizvođača i sustave gospodarenja otpadom, koji su osnova za relevantna nacionalna odobrenja i ugovorne aranžmane. Te bi države članice trebale moći nastaviti upotrebljavati te sustave, pod uvjetom da su usklađeni s obvezama iz ove Uredbe.

U slučaju organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača kojima upravlja država, a koje ne uključuju nikakva ovlaštenja zastupanog proizvođača, ne bi se trebali primjenjivati zahtjevi predviđeni u ovoj Uredbi koji se odnose na takva ovlaštenja.

Ako je naknada za proširenu odgovornost proizvođača koju naplaćuje organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača kategorizirana kao javni prihod, kao u slučaju organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača kojom upravlja država, te kako bi se poštovala proračunska pravila kojima se zahtijeva da se javni prihodi temelje na točnim podacima, država članica trebala bi moći zahtijevati da proizvođač češće od jednom godišnje izvješćuje nadležno tijelo odgovorno za registar o informacijama navedenima u članku 49., koje su relevantne za prilagođavanje naknade.

- (42) ~~S obzirom na to da~~ Vozila često postaju otpadna vozila u državi članici koja nije ona u kojoj su [...] stavljena na tržište. Dok god je moguće proizvođača u smislu ove Uredbe identificirati u državi članici u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo, taj bi proizvođač trebao snositi troškove sakupljanja i obrade. Međutim, budući da nije uvijek moguće identificirati proizvođača u državi članici u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo, također je potrebno uvesti pravila za prekograničnu proširenu odgovornost proizvođača koja bi se trebala primjenjivati samo u toj posebnoj situaciji. Tim bi se pravilima trebalo osigurati da se na temelju proširene odgovornosti proizvođača na odgovarajući način nadoknađuju troškovi sakupljanja i obrade koje snose subjekti za gospodarenje otpadom u državi članici u kojoj vozilo postane otpadno vozilo. U tu bi svrhu svaki proizvođač koji prvi put stavlja vozilo na tržište Unije trebao imenovati predstavnika za proširenu odgovornost proizvođača u svakoj državi članici i uspostaviti mehanizme za prekograničnu suradnju s odgovarajućim subjektima za gospodarenje otpadom. Proizvođači bi također trebali moći ovlastiti organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača da djeluje kao njihov ovlašteni zastupnik. Uvođenje takvog mehanizma doprinosi stvaranju jednakih uvjeta za ovlaštena postrojenja za obradu u cijeloj Uniji i olakšava razvoj pristupa na razini Unije za pojedinačnu odgovornost proizvođača. Naposljetku, kako bi se pokrio trošak aktivnosti gospodarenja otpadom, država članica također bi trebala moći zatražiti od vlasnika vozila plaćanje administrativne naknade za rabljena vozila ili vozila za koja se ne može identificirati proizvođač, a koja su prvi put registrirana u toj državi članici.

- (43) Kako bi se osiguralo poštovanje tih obveza i izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s uspostavljanjem dodatnih detaljnih pravila za obveze proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom i svojstvima prekograničnih mehanizama.
- (44) Ključan preduvjet za pravilno postupanje s otpadnim vozilima jest sakupljanje svih otpadnih vozila. Stoga bi se ovom Uredbom trebale odrediti određene obveze povezane sa sakupljanjem, prvenstveno za proizvođače, a potom i za države članice. Proizvođači bi trebali uspostaviti sustave za sakupljanje, ili sudjelovati u njihovu uspostavljanju, a države članice trebale bi donijeti sve potrebne mjere kako bi se pobrinule da su sustavi uspostavljeni i da ti sustavi doprinose postizanju ciljeva iz ove Uredbe. Sustavi sakupljanja trebali bi vlasnicima i drugim korisnicima vozila omogućiti da vozilo otpreme u ovlašteno postrojenje za obradu ili na mjesto sakupljanja bez nepotrebnog opterećenja ili troškova. To u praksi znači da bi takvi sustavi trebali na prikladan način pokrivati cijelo državno područje svake države članice. Trebali bi omogućiti i sakupljanje svih marki otpadnih vozila i otpadnih dijelova nakon popravaka vozila.
- (45) Otpadna vozila trebala bi se obrađivati samo u ovlaštenim postrojenjima za obradu, stoga ta postrojenja imaju ključnu ulogu u sakupljanju otpadnih vozila. Kako bi se olakšalo sakupljanje i osigurala odgovarajuća dostupnost postrojenja za sakupljanje otpadnih vozila, u ovoj je Uredbi predviđena mogućnost da se organiziraju mjesta za sakupljanje. Uloga takvih mjesta bila bi ograničena na sakupljanje otpadnih vozila, njihovo skladištenje u odgovarajućim uvjetima i njihov prijevoz do ovlaštenog postrojenja za obradu. Za vođenje takvog mjesta potrebna je posebna dozvola. Mjesta za sakupljanje trebala bi biti obvezna otpremati sva sakupljena otpadna vozila u ovlaštena postrojenja za obradu.

- (46) Kako bi se sva otpadna vozila djelotvorno sakupljala, potrebno je informirati javnost o postojanju sustava za sakupljanje. Vlasnici vozila trebali bi biti svjesni toga da u načelu mogu besplatno otpremiti otpadno vozilo, neovisno o tome je li baterija u njemu, na mjesto za sakupljanje ili u ovlašteno postrojenje za obradu. Ako nedostaje baterija za električno vozilo, vlasnik vozila trebao bi dokazati da je baterijom rukovao specijalizirani subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542. Kako bi se spriječilo nezakonito rastavljanje vrijednih dijelova i sastavnih dijelova iz otpadnih vozila i promicalo sakupljanje cjelovitih otpadnih vozila, mjere kojima se utvrđuje je li otprema otpadnih vozila besplatna mogle bi biti utemeljene na financijskim poticajima. U edukativnoj kampanji proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi se objašnjavati i posljedice nepravilnog sakupljanja i obrade otpadnih vozila za okoliš i zdravlje ljudi.
- (47) Ovlašteno postrojenje za obradu trebalo bi izdati potvrdu o uništenju posljednjem vlasniku vozila nakon otpreme otpadnog vozila [...]. To je potrebno kako bi se osigurao pravilan nadzor gospodarenja otpadnim vozilima. Minimalni zahtjevi za tu potvrdu trenutačno su utvrđeni u Odluci Komisije 2002/151/EZ²⁹, a sadržaj te odluke trebao bi biti uključen u ovu Uredbu, uz potrebne prilagodbe. Tu bi potvrdu trebalo izdavati u elektroničkom obliku i dostaviti posljednjem vlasniku otpadnog vozila nakon čega bi je ovlašteno postrojenje za obradu [...] trebalo proslijediti nadležnim tijelima države članice jer njezina predaja omogućuje poništenje registracije vozila. Trebalo bi biti moguće elektroničkim sustavom prosljeđivati i dokumente kojima se potvrđuje sakupljanje otpadnog vozila i potvrde o uništenju.

²⁹ Odluka Komisije 2002/151/EZ od 19. veljače 2002. o minimalnim zahtjevima za potvrdu o uništenju otpadnog vozila koja se izdaje u skladu s člankom 5. stavkom 3. Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 50, 21.2.2002., str. 94.).

- (48) Iako je u Direktivi 2000/53/EZ utvrđena obveza da se sva otpadna vozila predaju na obradu u ovlašteno postrojenje za obradu, postoji znatan udio vozila za koje nije poznato gdje se nalaze, a za koje je moguće da su nezakonito obrađena ili izvezena kao otpadna vozila ili da njihov status nije pravilno prijavljen tijelima za registraciju država članica. Takva se vozila nazivaju „vozila za koja se ne zna gdje se nalaze”. Države članice trebale bi ojačati suradnju kako bi se smanjio broj otpadnih vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Priznavanje potvrda o uništenju izdanih u drugoj državi članici i obveza informiranja tijela država članica u kojima je vozilo registrirano o izdavanju potvrde o uništenju trebali bi omogućiti bolje praćenje lokacije otpadnih vozila.
- (49) Kako bi se osiguralo djelotvorno sakupljanje otpadnih vozila, trebalo bi uvesti izričite obveze za vlasnike vozila. Oni bi trebali svoje vozilo koje je na kraju životnog vijeka otpremiti na mjesto za sakupljanje ili u ovlaštena postrojenja za obradu [...]. Ako su vozila oštećena te su osiguravajuća društva za njih proglasila tehničku ili ekonomsku totalnu štetu, posebne odredbe trebale bi se primjenjivati i na njih. U slučaju napuštenih vozila nadležna tijela trebala bi utvrditi pravila za proglašavanje vozila otpadnim vozilom i postupati u skladu s odredbama ove Uredbe. Napuštena vozila uključuju slučajeve u kojima su vozila ostavljena bez nadzora ili su nezakonito ostavljena na javnoj imovini ili vozila koja su parkirana na privatnoj imovini bez suglasnosti vlasnika imovine ili vozila koja nisu preuzeta nakon što su nadležna tijela obavijestila vlasnika vozila ili vozila koja, prema mišljenju nadležnih tijela, predstavljaju opasnost za cestovni promet.
- (50) Kako bi se osigurala ujednačena i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila u Uniji, bitno je osigurati da ovlaštena postrojenja za obradu prihvaćaju i obrađuju sva otpadna vozila, dijelove, sastavne dijelove i materijale, uključujući otpadne dijelove nakon popravaka vozila, u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe, najboljim raspoloživim tehnikama i Direktivom 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁰.

³⁰ Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama (SL L 334, 17.12.2010., str. 17.).

- (51) S obzirom na ključnu ulogu ovlaštenih postrojenja za obradu u gospodarenju otpadnim vozilima na način koji neće imati nepovoljne utjecaje na okoliš ni zdravlje ljudi i koji doprinosi postizanju ciljeva Unije koji se odnose na kružno gospodarstvo, potrebno je utvrditi obveze koje se primjenjuju na takva postrojenja i koje obuhvaćaju sve njihove aktivnosti, od prihvata i skladištenja otpadnog vozila do njegove konačne obrade.
- (52) Kako bi se osigurala sljedivost njihovih aktivnosti, ovlaštena postrojenja za obradu trebala bi evidentirati izvršene postupke obrade i elektronički čuvati evidenciju najmanje tri godine te tu evidenciju moći na zahtjev pokazati relevantnim nacionalnim tijelima.
- (53) Uklanjanje onečišćenja iz otpadnog vozila prvi je korak u sprečavanju štete za okoliš, štete za zdravlje ljudi i rizika za sigurnost na radu. Stoga je bitno da se iz otpadnog vozila nužno ukloni onečišćenje ~~što prije~~ u roku od 30 dana nakon njegove otpreme u ovlašteno postrojenje za obradu, a svakako prije daljnje obrade tog vozila. U toj fazi trebalo bi izvaditi i uskladištiti otpadna ulja odvojeno od ostalih fluida pa ih dalje obrađivati u skladu s Direktivom 2008/98/EZ. Osim toga, iz otpadnog vozila trebalo bi ukloniti dijelove, sastavne dijelove i materijale koji sadržavaju olovo, kadmij, živu i šesterovalentni krom kako bi se spriječile štetne posljedice za ljude ili okoliš.
- (54) Kako bi se osigurala pravilna provedba Uredbe (EU) 2023/1542 [...], sve baterije ugrađene u vozila potrebno je zasebno ukloniti iz otpadnog vozila i pohraniti na predviđeno područje radi daljnje obrade.

- (55) Kako bi se povećao potencijal za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova i očuvala visoka vrijednost sekundarnih materijala iz otpadnih vozila, određeni dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi se obvezno ukloniti iz otpadnog vozila prije rezanja. Ti dijelovi i sastavni dijelovi [...] trebali bi se ukloniti ručnim ili poluautomatskim rastavljanjem na nerazoran način. Ako dijelovi i sastavni dijelovi ne mogu ispuniti bilo koju od tih svrha, uključujući slučajeve kada nema tržišne potražnje za ponovnom uporabom, ponovnom proizvodnjom ili obnavljanjem, ti se dijelovi i sastavni dijelovi mogu ukloniti i na destruktivan (poluautomatiziran) način. Kako bi se potaknuo napredak tehnologija za rastavljanje, razvrstavanje, rezanje i obradu nakon rezanja, trebalo bi se omogućiti odstupanje od zahtjeva za obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova [...]. Trebalo bi dokazati da se primjenom tih tehnologija ti dijelovi i sastavni dijelovi mogu ukloniti jednako djelotvorno kao ručno ili poluautomatski i da se pri tome neće smanjiti kvaliteta frakcija koje proizlaze iz obrade. U tu su svrhu u dijelu G Priloga VII. uključeni kriteriji za rezanje s drugim otpadom i granične vrijednosti za poboljšanje kvalitete izlaznih frakcija. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog VII.
- (56) Nakon što ovlaštena postrojenja za obradu uklone dijelove i sastavne dijelove iz otpadnog vozila, trebala bi pažljivo procijeniti i utvrditi jesu li ti dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje na temelju objektivnih kriterija koji se odnose na tehničke karakteristike dijelova i sastavnih dijelova i na zahtjeve za sigurnost vozila.
- (57) U Uredbi (EU) 2023/[...]1542 utvrđena su pravila za održivost, učinkovitost, sigurnost, sakupljanje, recikliranje i prenamjenu baterija i informacije koje su gospodarskim subjektima potrebne za uklanjanje baterija. U ovoj bi se Uredbi trebao uzeti u obzir potencijal za prenamjenu baterija tako što će se baterije električnog vozila isključiti s popisa osnovnih dijelova i osnovnih sastavnih dijelova kako bi se omogućilo da se na obradu besplatno dostave električna vozila bez baterije ako posljednji vlasnik vozila dostavi dokumentaciju kojom se dokazuje da je baterijom rukovao specijalizirani subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542.

- (58) S obzirom na prepoznati potencijal ponovne proizvodnje i obnavljanja u automobilskom sektoru i doprinos tih aktivnosti kružnom gospodarstvu gospodarskim subjektima u tom sektoru potrebna je pravna jasnoća. Stoga bi trebalo pojasniti da dijelove i sastavne dijelove koji su uklonjeni iz otpadnog vozila, a pogodni su za trenutačnu ponovnu uporabu ili daljnju ponovnu proizvodnju ili obnavljanje koje provode specijalizirani subjekti ne bi trebalo smatrati otpadom. Dijelovi i sastavni dijelovi koji su uklonjeni iz otpadnih vozila i koje su ovlaštena postrojenja za obradu ocijenila prikladnima za ponovnu uporabu obično su namijenjeni za sekundarnu uporabu, a u slučaju obnavljanja ili ponovne proizvodnje šalju se specijaliziranim subjektima. Kako bi se poštovala hijerarhija otpada i potaknula kružna upotreba rezervnih dijelova, ne bi trebalo ograničavati prijenos takvih dijelova i sastavnih dijelova među gospodarskim subjektima. Te dijelove i sastavne dijelove treba propisno provjeriti, očistiti i, prema potrebi, ispitati u ovlaštenom postrojenju za obradu kako bi se mogli odmah ponovno upotrijebiti bez ikakve druge prethodne obrade ili kako bi u drugim slučajevima bili prikladni za daljnju ponovnu proizvodnju ili obnavljanje. Nakon što takve dijelove i sastavne dijelove prenese ovlašteno postrojenje za obradu, oni se ne bi trebali smatrati otpadom. Svaki prijenos takvih dijelova ili sastavnih dijelova trebao bi uključivati tehničku procjenu njihova funkcioniranja, pravilno označivanje i odgovarajuću ambalažu za sprečavanje oštećenja tijekom prijevoza. Osim toga, prodavatelj dijelova trebao bi dostaviti primjerak računa ili ugovora u vezi s prijenosom. [...] S druge strane, dijelovi i sastavni dijelovi koji nisu prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje trebali bi se smatrati otpadom te bi stoga njihov izvoz trebao biti uređen Uredbom (EU) 2024/1157 o pošiljkama otpada³¹. Relevantna nacionalna tijela trebala bi moći od ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo neki dio ili sastavni dio zatražiti dokumentaciju u kojoj je na temelju namjenske procjene potvrđena tehnička prikladnost odgovarajućih dijelova ili sastavnih dijelova za ponovnu proizvodnju, obnavljanje ili ponovnu uporabu.

³¹ Uredba (EU) 2024/1157 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. travnja 2024. o pošiljkama otpada, izmjeni uredbi (EU) br. 1257/2013 i (EU) 2020/1056 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1013/2006 (SL L, 2024/1157, 30.4.2024.).

- (59) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da rabljene rezervne dijelove i sastavne dijelove javnosti nude nepoznati prodavači i da oni često potječu iz nezakonitih aktivnosti. Stoga bi trebalo uvesti nove zahtjeve za trgovanje rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Takvi dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi prije svega biti obilježeni oznakom na kojoj je naveden identifikacijski broj vozila iz kojeg je dio ili sastavni dio uklonjen i pojedinosti o subjektu koji ih je uklonio, trebali bi biti primjereno zaštićeni od oštećenja tijekom prijevoza, utovara i istovara dijelova i sastavnih dijelova te bi trebali biti popraćeni primjerkom računa ili ugovora u vezi s prijenosom dijelova ili sastavnih dijelova radi ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja [...].
- (59a) Ako je krajnji korisnik potrošač, prodaja rabljenih, ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova između poduzeća i potrošača bila bi obuhvaćena Direktivom (EU) 2019/771 Europskog parlamenta i Vijeća³². Tom se direktivom zahtijeva da prodana roba bude u skladu s ugovorom o kupoprodaji te se propisuju odgovornost prodavatelja i pravni lijekovi za potrošače u slučaju neusklađenosti, kao što su besplatan popravak ili zamjena robe. Budući da se dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu ili obnovljeni dijelovi i sastavni dijelovi koji su uklonjeni smatraju rabljenom robom u smislu Direktive (EU) 2019/771, prodavatelj i potrošač mogu dogovoriti kraći rok odgovornosti ili zastare koji nije kraći od jedne godine ako je dotična država članica predvidjela takvu mogućnost. Dotične gospodarske subjekte potiče se da potrošačima i njihovim kupcima u transakcijama među poduzećima pruže komercijalna jamstva o ponovno upotrijebljenim, ponovno proizvedenim i obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima.

³² Direktiva (EU) 2019/771 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2019. o određenim aspektima ugovora o kupoprodaji robe, izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive 2009/22/EZ te stavljanju izvan snage Direktive 1999/44/EZ (SL L 136, 22.5.2019., str. 28–50.).

- (60) U interesu sigurnosti na cestama i zaštite okoliša neki sastavni dijelovi i dijelovi uklonjeni iz otpadnih vozila ne bi se trebali ponovno upotrebljavati, ponovno proizvoditi ili obnavljati. Takvi dijelovi i sastavni dijelovi ne bi se trebali koristiti ni za izradu novih vozila ni u vozilima koja su već stavljena na tržište. Međutim, potrebno je utvrditi uvjete pod kojima je ponovna uporaba takvih dijelova i sastavnih dijelova prihvatljiva.
- (61) Kako bi se potaknuo razvoj i pravilno funkcioniranje tržišta Unije za ponovno uporabljive, obnovljene i ponovno proizvedene dijelove i sastavne dijelove, države članice trebalo bi potaknuti da na nacionalnoj razini daju potrebne poticaje za promicanje ponovne uporabe, obnavljanja i ponovne proizvodnje dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni tijekom eksploatacijske ili otpadne faze životnog vijeka vozila. Komisija bi trebala olakšati razmjenu informacija među državama članicama tako što će aktivno isticati one nacionalne poticaje koji su se u praksi pokazali najboljima s ciljem praćenja njihove djelotvornosti.
- (62) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da je definicija recikliranja iz te direktive preširoka i da nije u skladu s Direktivom 2008/98/EZ jer se „nasipavanje” u njoj smatra recikliranjem. Stoga bi definiciju recikliranja u ovoj Uredbi trebalo uskladiti s Direktivom 2008/98/EZ tako da ta definicija ne obuhvaća nasipavanje.
- (63) Recikliranje sve plastike iz otpadnih vozila trebalo bi neprestano poboljšavati, a važno je zajamčiti dostatnu opskrbu reciklatima kako bi se zadovoljila potražnja za recikliranom plastikom u vozilima. Stoga je potrebno definirati specifičan cilj recikliranja 30 % plastike iz otpadnih vozila. Taj bi cilj bio komplementaran s ciljevima za ponovnu uporabu i recikliranje (85 %) otpadnih vozila i za ponovnu uporabu i oporabu (95 %) otpadnih vozila prema prosječnoj težini vozila po vozilu i godini. Kako bi subjekti za gospodarenje otpadom lakše ispunili te zahtjeve, potrebno je prijelazno razdoblje od tri godine. U međuvremenu se nastavljaju primjenjivati trenutačni ciljevi za ponovnu uporabu i recikliranje (85 %) i za ponovnu uporabu i oporabu (95 %) otpadnih vozila, utvrđeni Direktivom 2000/53/EZ i na temelju definicije recikliranja iz te direktive. Dijelovi ili sastavni dijelovi koji su uspješno ponovno proizvedeni ili obnovljeni, trebali bi se uključiti u izračun ostvarenosti ciljeva u pogledu ponovne uporabe u ovlaštenim postrojenjima za obradu.

- (64) Trebalo bi povećati uporabu visokokvalitetnih sekundarnih materijala poboljšavanjem procesa rezanja otpadnih vozila. Stoga bi se otpadna vozila, njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali trebali [...] obrađivati u uređaju za rezanje zajedno s [...] drugim otpadom samo ako su ispunjeni određeni kriteriji i granične vrijednosti.
- (65) Kako bi se dodatno poboljšala kvaliteta obrade otpadnih vozila, trebalo bi omogućiti [...] da se na odlagališta samo odlažu frakcije otpada koje nastaju rezanjem otpadnih vozila, a koje sadržavaju neinertni otpad i [...] ne premašuju određene granične vrijednosti.
- (66) Otpadna vozila razvrstana su kao opasni otpad i ne mogu se izvoziti u zemlje koje nisu članice OECD-a. Otpadna vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje i dalje se mogu obrađivati izvan Unije pod uvjetom da se ta očišćena otpadna vozila otpremaju u skladu s Uredbom (EU) [...] 2024/1157.
- (67) Ako se otpadno vozilo otprema iz Unije u treću zemlju, izvoznik bi trebao dostaviti pisani dokaz koji je odobrilo nadležno tijelo odredišne zemlje kojim se potvrđuje da uvjeti obrade približno odgovaraju zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu zdravlja ljudi i okoliša utvrđenima u drugom zakonodavstvu Unije, u skladu s Uredbom (EU) [...] 2024/1157.

- (68) Kako bi se osiguralo da se otpadna vozila obrađuju na okolišno održiv način, važno je da je status vozila jasan tijekom njegova cijelog životnog vijeka, a posebno u situacijama u kojima je potrebno razlikovati rabljena vozila od otpadnih vozila. Vlasnik vozila koji namjerava prenijeti vlasništvo nad rabljenim vozilom unutar Unije ili trećim zemljama trebao bi osobito [...] predočiti dokumentaciju da vozilo nije otpadno vozilo. Ta dokumentacija može biti procjena u skladu s Prilogom I., koji sadržava kriterije za utvrđivanje toga je li vozilo otpadno vozilo, ili valjan zapisnik o tehničkom pregledu vozila. Procjena iz Priloga I., s obvezujućim kriterijima iz dijela A i indikativnim kriterijima iz dijela B, trebala bi se provesti kaskadno. Čim ispunjava jedan obvezujući kriterij iz dijela A, vozilo je otpadno vozilo. Ako se kriteriji iz dijela A ne primjenjuju, potrebno je provjeriti okvirne kriterije iz dijela B. Ako se primjenjuje jedan od tih okvirnih kriterija, potrebna je dodatna tehnička procjena kako bi se utvrdilo može li se vozilo popraviti kako bi dobilo zapisnik o tehničkom pregledu vozila. Ako to nije slučaj, dotično se vozilo smatra otpadnim vozilom. Međutim, u dijelu C Priloga I. trebalo bi utvrditi kriterije kojima bi se omogućilo izuzeće vozila koja bi inače bila razvrstana kao otpadna vozila u skladu s dijelom A ili dijelom B ako su takva vozila od posebnog kulturnog interesa. Procjenu iz Priloga I. trebao bi provesti neovisni procjenitelj za motorna vozila, ali države članice same odlučuju o tome kako točno imenovati takve neovisne procjenitelje za motorna vozila. Neovisni procjenitelji za motorna vozila trebali bi biti stručnjaci sa specijaliziranim znanjem u području automobilske tehnologije, popravka i održavanja ili procjene vrijednosti vozila, koji su imenovani kako bi pružili nepristrano stručno znanje, bez sukoba interesa s uključenim stranama. Kako bi se izbjeglo prekomjerno opterećenje za vlasnike vozila i prvenstveno usmjerilo na situaciju većine potencijalnih otpadnih vozila, trebalo bi uključiti izuzeće za prodaju tehnički ispravnih vozila od strane osoba koje nisu gospodarski subjekti i za koje se stvarna prodaja ne provodi putem ugovora na daljinu ili internetskih platformi. Ako se prodavatelj i kupac samo sastaju na internetu, ali se stvarna prodaja obavlja osobno, takva prodaja ne bi se trebala smatrati prodajom koja se provodi putem ugovora na daljinu ili internetskih platformi. Uzimajući u obzir posebnu ulogu osiguravajućih društava u pogledu oštećenih vozila, na ta bi se osiguravajuća društva trebale primjenjivati posebne odredbe kako bi se osiguralo da otpadna vozila za koja je proglašena tehnička ili ekonomska totalna šteta završe u ovlaštenim postrojenjima za obradu. [...] Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi izmjene dijela A, dijela B i dijela C odjeljka 1. točke 1. Priloga I. u kojima se određuju kriteriji je li vozilo otpadno vozilo.

- (69) U akcijskom planu EU-a: „Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”³³ istaknuta je i potreba za time da Komisija predloži nove mjere za smanjivanje vanjskog ekološkog otiska Unije povezanog s izvozom otpadnih i rabljenih vozila. Uzimajući u obzir da izvoz rabljenih vozila stvara znatne probleme za okoliš i javno zdravlje, kako je dokumentirano u Programu UN-a za okoliš³⁴, i da je Unija najveći izvoznik rabljenih vozila u svijetu, potrebno je utvrditi posebne zahtjeve na razini Unije za regulaciju izvoza rabljenih vozila [iz Unije]. Zahtjevi bi se trebali temeljiti na objektivnim kriterijima na temelju kojih se utvrđuje da rabljeno vozilo nije otpadno i da je tehnički ispravno u skladu s Direktivom 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁵. Time bi se zajamčilo da se samo rabljena vozila koja su prikladna za vožnju na cestama Unije mogu izvoziti u treće zemlje, čime se smanjuje rizik od toga da izvoz rabljenih vozila iz Unije doprinese onečišćenju zraka ili prometnim nesrećama u trećim zemljama. Kako bi se carinskim tijelima omogućilo da provjere jesu li ti zahtjevi ispunjeni u trenutku izvoza, svatko tko izvozi rabljeno vozilo trebao bi biti obvezan tim tijelima dostaviti identifikacijski broj vozila i izjavu kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo nije otpadno i da se smatra tehnički ispravnim. Trebalo bi predvidjeti odgovarajuće izuzeće u pogledu vozila od posebnog kulturnog interesa na način da se ne utječe na automatizirane carinske postupke.

³³ COM(2021)400.

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

³⁵ Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51–128.).

- (70) Važno je uspostaviti mehanizam kojim se može djelotvorno provjeriti sukladnost rabljenih vozila s izvoznim zahtjevima bez uvođenja prepreka u trgovinu između Unije i trećih zemalja. Komisija bi stoga trebala uspostaviti elektronički sustav koji bi tijelima u državama članicama omogućio da u stvarnom vremenu razmjenjuju informacije o identifikacijskom broju vozila i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Uzimajući u obzir postojeće mogućnosti i funkcionalnosti za razmjenu informacija o vozilima registriranim u Uniji među tijelima za registraciju vozila, Komisija je razvila MOVE-HUB, platformu za razmjenu poruka radi međusobnog povezivanja nacionalnih elektroničkih registara država članica. Na toj su platformi trenutačno međusobno povezani registri poduzeća za cestovni prijevoz (ERRU), registri vozačkih dozvola (RESPER), registri za osposobljavanje profesionalnih vozača (ProDriveNet), obavijesti o neuspješnim pregledima vozila na cesti (RSI) i registri tahografskih kartica vozača (TACHOnet). Funkcionalnost platforme MOVE-HUB trebala bi se stoga dodatno proširiti kako bi se omogućila razmjena informacija o identifikacijskom broju vozila i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Kako bi carinska tijela mogla elektronički i automatski provjeravati ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz izvozne zahtjeve, elektronički sustav platforme MOVE-HUB trebao bi se povezati s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća³⁶. Tom je uredbom predviđen sveobuhvatan okvir za automatizirane kontrole koji se primjenjuje na konkretne neocarinske formalnosti Unije. Stoga bi u ovoj Uredbi trebali biti utvrđeni glavni elementi koje treba provjeravati, a tehnički aspekti uvođenja te provjere bili bi utvrđeni na temelju Uredbe (EU) 2022/2399. MOT-HUB upotrebljavao bi se za razmjenu poruka među državama članicama. Za povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB države članice mogu nastaviti upotrebljavati vlastite aplikacije ili aplikacije trećih strana, uključujući Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS).

³⁶ Uredba (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. studenoga 2022. o uspostavi okruženja jedinstvenog sučelja Europske unije za carinu i izmjeni Uredbe (EU) br. 952/2013 (SL L 317, 9.12.2022., str. 1.).

- (71) Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu izvoznih zahtjeva Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za razvoj potrebnih elektroničkih sustava i njihove kompatibilnosti s nacionalnim sustavima.
- (72) Države članice trebale bi surađivati radi osiguravanja djelotvorne provedbe zahtjeva za izvoz rabljenih vozila i pružanja uzajamne pomoći. Ta bi pomoć trebala uključivati razmjenu informacija radi provjere statusa vozila prije izvoza, uključujući potvrdu informacija o registraciji u državi članici u kojoj je vozilo prethodno registrirano. Suradnja bi, među ostalim, trebala uključivati pružanje pristupa relevantnim dokumentima i informacijama, uključujući nalaze inspekcije, uz poštovanje primjenjivih propisa o zaštiti podataka kojima se uređuje tijelo primatelj zahtjeva. Nadalje, kako bi se postigla sveobuhvatna suradnja, nadležna tijela država članica trebala bi surađivati s tijelima iz trećih zemalja.
- (73) Važno je da carinska tijela mogu provoditi kontrole rabljenih vozila za izvoz u skladu s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća³⁷. Znatian udio rabljenih vozila koja napuštaju područje Unije namijenjen je zemljama u kojima su utvrđeni ili bi se mogli utvrditi uvozni zahtjevi, npr. zahtjevi u pogledu starosti ili emisija vozila. Važno je da carinska tijela mogu, kad treće zemlje službeno obavijeste Komisiju o tim zahtjevima, u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu elektronički i automatski provjeriti ispunjava li rabljeno vozilo koje se izvozi te zahtjeve. Kako bi se zaštitilo okoliš i sigurnost na cestama u trećim zemljama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi definiranja tih zahtjeva.

³⁷ Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1.).

- (74) Kako bi se spriječio rizik od toga da se vozila izvezu bez potrebnih dokumenata u kojima su navedeni identifikacijski broj vozila i tehnička ispravnost vozila i da se nepoštovanje izvoznih zahtjeva otkrije tek nakon što je vozilo već napustilo Uniju, ne bi se smjelo dopustiti da se primjenjuju [...] unos u evidenciju deklaranta i postupci samoprocjene iz Uredbe (EU) br. 952/2013. Ti bi postupci spriječili carinska tijela u provođenju kontrola u stvarnom vremenu u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, čime bi se povećao rizik od kršenja pravila Unije o izvozu rabljenih vozila.
- (75) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je smatrala da je nepostojanje zahtjeva za obvezne inspekcije nedostatak te direktive. Stoga bi ovom Uredbom državama članicama trebalo nametnuti određene obveze povezane s otkrivanjem nezakonitih aktivnosti u području sakupljanja, obrade i izvoza otpadnih vozila te utvrditi minimalne zahtjeve u pogledu učestalosti i opsega inspekcija ovlaštenih postrojenja za obradu i mjesta za sakupljanje, njihova područja primjene i značajki postrojenja koja podliježu takvim inspekcijama. Time bi se očuvala konkurentnost ovlaštenih postrojenja za obradu u odnosu na nezakonite subjekte te osiguralo kontinuirano ispunjavanje uvjeta iz dozvola i zahtjeva za sakupljanje i obradu otpadnih vozila.
- (76) Inspekcije bi trebale provjeravati poštovanje odredaba o izvozu rabljenih vozila i obradi otpadnih vozila. Ukupan broj subjekata koji će se podvrgnuti inspekcijama, uključujući ovlaštena postrojenja za obradu i mjesta za sakupljanje, kao i subjekte nad kojima se provodi inspekcija u skladu sa strategijom čiji je cilj otkrivanje nezakonitih aktivnosti, trebao bi [...] se svake godine računati kao najmanje 10 % ovlaštenih postrojenja za obradu i mjesta za sakupljanje koja djeluju u [...] državi članici. [...] Druga postrojenja i gospodarski subjekti trebali bi također biti podložni inspekcijama ako bi mogli obrađivati otpadna vozila ili prodavati rabljene rezervne dijelove i sastavne dijelove. Potrebno je istaknuti da bi inspekcije koje se provode u skladu s ovom Uredbom trebale biti dopuna inspekcijama otpreme otpadnih vozila, koje su detaljno regulirane Uredbom (EU) 2024/1157[...].

- (77) Države članice trebale bi uspostaviti mehanizme suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini kako bi se inspekcije provodile na učinkovit način. Takvi bi mehanizmi trebali omogućiti razmjenu podataka o registraciji vozila, potrebnih za praćenje vozila i provjeru jesu li ona pravilno obrađena na kraju životnog vijeka.
- (78) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere izvršavanja za suzbijanje nezakonite obrade otpadnih vozila kako bi se spriječilo da te aktivnosti naštetu okolišu ili zdravlju ljudi. Sve ustanove i poduzeća koji obrađuju otpadna vozila bez valjane dozvole ili krše uvjete ili zahtjeve iz dozvole stoga bi trebali biti podložni sankcijama. Kako bi osigurale stvarno poštovanje ove Uredbe, države članice trebale bi razmotriti i druge mjere, kao što su povlačenje dozvole ili suspenzija aktivnosti gospodarskog subjekta.
- (79) Države članice trebale bi utvrditi pravila za sankcije koje će se primjenjivati u slučaju povreda ove Uredbe i osigurati provedbu tih pravila. Sankcije bi se ponajprije trebale uvesti za kršenje odredaba o izvozu rabljenih vozila, o otpremi otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu ili na mjesta za sakupljanje i o trgovini rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Predviđene sankcije trebale bi biti djelotvorne, proporcionalne i odvraćajuće.

- (80) Kako bi se osiguralo pravilnu provedbu, praćenje i evaluaciju zakonodavstva Unije i kako bi se tržištima davale ažurne informacije o transparentnosti, potrebno je uspostaviti obveze dostavljanja podataka. Točni i valjani podaci neophodni su da bi Komisija procijenila funkcioniraju li mjere predložene Uredbom ispravno i da bi, prema potrebi, predložila daljnje prilagodbe radi ekološki prihvatljive obrade otpadnih vozila ili pojednostavnjenja provedbe ove Uredbe. Kako bi se ograničilo opterećenje zbog dostavljanja podataka, trebali bi se dostavljati samo podaci koji su neophodni za provedbu ove Uredbe, a samo dostavljanje trebalo bi biti digitalno. Na temelju tih elemenata trebalo bi odrediti koje podatke gospodarski subjekti trebaju dostavljati relevantnim tijelima, a države članice Komisiji. Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu zahtjeva za izvješćivanje, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. U provedbenim aktima, koji bi trebali zamijeniti Odluku Komisije 2005/293/EZ³⁸, trebalo bi utvrditi i metodologiju za izračun i provjeru jesu li postignuti ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i oporabe.
- (81) Nadležna tijela država članica imaju važnu ulogu u provjeri poštovanja obveza utvrđenih u ovoj Uredbi koje se odnose na sakupljanje otpadnih vozila i gospodarenje njima, uključujući bolje praćenje lokacije vozila od strane tih tijela i suzbijanje nezakonitog obrađivanja otpadnih vozila. Države članice stoga bi trebale zahtijevati da subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima dostavljaju podatke koji im omogućuju bolje praćenje provođenja odredaba o sakupljanju otpadnih vozila i gospodarenju njima.
- (82) Provedbene ovlasti dodijeljene Komisiji na temelju ove Uredbe trebale bi se izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća³⁹.

³⁸ Odluka Komisije 2005/293/EZ od 1. travnja 2005. o utvrđivanju detaljnih pravila za praćenje ciljeva u pogledu ponovne uporabe/oporabe i ponovne uporabe/recikliranja koji su utvrđeni u Direktivi 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 94, 13.4.2005., str. 30–33.).

³⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (83) Pri donošenju delegiranih akata na temelju ove Uredbe posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁴⁰ u skladu s kojim je potrebno pravodobno savjetovanje sa stručnjacima iz država članica o svakom nacrtu delegiranog akta koji pripreme službe Komisije. Nacrte delegiranih akata, nacрте dnevnog reda i sve druge relevantne dokumente trebalo bi pravodobno dostavljati stručnjacima iz država članica kako bi imali dovoljno vremena za pripremu. S ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (84) Trebalo bi izmijeniti Prilog II. Uredbi (EU) 2019/1020, u kojem je navedeno zakonodavstvo Unije o usklađivanju bez odredaba o sankcijama, kako bi se s tog popisa izbrisale direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ jer ova Uredba sadržava odredbe o sankcijama.
- (85) Trebalo bi osigurati da se odredbe i zahtjevi iz ove Uredbe koji se odnose na homologaciju provjeravaju u okviru postupka EU homologacije tipa. Uredbu (EU) 2018/858 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

⁴⁰ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (86) Vozila za koja se ne zna gdje se nalaze prepoznata su kao jedan od glavnih izazova u provedbi Direktive 2000/53/EZ. Nepostojanje učinkovitog sustava za razmjenu informacija među državama članicama u stvarnom vremenu o statusu registracije vozila otežava sljedivost i prepoznato je kao uzrok velikog broja vozila za koja se ne zna gdje se nalaze u Uniji. Kako bi se pronašlo rješenje za to pitanje, Komisija ~~bi trebala~~ je predložila reviziju Direktive Vijeća 1999/37/EZ⁴¹ o dokumentima za registraciju vozila⁴². Na temelju te bi se revizije od država članica trebalo zahtijevati da za vozila registrirana na njihovu državnom području elektronički evidentiraju podatke kako bi se valjano zabilježili razlozi za poništenje registracije vozila, posebno ako je vozilo obrađeno kao otpadno vozilo u ovlaštenom postrojenju za obradu, ponovno registrirano u drugoj državi članici, izvezeno u treću zemlju izvan područja Unije ili ukradeno. Nadalje, kako bi se spriječilo nezakonito rastavljanje ili izvoz vozila koja su privremeno odjavljena, vlasnici vozila trebali bi biti obvezni bez odgode prijaviti sve promjene u vlasništvu nacionalnom tijelu za registraciju vozila. Tim se promjenama dopunjavaju i proširuju postojeći zahtjevi za države članice u pogledu elektroničkog bilježenja podataka o svim vozilima registriranim na njihovu državnom području.

⁴¹ Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57.).

⁴² Prijedlog direktive o dokumentima za registraciju vozila i podacima o registraciji vozila evidentiranim u nacionalnim registrima vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/37/EZ, COM/2025/179 final.

- (87) Budući da je potrebno zajamčiti visoku razinu zaštite okoliša i uzeti u obzir znanstveni napredak, Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće o primjeni ove Uredbe i njezinu učinku na funkcioniranje jedinstvenog tržišta i utjecaju na okoliš. Komisija bi u svoje izvješće trebala uključiti evaluaciju odredaba o konstrukciji novih vozila, uključujući ciljeve za mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, o gospodarenju otpadnim vozilima, uključujući ciljeve za recikliranje, i o sankcijama te procjenu potrebe i izvedivosti daljnjeg proširenja područja primjene ove Uredbe na [...] vozila kategorije L, teška vozila i njihove prikolice ili druge dijelove vozila homologiranih u višestupanjskoj homologaciji. Ta bi procjena trebala biti usmjerena ne samo na aspekte povezane s obradom otpadnih vozila nego i na važnost i dodanu vrijednost utvrđivanja konstrukcijskih zahtjeva. Komisija bi također trebala preispitati stanje tehnološkog razvoja i okolišne učinkovitosti sadržaja plastike na biološkoj osnovi u vozilima te, prema potrebi, predstaviti zakonodavni prijedlog za utvrđivanje relevantnih ciljeva.
- (88) Izvješće Komisije trebalo bi sadržavati i procjenu mjera povezanih s davanjem informacija o zabrinjavajućim tvarima koje se nalaze u vozilima i eventualnoj potrebi za poboljšanjem sljedivosti takvih tvari. Trebalo bi i procijeniti postoji li potreba za uvođenjem mjera koje se odnose na tvari koje mogu utjecati na obradu vozila kad se vozilo nađe na kraju svojeg životnog vijeka radi boljeg usklađivanja s Uredbom (EU) 2024/1781[...].
- (89) Gospodarskim subjektima potrebno je dati dovoljno vremena da ispune svoje obveze iz ove Uredbe, a državama članicama da uspostave administrativnu infrastrukturu potrebnu za njezinu primjenu. Stoga bi primjenu ove Uredbe trebalo odgoditi.

- (90) Kako bi države članice mogle poduzeti potrebne administrativne mjere za uspostavu sustava za sakupljanje, a da pri tome postoji kontinuitet za gospodarske subjekte i subjekte za gospodarenje otpadom, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2000/53/EZ.
- (91) Ovom Uredbom ne mijenjaju se pravila za ograničavanje korištenja olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima utvrđena Direktivom 2000/53/EZ ni izuzeća od tih ograničenja. Međutim, u ovoj su Uredbi utvrđena jasnija pravila o tome kako se u okviru homologacijskog postupka provjerava sukladnost s tim ograničenjima i drugim zahtjevima za kružnost. Kako bi se osiguralo da proizvođači imaju dovoljno vremena za usklađivanje s tim pravilima, njihovu bi primjenu trebalo odgoditi. Stoga bi odredbe Direktive 2000/53/EZ o ograničenjima na korištenje olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma trebale ostati na snazi dok se ta pravila ne počnu primjenjivati kako bi se osigurao kontinuitet i zajamčilo da vozila koja se stavljaju na tržište Unije ne sadržavaju takve tvari, osim u slučajevima propisanim u toj direktivi.
- (92) U ovoj se Uredbi nalaze i odredbe o proširenoj odgovornosti proizvođača koje su jasnije nego u Direktivi 2000/53/EZ. Budući da je za uspostavu takvih programa i donošenje potrebnih nacionalnih odredaba o ovlaštenju proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača potrebno određeno vrijeme, trebalo bi odgoditi primjenu tih odredaba. Dok se te odredbe ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet u pogledu financiranja troškova sakupljanja otpadnih vozila od strane proizvođača.
- (93) Ova Uredba sadržava i nove zahtjeve za obradu otpadnih vozila, posebno za uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova radi promicanja njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje, kao i obnavljanja i povećanja kvalitete recikliranja. Subjekti za gospodarenje otpadom trebaju vremena da se prilagode tim novim zahtjevima zbog čega bi se njihova primjena trebala odgoditi. Dok se ti zahtjevi ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet obrade otpadnih vozila.
- (94) Obveze o dostavljanju podataka iz Direktive 2000/53/EZ i povezane obveze za prenošenje podataka Komisiji trebale bi određeno vrijeme ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet dok Komisija ne donese nova pravila za izračun i obrasce za izvješćivanje u skladu s ovom Uredbom.

- (95) Trebalo bi odgoditi primjenu svih odredaba koje se odnose na vozila kategorija [...] L1e – L7e, M2, M3, N2, N3 i O kako bi se gospodarskim subjektima dalo dovoljno vremena za usklađivanje s novim zahtjevima. To je posebno važno u pogledu dozvola za ovlaštena postrojenja za obradu u kojima je moguće provoditi uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovu daljnju obradu.
- (96) Radi jasnoće, racionalizacije i pojednostavnjenja te uzimajući u obzir to da su propisi o homologaciji motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe sadržani u ovoj Uredbi, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2005/~~65~~64/EZ. Time se proizvođačima daje dovoljno vremena da se pobrinu da su tipovi vozila koje konstruiraju i izrađuju sukladni sa zahtjevima za kružnost, a homologacijskim tijelima da uvedu nova pravila.
- (97) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe – doprinos funkcioniranju jedinstvenog tržišta, sprečavanje i smanjivanje štetnih posljedica gospodarenja otpadnim vozilima i osiguravanje visoke razine zaštite zdravlja ljudi i okoliša – ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog potrebe za usklađenošću oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je predviđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva;

(98) Ujedinjena Kraljevina povukla se iz Europske unije 1. veljače 2020. Sporazum o povlačenju⁴⁴ sklopljen je između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine, s druge strane. Sporazum je odobren Odlukom Vijeća (EU) 2020/135⁴⁵ od 30. siječnja 2020. i stupio je na snagu 1. veljače 2020. U Sporazumu o povlačenju predviđeno je prijelazno razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2020. Na kraju prijelaznog razdoblja pravo Unije prestalo se primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu, a počeo se primjenjivati Protokol o Irskoj / Sjevernoj Irskoj, koji se sada naziva Windsorskim okvirom⁴⁶, koji je sastavni dio Sporazuma o povlačenju. U skladu s člankom 5. stavkom 4. Windsorskog okvira i točkom 9. Priloga 2. Windsorskog okvira, Direktiva 2005/64/EZ i pravni akti Unije kojima se provodi, mijenja ili zamjenjuje taj pravni akt primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom. Ova Uredba zamjenjuje Direktivu 2005/64/EZ i stoga bi se primjenjivala na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom. S obzirom na područje primjene Windsorskog okvira, primjereno je propisati da se određene odredbe ove Uredbe ne bi trebale primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

⁴⁴ Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 7.).

⁴⁵ Odluka Vijeća (EU) 2020/135 od 30. siječnja 2020. o sklapanju Sporazuma o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 1.).

⁴⁶ Zajednička izjava br. 1/2023 Unije i Ujedinjene Kraljevine u Zajedničkom odboru osnovanom Sporazumom o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju od 24. ožujka 2023. (SL L 102, 17.4.2023., str. 87.).

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za kružnost u konstrukciji i proizvodnji vozila povezani s mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i s korištenjem recikliranog sadržaja, koji se provjeravaju pri homologaciji tipa vozila, te zahtjevi za informiranje i označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima. Utvrđuju se i zahtjevi za proširenu odgovornost proizvođača, sakupljanje i obradu otpadnih vozila i izvoz rabljenih vozila iz Unije u treće zemlje.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje:
 - (a) na vozila i otpadna vozila kategorija M1 i N1, kako je navedeno u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. i točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (a1) od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila i otpadna vozila kategorija M1 i N1 vozila za posebne namjene, kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858, osim za članak 34. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i oporabe;

- (b) od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila i otpadna vozila kategorija M2, M3, N2, N3 i O kako je navedeno u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858;
- (c) od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila i otpadna vozila kategorija L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) 168/2013;
- (d) od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila za posebne namjene i otpadna vozila kategorija M2, M3, N2, N3 i O, kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858, osim za članke navedene u stavku 4. i članku 9.;

2. Ova se Uredba ne primjenjuje na:

[...]

[...]

- (c) vozila proizvedena u malim serijama, kako su definirana u članku 3. točki 30. Uredbe 2018/858;
- (d) vozila od povijesnog interesa, kako su definirana u članku 3. točki 7. Direktive 2014/45/EU₂;
- (e) vozila za posebne namjene, kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858, koja proizvodi mali proizvođač; dijelove vozila koja proizvodi mali proizvođač, koja su homologirana na temelju višestupanjske homologacije i koja nisu osnovno vozilo, i na kamp-prikolice iz točke 5.6 Priloga I. toj Uredbi.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točku (b), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila i otpadna vozila kategorija M2, M3, N2, N3 i O:

(a) članak 4. o mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe vozila;

(b) članak 5. o zahtjevima za tvari u vozilima;

(c) članak 6. o minimalnom obveznom udjelu recikliranog sadržaja u vozilima;

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

(g) članak 10. o izjavi o recikliranom sadržaju u vozilima;

(h) članak 12. stavak 1. o označivanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima;

i. članak 13. o digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;

(j) članak 21. o prilagođavanju naknada;

(k) članak 22. o mehanizmu raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna u drugoj državi članici;

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

(q) članak 34. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i uporabe;

[...]

(s) članak 36. stavak 2. o otpremi otpadnih vozila.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točku (c), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila i otpadna vozila kategorija L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e:

(a) članci navedeni u stavku 3.;

(a1) članak 37.a o nadležnom tijelu;

(b) članak 38. o provjerama i zahtjevima za izvoz rabljenih vozila;

(c) članak 39. o automatskoj provjeri identifikacijskog broja vozila i informacija o statusu vozila;

(d) članak 40. o upravljanju rizikom i carinskim provjerama;

(e) članak 41. o suspenziji;

(f) članak 42. o puštanju u izvoz;

(g) članak 43. o odbijanju puštanja u izvoz;

(h) članak 44. o suradnji među tijelima i razmjeni informacija;

(i) članak 45. o elektroničkim sustavima;

(j) Države članice mogu izuzeti kategorije L1e, L2e i L6e od obveza iz članka 23. stavka 5., članka 25. i članka 37.

5. [...]

6. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točke [...] c/[...], [...] d), i (e), članci 7., 8., 9., 16., [...], [...], 27., 30., i članci od 46. do 49. primjenjuju se na vozila i otpadna vozila kategorija L1e, L2e, L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3, O i na kategorije/[...] M2, M3, N2, i N3 vozila za posebne namjene uz sljedeće izmjene:

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

(a) članak 7. primjenjuje se samo u pogledu stavki 1.a, 2., 3., 5., 8. i 9. dijela C Priloga VII.;

(b) članak 8. primjenjuje se samo u pogledu obveza primjenjivih na te kategorije vozila;

- (c) članak 9., ako je primjenjiv na te kategorije vozila, primjenjuje se samo u pogledu stavaka od 5. do 7. dijela A Priloga IV.;
- (d) članak 16. točka (b) ne primjenjuje se;
- (e) članak 27. primjenjuje se, osim stavka 2. točke (e);
- (f) članak 30. primjenjuje se samo u pogledu stavki 1.a, 1.b, 2., 3., 5., 8. i 9. dijela C Priloga VII.;
- (g) članci od 46. do 49. primjenjuju se samo u pogledu dostavljanja podataka i izvršavanja obveza primjenjivih na te kategorije vozila.

Članak 3.

Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
 - (1) „vozilo” znači svako vozilo u skladu s definicijom iz članka 3. točke 15. Uredbe (EU) 2018/858 ili s popisa u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) br. 168/2013;
 - (2) „otpadno vozilo” znači vozilo koje je otpad kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2008/98/EZ ili [...] koje je otpad u skladu s [...] Prilogom I.;
 - (3) „tip vozila” znači svaki tip vozila kako je definiran u članku 3. točki 32. Uredbe (EU) 2018/858 ili tip vozila kako je definiran u članku 3. točki 73. Uredbe (EU) br. 168/2013;
 - (4) „mogućnost ponovne uporabe” znači mogućnost ponovnog iskorištavanja sastavnih dijelova uklonjenih s otpadnog vozila;
 - (5) „ponovna uporaba” znači svaka radnja kojom se postiže da se sastavni dijelovi otpadnog vozila ponovno upotrebljavaju za istu svrhu za koju su bili prvobitno osmišljeni;

- (6) „mogućnost recikliranja” znači mogućnost recikliranja dijelova, sastavnih dijelova ili materijala uklonjenih s otpadnog vozila;
- (7) „mogućnost oporabe” znači mogućnost oporabe dijelova, sastavnih dijelova ili materijala uklonjenih s otpadnog vozila;
- (8) „dobavljač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja dobavlja dijelova, sastavne dijelove ili materijale proizvođaču koji ih koristi za proizvodnju vozila;
- (9) „plastika” znači polimer u smislu članka 3. točke 5. Uredbe (EZ) br. 1907/2006, kojemu su možda dodani aditivi ili druge tvari i koji može funkcionirati kao glavni strukturni sastavni dio konačnih proizvoda, osim prirodnih polimera koji nisu kemijski modificirani;
- (10) „kritične sirovine” znači kritične sirovine ~~u skladu s definicijom iz~~ u smislu članka 2.4. stavka 1. točke 2. Uredbe (EU)[...] 2024/1252;
- (11) „otpad nakon potrošnje” znači otpad nastao od proizvoda [...] koji su stavljeni na tržište ili isporučeni za distribuciju, potrošnju ili uporabu u trećoj zemlji u okviru trgovačke djelatnosti, uz naknadu ili besplatno;
- (12) „uklanjanje” znači ručno, mehaničko, kemijsko, termičko ili metalurško obrađivanje čiji je rezultat to da su ciljani dijelova, sastavni dijelovi ili materijali iz otpadnih vozila pojedinačno prepoznatljivi u zasebnom izlaznom toku ili kao dio izlaznog toka;
- (13) „motor električnog pogona” znači elektromotor koji pretvara električnu ulaznu snagu u mehaničku izlaznu snagu radi pogona vozila;
- (14) „baterija za električno vozilo” znači baterija za električno vozilo kako je definirana u članku 3. točki 14. Uredbe (EU) 2023/1542[...];
- (15) „ovlašteno postrojenje za obradu” znači svaka ustanova ili poduzeće kojem su na temelju Direktive 2008/98/EZ i ove Uredbe dozvoljeni sakupljanje, skladištenje i obrada otpadnih vozila;

- (16) „obrada” znači svaka aktivnost koja se poduzme nakon što se otpadno vozilo preda u postrojenje radi uklanjanja onečišćenja, rastavljanja, sabijanja, trganja, rezanja, oporablјivanja ili pripremanja [...] prije zbrinjavanja narezanog otpada te svaka druga radnja provedena radi oporabe ili zbrinjavanja otpadnog vozila i njegovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala;
- (17) „rezanje” znači svaka radnja kojom se otpadna vozila trgau ili komadaju u dijelove;
- (18) „vršitelj popravaka i održavanja” znači svaka fizička ili pravna koja unutar svoje struke, djelatnosti, zanata ili profesije pruža usluge popravljanja ili održavanja, neovisno o tome čini li to neovisno od proizvođača ili na temelju proizvođačeva ovlaštenja;
- (19) „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje na raspolaganje vozila u Uniji;
- (20) „stavljanje na raspolaganje na tržištu” znači svaka isporuka vozila za distribuciju ili uporabu na tržištu u okviru komercijalne djelatnosti, neovisno o tome čini li se to s plaćanjem ili besplatno;
- (21) „subjekt za gospodarenje otpadom” znači svaka fizička ili pravna osoba koja profesionalno prikuplja ili obrađuje otpadna vozila;
- (22) „proizvođač” znači svaki proizvođač, uvoznik ili distributer koji, neovisno o metodi prodaje, među ostalim u obliku ugovora na daljinu kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive 2011/83/EU, prvi put stavlja vozilo u distribuciju ili uporabu na državnom području države članice na profesionalnoj osnovi;
- (23) „organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača” znači pravni subjekt koji financijski ili financijski i operativno organizira ispunjavanje obveza proširene odgovornosti proizvođača u ime više proizvođača;

- (24) „[...] ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača” znači fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u državi članici [...] koja nije država članica u kojoj proizvođač ima poslovni nastan, te ga je proizvođač imenovao u skladu s člankom 8.a stavkom 5. trećim podstavkom Direktive 2008/98/EZ radi ispunjavanja obveza tog proizvođača na temelju poglavlja IV. ove Uredbe;
- (25) „sekundarne sirovine” znači materijali koji su dobiveni recikliranjem koji mogu zamijeniti primarne sirovine;
- (26) „vlasnik vozila” znači svaka fizička ili pravna osoba s pravom vlasništva nad vozilom [...] ili korisnik [...] vozila ako se vlasnik ne može identificirati;
- (27) „tehnologija u fazi nakon rezanja” znači tehnike i tehnologije za obradu materijala iz izreznih otpadnih vozila radi daljnje uporabe u skladu s dijelom G točkom 2. Priloga VII.;
- (28) „ponovna proizvodnja” znači [...] specijalizirane aktivnosti kojima se novi dio ili sastavni dio proizvodi od dijelova i sastavnih dijelova koji su [...] uklonjeni iz vozila [...] i [...] kojima se uvodi barem jedna promjena [...] koja znatno utječe [...] na [...] sigurnost, radni učinak, namjenu ili tip dijela ili sastavnog dijela;
- (29) „obnavljanje” znači aktivnosti poduzete radi pripremanja, čišćenja, ispitivanja, servisiranja i, prema potrebi, popravljivanja dijela ili sastavnog dijela uklonjenog iz vozila [...] kako bi se obnovio njegov radni učinak ili funkcionalnost [...] za predviđenu namjenu i unutar raspona radnog učinka izvorno specificiranih u fazi konstrukcije [...] u trenutku stavljanja na tržište tog dijela ili sastavnog dijela;
- (30) [...] ⁴⁷ [...]
- (31) [...] ⁴⁸ [...]
- (32) „neinertni otpad” znači otpad koji ne ispunjava kriterije definicije „inertnog otpada” iz članka 2. točke (e) Direktive Vijeća 1999/31/EZ⁴⁹;

⁴⁷ [...]

⁴⁸ [...]

⁴⁹ Direktiva Vijeća 1999/31/EZ od 26. travnja 1999. o odlagalištima otpada (SL L 182, 16.7.1999., str. 1–19.).

- (33) „rabljeno vozilo” znači vozilo registrirano u državi članici ili nekoj drugoj zemlji koje nije otpadno vozilo;
- (34) „rabljeno vozilo za izvoz” znači rabljeno vozilo koje se namjerava staviti u postupak izvoza utvrđen u članku 269. Uredbe (EU) br. 952/2013;
- (35) „gospodarski subjekti” znači proizvođači, [...], osiguravajuća društva koja nude osiguranje vozila, dobavljači, vršitelji popravaka i održavanja, subjekti za gospodarenje otpadom i svi drugi subjekti koji sudjeluju u konstrukciji vozila, trgovini rabljenim vozilima, ponovnoj uporabi, ponovnoj proizvodnji i obnavljanju dijelova i sastavnih dijelova vozila;
- (36) „tehnički ispravno vozilo” znači vozilo koje je tehnički ispravno u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkama (a) i (b), člankom 5. stavkom 4. i člankom 8. Direktive 2014/45/EU;
- (37) „ekonomska totalna šteta” znači šteta ili oštećenje na vozilu u tolikoj mjeri da trošak popravka premašuje njegovu tržišnu vrijednost ili vrijednost za koju je osigurano;
- (38) „tehnička totalna šteta” znači ozbiljno oštećenje ili potpuno uništenje vozila u tolikoj mjeri da se vozilo ne može popraviti;
- (39) „mjesto za sakupljanje” znači gospodarski subjekt koji nije ovlašteno postrojenje za obradu i koji privremeno skladišti otpadna vozila i provodi pripreme za prijevoz sakupljenih otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu radi obrade.
- (40) „plastika na biološkoj osnovi” znači plastika koja je proizvedena iz bioloških resursa kao što su sirovine biomase, organski otpad ili nusproizvodi. Plastika na biološkoj osnovi obuhvaća biorazgradivu plastiku i plastiku koja nije biorazgradiva;

2. Uz definicije iz stavka 1. primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „otpad”, „otpadna ulja”, „posjednik otpada”, „gospodarenje otpadom”, „skupljanje”, „sprečavanje”, „oporaba”, „recikliranje”, „nasipavanje”, „zbrinjavanje” i „program proširene odgovornosti proizvođača” iz članka 3. točaka 1., 3., 6., 9., 10., 12., 15., 17., 17.a, 19. odnosno 21. Direktive 2008/98/EZ;

- (b) „homologacija tipa”, „višestupanjska homologacija tipa”, „sastavni dio”, „dijelovi”, „rezervni dijelovi”, „osnovno vozilo”, „vozilo proizvedeno u maloj seriji”, „vozilo za posebne namjene”, „tijelo za nadzor tržišta”, „homologacijsko tijelo”. „proizvođač”, „uvoznik” i „distributer” iz članka 3. točaka 1., 8., 19., 21., 23., 24., 28., 30., 31., 35., 36., 40., 42. i 43. Uredbe (EU) 2018/858;
- (c) „registracija”, „potvrda o registraciji”, „suspenzija”, „imatelj potvrde o registraciji” i „poništenje registracije” iz članka 2. točaka (b), (c), (d), (e) i (f) Direktive 1999/37/EZ;
- (d) „vozilo od povijesnog interesa”, „tehnički pregled” i „zapisnik o tehničkom pregledu vozila” iz članka 3. točaka 7., 9. i 12. Direktive 2014/45/EU;
- (e) „zabrinjavajuća tvar” i „nosač podataka” iz članka 2. točaka 28. i 30. Uredbe [ekološki dizajn održivih proizvoda];
- (f) „carinska tijela” iz članka 5. točke 1. Uredbe (EU) br. 952/2013;
- (g) „ugovor na daljinu” iz članka 2. točke 7. Direktive 2011/83/EU;
- (h) „internetska platforma” iz članka 3. točke (i) Uredbe (EU) 2022/2065;
- (i) „potrošač” iz članka 2. točke 2. Direktive (EU) 2019/771;
- (j) „mali proizvođač” iz članka 3. točke 48. Uredbe (EU) 2024/1257.

POGLAVLJE II.

ZAHTJEVI ZA KRUŽNOST

Članak 4.

Mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila

1. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 konstruirano je tako da se:
 - (a) najmanje 85 % mase vozila može ponovno iskoristiti ili reciklirati;
 - (b) najmanje 95 % mase vozila može ponovno iskoristiti ili oporabiti.
2. Za svaki tip vozila iz stavka 1. proizvođači poduzimaju sljedeće mjere:
 - (a) prikupljaju potrebne podatke u svim dijelovima lanca opskrbe, koji moraju obuhvaćati prirodu i masu svih materijala korištenih u izradi vozila, kako bi se osiguralo da su zahtjevi kontinuirano ispunjeni;
 - (b) čuvaju sve druge primjerene podatke o vozilima potrebne za postupak izračuna iz točke (e);
 - (c) provjeravaju točnost i potpunost informacija dobivenih od dobavljača;
 - (d) vode i dokumentiraju raščlanjeni pregled materijala;
 - (e) izračunavaju stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe za potrebe stavka 1. u skladu s metodologijom koju je utvrdila Komisija prema stavku 3. ili, prije donošenja takve metodologije i njezina stupanja na snagu, u skladu s normom ISO 22628:2002 u kombinaciji s elementima iz dijela A Priloga II.;
 - (f) označavaju dijelove i sastavne dijelove vozila napravljene od polimera i elastomera u skladu s člankom 12. stavkom 1.;

(g) vode računa da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. ne koriste ponovno u izradi novih vozila.

3. Komisija do [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon [...] 24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] donosi provedbeni akt kojim se uspostavlja nova metodologija za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila, uzimajući u obzir elemente iz Priloga II.

Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

Članak 5.

Zahtjevi za tvari u vozilima

1. Prisutnost zabrinjavajućih tvari u vozilima i njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima svodi se na najmanju moguću mjeru.
2. Uz ograničenja iz Priloga XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 i [...] ograničenja iz priloga I. i II. Uredbi (EU) 2019/1021 i iz Uredbe (EU) 2023/1542, ovom se Uredbom utvrđuje režim za tvari u vozilima.[...] Svaki tip vozila homologiran od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 ili bilo koji novi dijelovi ili sastavni dijelovi stavljeni na tržište za takvo vozilo ne sadržavaju olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom.
- 2.a Komisija do [unijeti datum najkasnije 24 mjeseca od donošenja ove Uredbe] priprema izvješće o prisutnosti zabrinjavajućih tvari u vozilima kako bi utvrdila u kojoj mjeri one negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala ili utječu na kemijsku sigurnost. Komisiji u aspektima kemijske sigurnosti pomaže Europska agencija za kemikalije. Izvješće ne obuhvaća zabrinjavajuće tvari u dijelovima i sastavnim dijelovima vozila za koje je identifikacija ili procjena već propisana drugim zakonodavstvom Unije. Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće, u kojem detaljno navodi svoje nalaze, i razmatra primjerene mjere daljnjeg postupanja, uključujući
 - i) utvrđivanje ograničenja za zabrinjavajuće tvari koje negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala u vozilima u kojima su one prisutne, u sklopu delegiranih akata uspostavljenih u skladu s člankom 5. stavkom 2.b;

- ii) uvodjenje zahtjeva za informacije u sklopu digitalne putovnice o kružnosti vozila u skladu s člankom 13.;
- iii) primjenu postupaka iz članka 68. stavaka 1. i 2. Uredbe (EZ) br. 1907/2006 za donošenje novih ograničenja.

Ako država članica smatra da tvar negativno utječe na ponovnu uporabu i recikliranje materijala u vozilu u kojem je prisutna, do [unijeti datum] dostavlja takve informacije Komisiji, a o aspektima kemijske sigurnosti i Europskoj agenciji za kemikalije i, ako su dostupne, upućuje na relevantne procjene rizika ili druge relevantne podatke.

2.b Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem ograničenja za prisutnost zabrinjavajućih tvari koje negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala u vozilima te u njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima zbog razloga koji se ne odnose prvenstveno na kemijsku sigurnost.

3. Odstupajući od stavka 2., tipovi vozila ili dijelovi i sastavni dijelovi stavljeni na tržište za takva vozila smiju sadržavati olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom prema uvjetima i do najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije iz Priloga III.

Stavci 2. i 3. ne primjenjuju se na baterije ugrađene u vozila na koja se primjenjuje Uredba (EU) 2023/1542.

4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. kako bi izmijenila Prilog III. radi njegove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku:
- (a) utvrđivanjem najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije do kojih je dopuštena prisutnost olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u specifičnim dijelova, sastavnim dijelovima i homogenim materijalima vozila;
 - (b) izuzimanjem određenih dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila od zabrane prisutnosti olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma utvrđene u stavku 2. ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - i. uporaba tih tvari neizbježna je;
 - ii. socioekonomske koristi nadilaze rizik za zdravlje ljudi ili okoliš koji proizlazi iz korištenja tih tvari;
 - iii. ne postoje prikladne alternativne tvari ili tehnologije.
 - (c) brisanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila iz Priloga III., ako se korištenje olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma može izbjeći;
 - (d) određivanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila koji se uklanjaju s vozila prije daljnje obrade i zahtijevanjem da ih se označi ili identificira na drugi primjeren način.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. kako bi izmijenila Prilog III., prije svega uklanjanjem određenih izuzeća za homogene materijale i sastavne dijelove s popisa ako je to konkretno izuzeće navedeno u drugom zakonodavstvu Unije.

Kad donosi delegirane akte na temelju ovog stavka, Komisija uzima u obzir socioekonomski učinak uvođenja, izmjene ili brisanja izuzeća od ograničenja na korištenje olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u tipovima vozila, uključujući dostupnost alternativa i učinke na zdravlje ljudi i okoliš tijekom cijelog životnog ciklusa vozila.

5. Na zahtjev Komisije i u roku od 12 mjeseci od zahtjeva Europska agencija za kemikalije („Agencija”) priprema izvješće o tehničkoj i gospodarskoj izvedivosti alternativa koje se odnose na postojeća izuzeća navedena u Prilogu III. i, na temelju te procjene, obrazloženi prijedlog za specifičnu izmjenu izuzeća.
6. Odmah po primitku zahtjeva Komisije Agencija na svojim internetskim stranicama objavljuje obavijest o pripremi izvješća o mogućoj izmjeni izuzeća iz Priloga III. i poziva države članice i sve zainteresirane strane da dostave primjedbe u roku od osam tjedana od datuma objavljivanja obavijesti. Agencija na svojim internetskim stranicama objavljuje sve primjedbe država članica i zainteresiranih strana.
7. Najkasnije devet mjeseci nakon što se Komisiji dostavi izvješće iz stavka [...] 5., Odbor za socioekonomsku analizu Agencije, uspostavljen na temelju članka 76. stavka 1. točke (d) Uredbe (EZ) br. 1907/2006, donosi mišljenje o izvješću i specifičnim predloženim izmjenama. Agencija to mišljenje bez odgode dostavlja Komisiji.
8. [...]

Članak 6.

Minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja u vozilima

1. Plastika koja se nalazi u svakom tipu vozila homologiranom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od datuma stupanja Uredbe na snagu] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 sadržava najmanje 15 % masenog udjela plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

Najmanje 25 % cilja utvrđenog u prvom podstavku ostvaruje se korištenjem u dotičnom tipu vozila plastike reciklirane iz otpadnih vozila ili iz otpada kako je navedeno u članku 23. stavku 2. točki (c) ove Uredbe.

Masa plastike sadržane u svakom vozilu i masa reciklirane plastike iz prvog podstavka ne uključuju elastomere, termosetove osim poliuretanskih pjena koje se upotrebljavaju za oblaganje i plastiku koja sadržava bilo koju tvar uređenu člankom 7. Uredbe (EU) 2019/1021 ili je njome kontaminirana ako se premaše pragovi iz Priloga IV. toj uredbi.

1.a Plastika koja se nalazi u svakom tipu vozila koji je homologiran od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 96 mjeseci od datuma stupanja na snagu Uredbe] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 sadržava najmanje 20 % masenog udjela plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

Najmanje 25 % cilja utvrđenog u prvom podstavku ostvaruje se korištenjem u dotičnom tipu vozila plastike reciklirane iz otpadnih vozila ili iz otpada kako je navedeno u članku 23. stavku 2. točki (c) ove Uredbe.

1.b Plastika koja se nalazi u svakom tipu vozila koji je homologiran od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 120 mjeseci od datuma stupanja na snagu Uredbe] u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 sadržava najmanje 25 % masenog udjela plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

Najmanje 25 % cilja utvrđenog u prvom podstavku ostvaruje se korištenjem u dotičnom tipu vozila plastike reciklirane iz otpadnih vozila ili iz otpada kako je navedeno u članku 23. stavku 2. točki (c) ove Uredbe.

1.c Za potrebe ovog članka reciklirani sadržaj oporabljuje se iz otpada nakon potrošnje koji je recikliran u:

(a) postrojenju smještenom u Uniji koje ispunjava zahtjeve u pogledu zaštite zdravlja ljudi, klime i okoliša na temelju prava Unije; ili

(b) postrojenju koje se nalazi u trećoj zemlji; od [48 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] takvo postrojenje mora ispunjavati zahtjeve u pogledu zaštite zdravlja ljudi, klime i okoliša istovjetne onima utvrđenima pravom Unije-; Komisija do [24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] detaljnije procjenjuje očekivani učinak na globalnu trgovinu, kao i na industriju recikliranja i automobilsku industriju EU-a te o svojoj procjeni izvješćuje Vijeće i Europski parlament.

2. Komisija do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 23 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] donosi provedbeni akt u skladu s člankom 51. stavkom 2. radi [...] utvrđivanja metodologije za izračun i provjeru, za potrebe stavaka 1., 1.a, 1.b i 1.c ovog članka, udjela plastike oporabljene iz otpada nakon potrošnje [...] i iz otpadnih vozila, prisutne i ugrađene u tipu vozila. Metodologija provjere uključuje obvezu proizvođača da osiguraju da najmanje svakih pet godina neovisni subjekt treće strane provede reviziju svakog postrojenja koje proizvodi materijal od recikliranog sadržaja koji oni upotrebljavaju. Tim se revizijama provjerava se jesu li ispunjeni uvjeti utvrđeni u stavcima 1., 1.a, 1.b i 1.c te, u tom pogledu, jesu li u skladu sa zahtjevima i kriterijima utvrđenima u Prilogu XIII. Na materijale reciklirane u trećim zemljama taj zahtjev za reviziju te zahtjevi i kriteriji utvrđeni u Prilogu XIII. primjenjuju se od [48 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe]. U okviru svojih općih obveza na temelju članka 8. stavka 2. proizvođači moraju imati na raspolaganju, čuvati i proslijediti nadležnim homologacijskim tijelima dokumentaciju, uključujući izvješća o reviziji, kojom se potvrđuje sukladnost postrojenja s tim uvjetima, zahtjevima i kriterijima.

2.a Ako nedostupnost ili previsoke cijene određene reciklirane plastike pretjerano otežavaju postizanje usklađenosti s minimalnim postocima recikliranog sadržaja utvrđenima u stavcima 1., 1.a, 1.b i 1.c ovog članka, Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s člankom 50. kako bi se ovaj ti stavci dopunili utvrđivanjem privremenih odstupanja od ciljeva za reciklirani plastični sadržaj.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnog udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858.

Minimalni udio recikliranog čelika iz prvog podstavka temelji se na studiji izvedivosti koju provodi Komisija. Studija se dovršava do [Ured za publikacije: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 23 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] pri čemu se posebno moraju razmotriti sljedeći aspekti:

- (a) postojeća i predviđena dostupnost čelika recikliranog iz izvora otpada od čelika nakon potrošnje;

- (b) postojeći udio otpada nakon potrošnje u različitim poluproizvodima i međuproizvodima od čelika korištenima u vozilima;
- (c) potencijalno povećanje korištenja recikliranog čelika iz otpada nakon potrošnje od strane proizvođača u vozilima koja će se homologirati u budućnosti;
- (d) relativna potražnja u automobilskom sektoru u odnosu na potražnju za otpadom od čelika nakon potrošnje u ostalim sektorima;
- (e) ekonomska održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi sa stopama recikliranja čelika;
- (f) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja čelika u vozilima daje otvorenoj strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim i okolišnim ciljevima;
- (g) potreba za sprečavanjem nerazmjernih negativnih posljedica na cjenovnu pristupačnost vozila; i
- (h) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskega sektora.

[...]

[...]

4. Komisija do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] procjenjuje izvedivost utvrđivanja zahtjeva za minimalni udio:

- (a) aluminijska i njegovih slitina te magnezij i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje i ugrađenih u tipove vozila; i
- (b) neodimij, disprozij, praseodimij, terbij, samarij, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje i ugrađenih u trajne magnete.

Po završetku procjene iz prvog podstavka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnih udjela aluminija i njegovih slitina, magnezija i njegovih slitina i neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858.

Minimalni udio recikliranog sadržaja materijala navedenih u drugom podstavku temelji se na studiji izvedivosti iz prvog podstavka, uzimajući u obzir sve sljedeće kriterije:

- (a) postojeća i predviđena dostupnost materijala navedenih u drugom podstavku recikliranih iz otpada nakon potrošnje;
- (b) postojeći udjeli sadržaja recikliranog iz otpada nakon potrošnje u materijalima navedenima u drugom podstavku u vozilima stavljenima na tržište;
- (c) ekonomska održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi s vrstama materijala koji se recikliraju i njihovim stopama recikliranja;
- (d) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja materijala navedenih u drugom podstavku u vozilima daje strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim i okolišnim ciljevima;
- (e) moguće posljedice ugradnje recikliranog sadržaja materijala navedenih u drugom podstavku u dijelove i sastavne dijelove vozila na rad vozila;
- (f) potreba za sprečavanjem nerazmjernih negativnih posljedica na cjenovnu pristupačnost vozila koja sadržavaju materijale navedene u drugom podstavku;
- (g) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskeg sektora.

5. Do [...] 30 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe [...] Komisija [...] donosi provedbeni akt kojim se uspostavlja metodologija za izračun i provjeru udjela materijala iz stavaka 3. i 4. recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila.

Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

Članak 7.

Konstruiranje zahvaljujući kojem su uklanjanje i zamjena određenih dijelova i sastavnih dijelova vozila mogući

1. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan u mjesecu nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] konstruirano je tako da ovlaštenim postrojenjima za obradu ne bude onemogućeno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VII. iz tog vozila u otpadnoj fazi njegova životnog vijeka.
2. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan u mjesecu nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 konstruirano je tako da s obzirom na elemente za spajanje, pričvršćivanje i brtvljenje ovlaštena postrojenja za obradu i vršitelji popravaka i održavanja mogu na lak i nerazoran način ukloniti i zamijeniti baterije električnog vozila i motore električnog pogona u vozilu u eksploatacijskoj i otpadnoj fazi životnog vijeka tog vozila.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene stavka 2. revizijom popisa dijelova i sastavnih dijelova koji trebaju biti konstruirani tako da ih se može uklanjati ili zamjenjivati u vozilu kako bi se u taj stavak uključili dodatni dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu C Priloga VII., uzimajući u obzir tehnički i znanstveni napredak.
4. Ako je to potrebno kako bi se osigurala usklađena provedba obveze iz stavka 2., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju uvjeti za konstrukciju s obzirom na uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova iz stavka 2.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE III.

OBVEZE PROIZVOĐAČA

Članak 8.

Opće obveze

1. Proizvođači dokazuju da su nova vozila koja su proizveli i koja su stavljena na tržište homologirana u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2018/858, Uredbe (EU) br. 168/2013 i ove Uredbe.
2. Za potrebe homologacije tipova[...] vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članaka 4., 5., 6. ili 7. proizvođač dostavlja dokumentaciju kojom dokazuje da su ti zahtjevi ispunjeni i koju:
 - (a) prilaže u opisnu dokumentaciju iz članka 24. Uredbe (EU) 2018/858 ili članka 27. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju; i
 - (b) dostavlja homologacijskom tijelu u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) 2018/858 ili člankom 26. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju.
3. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuje zahtjev iz članka 9. proizvođač homologacijskom tijelu dostavlja strategiju za kružnost zajedno sa zahtjevom za homologaciju iz članka 23. Uredbe (EU) 2018/858 ili članka 26. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju.
4. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 10. proizvođač priprema informacije iz članka 10. stavka 1. te ih u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2018/858 dostavlja homologacijskom tijelu zajedno sa zahtjevom za homologaciju iz članka 23. te uredbe dostavljenom homologacijskom tijelu.

5. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 11. proizvođač uz zahtjev za homologaciju/[...]/ homologacijskom tijelu u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2018/858 ili s člankom 27. stavkom 1. Uredbe (EU) 168/2013, ovisno o slučaju, dostavlja i izjavu kojom se potvrđuje sukladnost sa zahtjevom iz članka 11. stavka 1.

Članak 9.

Strategija za kružnost

1. Za svaku kategoriju vozila u kojoj je proizvođač proizveo vozila homologirana na temelju Uredbe (EU) 2018/858 od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] proizvođač izrađuje i provodi strategiju za kružnost kako bi stavio na raspolaganje svoj sveobuhvatan plan za kružnost za sljedećih pet godina. S obzirom na točke 3. i 4. dijela A Priloga IV., strategija uključuje informacije specifične za tip vozila o kojem je riječ.
2. U strategiji za kružnost opisuju se mjere koje će proizvođači poduzeti kako bi ispoštovali svoje obveze ispunjavanja zahtjeva za kružnost iz poglavlja II., koji se provjeravaju u okviru postupaka homologacije i koji su primjenjivi na dotičnu kategoriju vozila.
3. Strategija za kružnost sadržava elemente utvrđene u dijelu A Priloga IV.
4. Proizvođač Komisiji dostavlja primjerak strategije za kružnost u roku od 30 dana od dodjele prve homologacije za [...] vozilo [...] dotične kategorije.
5. Proizvođač prati mjere navedene u strategiji za kružnost i poduzima potrebne naknadne radnje te svakih pet godina ažurira strategiju u skladu s dijelom B Priloga IV. Ažurirana strategija za kružnost dostavlja se homologacijskom tijelu koje je homologiralo vozilo dotične kategorije i Komisiji.
6. Komisija stavlja na raspolaganje javnosti strategije za kružnost i sve ažurirane verzije tih strategija, pri čemu izostavlja povjerljive informacije.

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene dijela B Priloga IV. prilagođavanjem zahtjeva za sadržaj strategije za kružnost i ažuriranja te strategije u skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom u proizvodnji vozila i gospodarenju otpadnim vozilima, tržišnim kretanjima u automobilskom sektoru i regulatornim promjenama.
8. Države članice do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 83 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] i svakih šest godina nakon toga izrađuje i objavljuje izvješće o kružnosti u automobilskom sektoru. Izvješće se prvenstveno temelji na strategijama za kružnost i ažuriranim verzijama tih strategija.

Članak 10.

Izjava o recikliranom sadržaju u vozilima

1. Proizvođači za svaki tip vozila koji je homologiran od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...] 12 mjeseci od [...] datuma donošenja provedbenog akta kojim se uspostavlja metodologija za izračun i provjeru udjela materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila, kako je navedeno u članku 6. stavku [...]/5.] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 dostavljaju izjavu o odgovarajućem udjelu recikliranog sadržaja:
 - (a) neodimija, disprozija, praseodimija, terbij, samarija, nikla, kobalta, bora u trajnim magnetima u motorima električnog pogona;
 - (b) aluminijska i njene slitine;
 - (c) magnezij i njene slitine;
 - (d) čelika.

Izjava se odnosi na reciklirani sadržaj tih materijala prisutan u tipu vozila i navodi, po udjelu materijala, je li materijal recikliran iz otpada prije potrošnje ili iz otpada nakon potrošnje.

2. Homologacijska tijela provjeravaju jesu li proizvođači dostavili potrebnu dokumentaciju i sadržava li ta dokumentacija informacije iz stavka 1.
3. Odstupajući od stavka 1., ne primjenjuje se zahtjev za dostavljanje izjave o udjelu recikliranog sadržaja za određeni materijal ako je za taj materijal utvrđen cilj na temelju članka 6. stavaka 3. ili 4.

Članak 11.

Informacije o uklanjanju i zamjeni dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima

1. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] proizvođači subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja daju neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama navedenima u Prilogu V., koje im omogućuju pristupanje odnosno uklanjanje i zamjenu sljedećeg:
 - ([...]/...)(c) dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima koji sadržavaju fluide i tekućine navedene u dijelu B Priloga VII.;
 - (d) dijelova i sastavnih dijelova u vozilima koji su navedeni u dijelu C Priloga VII.;
 - (e) dijelova i sastavnih dijelova koji su u trenutku homologacije vozila sadržavali kritične sirovine kako su navedene u [...] članku 28. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) 2024/1252;
 - (f) digitalno kodiranih sastavnih dijelova i dijelova u vozilu, ako takvo kodiranje sprečava njihov popravak, održavanje ili korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.
2. Proizvođači osiguravaju suradnju s ovlaštenim postrojenjima za obradu i vršiteljima popravaka i održavanja uspostavljanjem potrebnih komunikacijskih platformi za pružanje i ažuriranje informacija iz stavka 1. i informacija navedenih u Prilogu V.

Proizvođači daju informacije iz prvog podstavka bez naknade. Proizvođači mogu subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja naplatiti naknade u iznosu potrebnom za pokrivanje administrativnih troškova omogućivanja pristupa potrebnim informacijama na komunikacijskim platformama.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga V. na temelju revizije popisa dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila i opsega informacija koje proizvođači trebaju dostaviti.

Članak 12.

Označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima

1. Za označivanje i identifikaciju dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila proizvođači i njihovi dobavljači služe se nomenklaturom iz normi za kodiranje sastavnih dijelova i materijala koje su navedene u točkama od 1. do 3. Priloga VI.
2. Do 24. svibnja 2029. [...] proizvođači osiguravaju da se na [...] dijelovima i sastavnim dijelovima vozila koji sadržavaju trajne magnete nalazi uočljiva, jasno čitljiva i neizbrisiva oznaka na kojoj su navedene informacije [...] u skladu s člankom 28. Uredbe (EU) 2024/1252. [...]
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga VI. kako bi ga se prilagodilo tehničkom i znanstvenom napretku.

Članak 13.

Digitalna putovnica o kružnosti vozila

1. Od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...] 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] svako vozilo stavljeno na tržište ima digitalnu putovnicu o kružnosti vozila, koja je usklađena [...] s drugim okolišnim putovnicama za vozila uspostavljenima na temelju prava Unije, osobito putovnicama iz članka 77. Uredbe (EU) 2023/1542 i članka 3. točke 68. Uredbe (EU) 2024/1257, i, ako je to moguće, integrirana u njih.

Digitalna putovnica o kružnosti vozila prema potrebi se usklađuje sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, a posebno s njezinim člancima od 11. do 13.

2. Digitalna putovnica o kružnosti vozila koje se stavlja na tržište dostupna je bez naknade i sadržava:

(a) informacije iz članka 11. ove Uredbe u digitalnom formatu i dostupna je bez naknade[...];

(b) informacije o dijelovima koji sadržavaju olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom u vozilu kako je navedeno u odstupanju iz članka 5. stavka 3.;[...]

(b1) izjavu o udjelu recikliranog sadržaja plastike i materijala navedenih u članku 10. stavku 1. točkama od (a) do (d);

(b2) strategiju za kružnost za dotični tip vozila;[...]

(b3) upućivanje na katalog rezervnih dijelova za dotični tip vozila, uključujući lokaciju pojedinačnih dijelova u vozilu.

3. Proizvođač koji stavlja vozilo na tržište osigurava da su informacije u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila točne, potpune i ažurne.

3.a [...]

4. Sve informacije u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila u skladu su s pravilima koja je Komisija utvrdila na temelju stavka 6. te su:

(a) utemeljene na otvorenim standardima;

(b) razvijene u interoperabilnom formatu;

(c) prenosive kroz otvorenu, interoperabilnu mrežu za razmjenu podataka tako da njihova prenosivost ne ovisi o određenom pružatelju usluga;

(d) strojno čitljive, strukturirane i pretražive.

5. Digitalna putovnica o kružnosti vozila za vozilo koje je postalo otpadno vozilo poništava se najranije [...]12 mjeseci od izdavanja potvrde o uništenju tog otpadnog vozila.
6. Komisija do [48 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe] donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pravila za:
- (a) način pristupa digitalnoj putovnici o kružnosti vozila i tehničke specifikacije rješenja za takav pristup;
 - (b) tehnički dizajn i operativne zahtjeve za digitalnu putovnicu o kružnosti vozila, uključujući pravila za:
 - i. uskladjivanje i interoperabilnost digitalne putovnice o kružnosti vozila s drugim putovnicama i potvrdama propisanim zakonodavstvom Unije, kako je navedeno u stavku 1. ovog članka;
 - ii. pohranu i obradu informacija u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;
 - iii. dostupnost digitalne putovnice o kružnosti vozila nakon što proizvođač odgovoran za ispunjavanje obveza iz stavka 3. prestane postojati ili prestane obavljati svoju djelatnost u Uniji;
 - (c) uvođenje, mijenjanje i ažuriranje informacija u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila od treće strane koja nije proizvođač;
 - (d) lokaciju nosača podataka ili drugog identifikatora koji omogućuje pristup digitalnoj putovnici o kružnosti vozila za to vozilo.

Komisija u utvrđivanju pravila iz prvog podstavka uzima u obzir potrebu za osiguravanjem visoke razine sigurnosti i privatnosti.

Provedbeni akti iz prvog podstavka [...] donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE IV.

GOSPODARENJE OTPADNIM VOZILIMA

ODJELJAK 1.

OPĆE ODREDBE

Članak 14.

Nadležno tijelo

1. Države članice imenuju najmanje jedno nadležno tijelo odgovorno za obveze iz ovog poglavlja, a posebno za praćenje i provjeru poštuju li gospodarski subjekti, proizvođači i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača svoje obveze iz članaka od 15. do [...]37. i Priloga I.
2. Svaka država članica može među nadležnim tijelima iz stavka 1. imenovati jedno tijelo kao kontaktnu točku za komunikaciju s Komisijom.
3. Države članice utvrđuju pojedinosti organizacije i rada nadležnih tijela, uključujući upravna i proceduralna pravila za:
 - (a) registraciju proizvođača u skladu s člankom [...] 19.;
 - (b) ovlašćivanje proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom [...] 18.;
 - (c) nadzor nad provedbom obveza proširene odgovornosti proizvođača u skladu s člancima 16. i 20.;
 - (d) prikupljanje podataka o vozilima i otpadnim vozilima u skladu s člankom [...] 19. stavkom 12. i člankom 49. stavkom 6.;
 - (e) stavljanje na raspolaganje informacija u skladu s člankom 49.

4. Države članice do [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon [...] 12 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] obavješćuju Komisiju o imenima i adresama nadležnih tijela imenovanih na temelju stavka 1. Države članice bez nepotrebne odgode Komisiju obavješćuju o svakoj promjeni imena ili adresa tih nadležnih tijela.

Članak 15.

Ovlaštena postrojenja za obradu

1. Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2010/75/EU, svaka ustanova odnosno svako poduzeće koje planira vršiti obradu otpadnih vozila od nadležnog tijela dobiva dozvolu u skladu s člankom 23. Direktive 2008/98/EZ i poštuje uvjete utvrđene u toj dozvoli.
2. Kako bi izdalo dozvolu iz stavka 1., nadležno tijelo provjerava ima li ustanova odnosno poduzeće [...] kapacitete potrebne za ispunjavanje obveza iz članka 27.
3. U dozvolama iz stavka 1. navodi se da su postrojenja za obradu nadležna za izdavanje potvrde o uništenju iz članka 25. Države članice mogu općenito predvidjeti da su postrojenja za obradu nadležna za izdavanje potvrde o uništenju iz članka 25.
- 3.a Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača mogu sklapati ugovore s ovlaštenim postrojenjima za obradu za potrebe provedbe svojih obveza odgovornosti proizvođača. Takvi su ugovori pravedni, transparentni i nediskriminirajući te se mogu temeljiti na modelu koji je utvrdila država članica.

4. Ako je u postupke izdavanja dozvola uključeno više nadležnih tijela ili više ustanova i poduzeća koji planiraju vršiti obradu otpadnih vozila, [...] države članice osiguravaju potpuno usklađivanje postupaka za izdavanje te dozvole i uvjeta u njoj kako bi se zajamčio djelotvoran integrirani pristup svih tijela nadležnih za taj postupak.
5. Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenog akta kojim se utvrđuju detaljni zahtjevi koji se primjenjuju na ugovore iz stavka 3.a u cilju osiguravanja pravednih, transparentnih i nediskriminirajućih uvjeta. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

ODJELJAK 2.

PROŠIRENA ODGOVORNOST PROIZVOĐAČA

Članak 16.

Proširena odgovornost proizvođača

Proizvođači od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] imaju obvezu proširene odgovornosti proizvođača za vozila koja prvi put stavljaju na raspolaganje na tržištu unutar državnog područja države članice. Program proširene odgovornosti proizvođača [...] [...] u skladu je s člancima 8. i 8.a Direktive 2008/98/EZ i sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

Proširena odgovornost proizvođača podrazumijeva obvezu proizvođača da osiguraju:

- (a) da se vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice i koja su postala otpadna vozila:
 - i. sakupe u skladu s člankom 23.;
 - ii. obrade u skladu s člankom 27.;

- (b) da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju otpadna vozila iz točke (a) ispunjavaju ciljeve utvrđene u članku 34.

U najudaljenijim regijama države članice mogu prilagoditi obveze proizvođača kako bi zajamčile uslugu i pokrile troškove gospodarenja otpadnim vozilima s obzirom na značajke tih regija.

Uz informacije iz članka 8.a stavka 3. točke (e) Direktive 2008/98/EZ, proizvođači jednom godišnje na svojim internetskim stranicama objavljuju, uz poštovanje poslovne i industrijske tajne, informacije o sakupljanju otpadnih vozila i postignutim ciljevima ponovne uporabe i recikliranja te ponovne uporabe, uporabe i recikliranja plastike.

Članak [...] 17.

Organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača

1. Proizvođači mogu svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača ispuniti pojedinačno ili ih mogu povjeriti organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača ovlaštenoj u skladu s člankom [...] 18. kako bi ih ona ispunila u njihovo ime.

Države članice mogu donijeti mjere kojima se od proizvođača zahtijeva da organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača povjere ispunjavanje svojih obveza proširene odgovornosti utvrđenih u članku 16.

2. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju povjerljivost podataka koje posjeduju, tj. zaštićenih informacija ili informacija koje se mogu izravno povezati s pojedinim proizvođačima ili njihovim [...] ovlaštenim zastupnicima za proširenu odgovornost proizvođača.

3. Uz informacije iz članka 8.a stavka 3. točke (e) Direktive 2008/98/EZ, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača [...] jednom godišnje na svojim internetskim stranicama objavljuju, uz poštovanje poslovne i industrijske tajne, informacije o sakupljanju otpadnih vozila i postignutim ciljevima ponovne uporabe i recikliranja te ponovne uporabe, uporabe i recikliranja plastike od strane proizvođača koji su im povjerili izvršavanje obveze proširene odgovornosti proizvođača.
4. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju [...] redovan dijalog dionika u skladu s člankom 8.a stavkom 6. Direktive 2008/98/EZ.

Članak [...]18.

Ovlaštenje za ispunjavanje proširene odgovornosti proizvođača

1. Proizvođač, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovane u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača nadležnom tijelu podnose zahtjev za ovlaštenje.
2. Ovlaštenje se dodjeljuje samo ako se dokaže da su ispunjeni zahtjevi iz članka 8.a stavka 3. točaka od (a) do (d) Direktive 2008/98/EZ i da su mjere koje su proizvođač odnosno organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača poduzeli u pogledu broja vozila koja su proizvođač ili proizvođači u čije ime radi organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice dovoljne za ispunjavanje obveza utvrđenih u ovom poglavlju.

Proizvođač, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovane u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača mogu se registrirati samo ako imaju ovlaštenje nadležnog tijela u skladu s ovim člankom. Time se ne dovodi u pitanje mogućnost objedinjavanja postupka registracije na temelju članka 19. i postupka ovlaštenja na temelju ovog članka u jedinstveni postupak.

3. Mjere država članica kojima se utvrđuju upravna i proceduralna pravila iz članka 14. stavka 3. točke (b) uključuju pojedinosti o postupku ovlaštenja, koji se može razlikovati ovisno o tome odnosi li se na pojedinačno ili kolektivno ispunjavanje obveze proširene odgovornosti proizvođača, i načine provjere sukladnosti proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući informacije koje proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača moraju dostaviti u tu svrhu.
4. Proizvođač ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača bez nepotrebne odgode obavješćuju nadležno tijelo o svim promjenama informacija sadržanih u ovlaštenju, o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja i o trajnom prestanku rada.
5. Sustav samokontrole predviđen u članku 8.a stavku 3. točki (d) Direktive 2008/98/EZ primjenjuje se redovito, a najmanje svake tri godine, i na zahtjev nadležnog tijela kako bi se provjerilo ispunjavaju li se odredbe iz te točke i jesu li uvjeti za ovlaštenje iz stavka 2. i dalje ispunjeni. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača podnose nadležnom tijelu, na zahtjev, izvješće o samokontroli i, prema potrebi, nacrt plana korektivnih radnji. Ne dovodeći u pitanje nadležnosti iz stavka 6., nadležno tijelo može iznijeti primjedbe o izvješću o samokontroli i nacrtu plana korektivnih radnji, koje dostavlja proizvođaču ili organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izrađuje i provodi plan korektivnih radnji na temelju tih primjedbi.
6. Nadležno tijelo može opozvati ovlaštenje ako proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača više ne ispunjava zahtjeve za organizaciju sakupljanja i obrade otpadnih vozila, ako ne dostavi podatke nadležnom tijelu ili ne obavijesti nadležno tijelo o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja ili ako prestane s radom.

Članak [...] 19.

Registracija [...]

1. Države članice do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] uspostavljaju registar proizvođača radi praćenja sukladnosti proizvođača sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

U tom se registru navode poveznice na internetske stranice drugih nacionalnih registara proizvođača kako bi se u svim državama članicama olakšala registracija proizvođača ili [...] ovlaštenih zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača te, ako su dostupne, na nacionalne internetske stranice koje sadrže informacije o postupku registracije.

Komisija do [Ured za publikacije: unijeti datum trideset mjeseci nakon stupanja na snagu ove [...] Uredbe] uspostavlja internetske stranice koje sadrže poveznice na sve nacionalne registre kako bi se olakšala registracija proizvođača u svim državama članicama i, ako su dostupne, na nacionalne internetske stranice koje sadrže informacije o postupku registracije.

2. Proizvođači se upisuju u registar iz stavka 1. U tu svrhu podnose zahtjev za registraciju u svakoj državi članici u kojoj prvi put stavljaju vozilo na raspolaganje na tržištu.

Proizvođači podnose zahtjev za registraciju u sustavu za elektroničku obradu podataka iz stavka 8. točke (a).

Proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje na tržištu države članice samo ako su registrirani u toj državi članici ili, u slučaju ovlaštenja, ako su u toj državi članici registrirani njihovi [...] ovlašteni zastupnici za proširenu odgovornost proizvođača.

3. Zahtjev za registraciju uključuje informacije navedene u Prilogu VIII. Države članice mogu zatražiti dodatne informacije ili dokumente, prema potrebi, kako bi se registar proizvođača koristio na učinkovit način.
4. Odstupajući od stavka 3., informacije iz točke 1. podtočke (d) Priloga VIII. dostavljaju se u zahtjevu za registraciju na temelju stavka 3. ili u zahtjevu za ovlaštenje na temelju članka [...] 18.

5. Ako je proizvođač imenovao organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom [...] 17., obveze iz ovog članka ispunjava *mutatis mutandis* ta organizacija, osim ako je država članica u kojoj je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu odredila drukčije.
6. Obveze iz ovog članka može u ime proizvođača ispunjavati [...] ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača.

Ako u određenoj državi članici jedan ovlašteni zastupnik zastupa više proizvođača, taj ovlašteni zastupnik navodi ime i kontaktne podatke za svakog od zastupanih proizvođača zasebno.

7. Države članice mogu odlučiti da postupak registracije na temelju ovog članka i postupak ovlaštenja na temelju članka [...] 18. čine jedinstveni postupak, pod uvjetom da zahtjev za ovlaštenje ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima od 3. do 6. ovog članka.
8. Nadležno tijelo:
- (a) na svojim internetskim stranicama stavlja na raspolaganje informacije o postupku podnošenja zahtjeva putem sustava za elektroničku obradu podataka;
 - (b) odobrava registraciju i izdaje registarski broj najkasnije u roku od 12 tjedana od primitka svih informacija koje je potrebno dostaviti na temelju stavaka 2. i 3.
9. Nadležno tijelo može:
- (a) utvrditi načine postupanja u pogledu zahtjeva za registraciju i postupka registracije, bez dodavanja bitnih zahtjeva onima kojima su utvrđeni u stavcima 2. i 3.;
 - (b) proizvođačima naplaćivati razmjerne naknade utemeljene na troškovima za obradu zahtjeva iz stavka 2. i članka 18. stavka 1.
10. Nadležno tijelo može odbiti registraciju proizvođača ili je povući ako proizvođač nije dostavio informacije iz stavka 3. i povezanu dokaznu dokumentaciju ili su one nedostatne ili ako više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u Prilogu VIII. točki 1. podtočki (d).

Nadležno tijelo povlači registraciju proizvođača ako je proizvođač prestao postojati.

11. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev [...] ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u ime proizvođača koje zastupa bez nepotrebne odgode obavješćuje nadležno tijelo o svim promjenama informacija upisanih u registar i o svakom trajnom prestanku stavljanja vozila upisanog u registar na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice.
12. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev [...] ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izvješćuje nadležno tijelo odgovorno za registar o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača.

Članak 20.

Financijska odgovornost proizvođača

1. Financijski doprinosi koje plaća proizvođač pokrivaju sljedeće troškove povezane s vozilima koje proizvođač stavlja na raspolaganje na tržištu:
 - (a) troškove sakupljanja otpadnih vozila[...] koji su nužni za ispunjavanje zahtjeva iz članka od 23. do 26. i njihova naknadnog prijevoza od mjesta za sakupljanje do ovlaštenog postrojenja za obradu koje je izdalo potvrdu o uništenju te troškove obrade otpadnih vozila koji su nužni za ispunjavanje zahtjeva iz članka od 27. do [...] 31., članka 34. i članka [...] 36. pod uvjetom da se [...] na temelju članka 8.a stavka 4. točaka od (a) do (c) Direktive 2008/98/EZ njima uzmu u obzir prihodi subjekata za gospodarenje otpadom povezani s prodajom rabljenih rezervnih dijelova i rabljenih sastavnih dijelova, otpadnih vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje ili sekundarnih sirovina recikliranih iz otpadnih vozila;
 - (b) troškove kampanja informiranja radi poboljšanja sakupljanja otpadnih vozila;
 - (c) troškove uspostave sustava za obavješćivanje iz članka 25.;

- (d) troškove prikupljanja podataka i njihova dostavljanja nadležnim tijelima.

Za vozila obuhvaćena područjem primjene Direktive 2000/53/EZ koja su stavljena na raspolaganje na tržištu prije stupanja na snagu ove Uredbe i odstupajući od prvog podstavka točke (a) i stavka 1.a ovog članka, u državama članicama u kojima, u skladu s člankom 5. stavkom 4. drugim podstavkom Direktive 2000/53/EZ, proizvođači nisu morali snositi sve, nego samo znatan dio troškova, financijski doprinosi koje proizvođač tih vozila mora dati odgovaraju razini koja čini znatan dio navedenih troškova.

1.a Financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači koji stavljaju vozilo na tržište također pokrivaju troškove iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na vozila za koja se proizvođač ne može identificirati ili je prestao postojati u državi članici u kojoj je vozilo postalo otpadno vozilo, razmjerno njihovu udjelu na tržištu.

2. Nadležno tijelo u bliskoj suradnji s proizvođačima, organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjektima za gospodarenje otpadom prati:

- (a) prosječne troškove sakupljanja, recikliranja i obrade te prihode subjekata za gospodarenje otpadom;
- (b) razinu financijskih doprinosa koje su proizvođači dužni platiti imenovanim organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača kako bi se troškovi pravedno raspodijelili među svim zainteresiranim subjektima.

3. Financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači koji stavljaju na raspolaganje na tržištu vozila za posebne namjene pokrivaju samo one troškove iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovo sakupljanje.

4. U slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača proizvođači daju jamstvo za vozila koja prvi put stavljaju na tržište na državnom području države članice. Tim jamstvom osigurava se financiranje radnji iz stavka 1. koje se odnose na ta vozila.

Iznos jamstva određuju države članice u kojima je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu, uzimajući u obzir kriterije utvrđene u članku 21.

To jamstvo može biti u obliku sudjelovanja proizvođača u odgovarajućim programima za financiranje gospodarenja otpadnim vozilima, [...] financijskog jamstva ili jednakovrijednog osiguranja.

5. Ne dovodeći u pitanje članke 107. i 108. UFEU-a, u slučaju organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača kojom upravlja država takvo jamstvo može imati oblik javnog fonda koji se financira naknadama proizvođača i za koji je država članica koja upravlja tom organizacijom solidarno odgovorna.
6. Proizvođač osnovnog vozila smatra se proizvođačem i može prikupiti razmjerne doprinose od proizvođača kasnijih faza homologacije.

Članak 21.

Prilagođavanje naknada

1. U slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da su financijski doprinosi koje im plaćaju proizvođači prilagođeni, uzimajući u obzir barem:
 - (a) masu vozila;
 - (b) tip pogonskog sklopa;
 - (c) stopu mogućnosti recikliranja i ponovne uporabe tipa vozila kojem vozilo pripada na temelju informacija dostavljenih homologacijskom tijelu u skladu s člankom 4.;

- (d) vrijeme potrebno za rastavljanje vozila u ovlaštenom postrojenju za obradu, posebno za dijelove i sastavne dijelove koje je potrebno ukloniti prije rezanja na temelju članka 30.;
 - (e) udio materijala i tvari zbog kojih visokokvalitetno recikliranje nije moguće, kao što su ljepljiva, kompozitna plastika ili materijali ojačani ugljikom;
 - (f) postotak recikliranog sadržaja materijala navedenih u člancima 6. i 10. koji su korišteni u vozilu;
 - (g) prisutnost i količinu tvari iz članka 5. stavka 2.
2. Komisija je ovlaštena za donošenje [...] provedbenog akta u skladu s člankom [...] 51. stavkom 2. radi [...] utvrđivanja [...] detaljnih pravila za primjenu kriterija utvrđenih u stavku 1. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

Članak 22.

Mehanizam raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna vozila u drugoj državi članici

1. Ako vozilo postane otpadno vozilo u državi članici koja nije država članica na čijem je državnom području vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu i ako nije moguće identificirati proizvođača na državnom području države članice u kojoj postaje otpadno vozilo, proizvođač [...] koji je to vozilo stavio na tržište ili, ako je imenovana u skladu s člankom [...] 17., organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača iz stavka 2. ovog članka osigurava pokrivanje [...] troškova aktivnosti gospodarenja otpadom iz članka 20. koje snose subjekti za gospodarenje otpadom u drugim državama članicama.
2. Proizvođač koji stavlja vozilo na tržište ili, ako je imenovana u skladu s člankom [...] 17., organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u državi članici u kojoj je proizvođač stavio to vozilo na tržište:

- (a) pisanim ovlaštenjem određuje [...] ovlaštenog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača u svakoj državi članici;
- (b) uspostavlja mehanizme prekogranične suradnje sa subjektima za gospodarenje otpadom koji obavljaju aktivnosti gospodarenje otpadom iz članka 20.

2.a Države članice mogu od vlasnika vozila zatražiti plaćanje administrativne naknade za rabljena vozila ili vozila za koja nije moguće identificirati proizvođača, koja su prvi put registrirana u toj državi članici, kako bi se pokrili troškovi aktivnosti gospodarenja otpadom iz članka 20. stavka 1. Administrativna naknada ne premašuje financijski doprinos na temelju članka 20. stavka 1.

- 3. Država članica u kojoj je vozilo postalo otpadno vozilo prati da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača poštuju stavke 1. i 2. Praćenje se temelji na informacijama koje su proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača provjerili i o kojima su izvijestili nadležna tijela u vezi s provedbom stavaka 1. i 2., posebno u vezi s izračunom i raspodjelom troškova gospodarenja otpadnim vozilima iz stavka 1., vodeći računa o poslovnoj povjerljivosti i drugim pitanjima povezanim s tržišnim natjecanjem.
- 4. Ako je to potrebno kako bi se osiguralo poštovanje ovog članka i izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta te uzimajući u obzir informacije koje su dostavile države članice na temelju aktivnosti suradnje i praćenja iz stavaka 2. i 3., Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. ove Uredbe utvrđivanjem detaljnih pravila za obveze proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom te za svojstva mehanizama iz stavka 1.

ODJELJAK 3.

SAKUPLJANJE OTPADNIH VOZILA

Članak 23.

Sakupljanje otpadnih vozila

1. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostavljaju ili sudjeluju u uspostavljanju sustava za sakupljanje[...] za sva [...] vozila[...] koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice, a koja su postala otpadna vozila.

Države članice donose potrebne mjere kako bi osigurale da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostave sustave za sakupljanje za sva otpadna vozila.

2. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da sustavi za sakupljanje iz stavka 1.:
 - (a) pokrivaju cijelo državno područje države članice;
 - (b) [...] imaju odgovarajući broj dostupnih ovlaštenih postrojenja za obradu ili mjesta za sakupljanje, uzimajući u obzir broj stanovnika, gustoću naseljenosti i očekivanu količinu otpadnih vozila, koja nisu ograničena na područja u kojima su sakupljanje i naknadno gospodarenje najprofitabilniji;
 - (c) sakupljaju otpadne dijelove nakon popravka vozila;
 - (d) omogućuju sakupljanje otpadnih vozila svih robnih marki, neovisno o njihovom podrijetlu;
 - (e) omogućuju besplatno [...] prihvatanje svih otpadnih vozila u ovlaštena mjesta za sakupljanje ili postrojenja za obradu kako je propisano u članku 24. stavku 2.

3. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača objavljaju i redovito ažuriraju popis mjesta za sakupljanje i ovlaštenih postrojenja za obradu na svojim internetskim stranicama i provode edukativne kampanje radi promicanja sustava za sakupljanje otpadnih vozila i informiranja o posljedicama koje za okoliš imaju nepropisno sakupljanje i nepropisna obrada otpadnih vozila. Države članice mogu zahtijevati da se edukativne kampanje koordiniraju unutar države članice, u suradnji i s proizvođačima ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17., organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača i s nadležnim tijelima.
4. Države članice mogu ovlastiti [...] mjesta za sakupljanje koja nisu ovlaštena postrojenja za obradu [...] za sakupljanje otpadnih vozila.

[...]

Mjesta za sakupljanje dobivaju dozvolu od nadležnog tijela u skladu s člankom 23. Direktive 2008/98/EZ i ispunjavaju uvjete utvrđene u toj dozvoli.

Kako bi izdalo dozvolu, nadležno tijelo provjerava ima li takva ustanova ili poduzeće kapacitete potrebne za ispunjavanje sljedećih obveza:

- (a) [...] sakupljanje otpadnih vozila i privremeno skladištenje u skladu s [...] dijelom A Priloga VII.;
- (b) [...] pripremu za premještanje sakupljenih otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu tako da se izbjegnu slučajno curenje fluida i neovlašteni pristup mjestu za sakupljanje;
- (ba) organizaciju prijevoza do ovlaštenog postrojenja za obradu ako se na mjestu za sakupljanje istodobno skladišti osam ili više otpadnih vozila; i
- (c) jamstvo da će sva sakupljena otpadna vozila biti premještena u ovlašteno postrojenje za obradu u roku od jednog [...] mjeseca od zaprimanja otpadnog vozila; [...]

[...] [...]

5. Mjesta za sakupljanje [...] vlasniku vozila izdaju dokument u elektroničkom obliku kojim se potvrđuje zaprimanje otpadnog vozila te ga elektroničkim postupkom obavješćivanja uspostavljenim u skladu s člankom 25. stavkom 2. dostavljaju relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela imenovana na temelju članka 14.

Članak 24.

Otprema otpadnih vozila [...]

1. Vlasnik vozila i svaki gospodarski subjekt koji djeluje u ime vlasnika vozila koje postane otpadno vozilo bez nepotrebne odgode otprema ga u ovlašteno postrojenje za obradu ili na mjesto za sakupljanje. [...]
2. Otprema otpadnog vozila, uključujući rezervne ili zamjenske dijelove nakon popravka ili održavanja vozila, [...] besplatna je za posljednjeg vlasnika vozila, osim ako otpadnom vozilu nedostaje neki bitan dio ili sastavni dio[...] ili ako sadržava otpad koji je dodan u otpadno vozilo.

Za potrebe ovog članka sljedeći su dijelovi bitni:

- (a) motori električnog pogona, uključujući njihova kućišta i sve povezane upravljačke jedinice, ožičenje i ostale dijelove, sastavne dijelove i materijale;
- (b) baterije električnih vozila kako su definirane u članku 3. točki 14. Uredbe (EU) 2023/1542;
- (c) motori;
- (d) katalizatori;
- (e) mjenjači;
- (f) nadogradnja.

Ako nedostaje baterija električnog vozila, otprema otpadnog vozila i dalje je besplatna ako posljednji vlasnik dostavi dokumentaciju kojom se dokazuje da se za bateriju pobrinuo specijalizirani subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542.

3. Zahtjevi utvrđeni u stavku 2. ne primjenjuju se na vozila za koja su osiguravajuća društva proglasila tehničku totalnu štetu.

Članak 25.

Potvrda o uništenju

1. Ovlaštena postrojenja za obradu izdaju potvrdu o uništenju [...] posljednjem vlasniku vozila po otpremi otpadnog vozila u ovlašteno postrojenje za obradu. Potvrda o uništenju [...] izdaje se u skladu s obrascem iz Priloga IX. Ta se obveza ne primjenjuje na vozila kategorije L koja ne podliježu registraciji u dotičnoj državi članici.
2. Potvrda o uništenju izdaje se u elektroničkom obliku i elektroničkim postupkom obavješćivanja dostavlja relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela imenovana na temelju članka 14. Ovlašteno postrojenje za obradu dostavlja primjerak elektroničke obavijesti posljednjem vlasniku vozila i svakom gospodarskom subjektu koji djeluje u ime vlasnika vozila.
3. Ako je otpadno vozilo za koje je potvrda o uništenju izdana u jednoj državi članici registrirano u drugoj državi članici, [...] relevantna tijela [...] koja je imenovala država članica u kojoj je izdana potvrda o uništenju obavješćuju relevantna [...] tijela [...] koja je imenovala država članica u kojoj je vozilo registrirano da je za to vozilo izdana potvrda o uništenju.
4. Relevantna tijela za registraciju vozila [...] poništavaju registraciju otpadnog vozila tek nakon primitka potvrde o uništenju tog vozila.
5. Potvrde o uništenju izdane u državi članici priznaju se u svim ostalim državama članicama.

Članak 26.

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

ODJELJAK 4.

OBRADA OTPADNIH VOZILA

Članak 27.

Obveze ovlaštenih postrojenja za obradu

1. Ovlaštena postrojenja za obradu osiguravaju da se sva otpadna vozila i njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali i otpadni dijelovi uklonjeni pri popravku vozila zaprimaju i obrađuju u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu s ovom Uredbom.
2. [...]
3. Ovlaštena postrojenja za obradu:
 - (a) skladište, čak i privremeno, sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VII.;
 - (b) za sva otpadna vozila provode uklanjanje onečišćenja u skladu s člankom 29. i minimalnim zahtjevima iz dijela B Priloga VII.;
 - (c) uklanjaju dijelove i sastavne dijelove navedene u dijelu C Priloga VII. iz otpadnog vozila [...] u skladu s člancima 30. i 31.;

(d) obrađuju sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s člancima 28., 29., 30., 31., 32., 35. i 36. ove Uredbe i njezinim Prilogom VII., hijerarhijom otpada i općim zahtjevima utvrđenima u članku 4. Direktive 2008/98/EZ[...];

(e) osiguravaju da se svakom obradom otpadnih vozila iz stavka 2. postignu ciljevi iz članka 34. i, ako je primjenjivo, primjenjuju najbolje raspoložive tehnike kako su definirane u članku 3. točki 10. Direktive 2010/75/EU.

Uz zahtjeve utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu čuvaju elektroničku evidenciju svih obavljenih postupaka obrade otpadnih vozila iz točaka od (a) do (e) u razdoblju od tri godine te mogu predložiti te informacije na zahtjev relevantnih nacionalnih tijela.

4.[...] {Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga VII. prilagođavanjem minimalnih zahtjeva za obradu otpadnih vozila znanstvenom i tehničkom napretku u tehnologijama obrade, uključujući:

(a) dodavanje, brisanje ili revidiranje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VII.;

(b) reviziju ciljnih vrijednosti za izlazne frakcije navedene u točki 2. dijela G Priloga VII.;

(c) proširenje popisa vrsta aluminijskih slitina navedenih u točki 2.b dijela G Priloga VII.;

(d) dodavanje zahtjeva u pogledu kvalitete radi poboljšanja odvajanja plastike koja se može reciklirati i ciljnih vrijednosti za tehnologije naknadnog recikliranja primjenjive na točku 2. dijela G Priloga VII.}

5. Države članice potiču ovlaštena postrojenja za obradu da uvedu certificirane sustave upravljanja okolišem u skladu s Uredbom (EZ) br. 1221/2009.

Članak 28.

Opći zahtjevi za rezanje

1. Ovlaštena postrojenja za obradu i drugi subjekti za gospodarenje otpadom koji vrše rezanje od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...] 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] zahtijevaju u pogledu otpadnih vozila koja im se otpreme na rezanje, ili velikih strukturnih dijelova i sastavnih dijelova šasije ili nadogradnje iz otpadnih vozila kategorija N2, N3, M2, M3 i O koja im se otpreme na rezanje [...]:
 - (a) [...] da je iz njih uklonjeno onečišćenje u skladu s člankom 29. te da su njihovi dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni u skladu s člankom 30.; i
 - (b) da im je priložena kopija potvrde o uništenju izdana za dotično otpadno vozilo.
2. Ovlaštena postrojenja za obradu i subjekti za gospodarenje otpadom koji vrše postupke rezanja, a koji zaprimaju otpadna vozila koja ne ispunjavaju zahtjeve iz stavka 1.:
 - (a) prijavljuju nesukladnost nadležnom tijelu, uključujući ime i podatke za kontakt fizičke ili pravne osobe koja je otpremila otpadno vozilo u ovlašteno postrojenje za obradu ili u drugi subjekt za gospodarenje otpadom radi rezanja;
 - (b) suzdržavaju se od rezanja tih otpadnih vozila, osim ako nadležno tijelo odobri takve radnje ili dok se ne poduzmu potrebne mjere za obradu otpadnog vozila u skladu s člancima 29. i 30. i izdavanje potvrde o uništenju u skladu s člankom 25.
3. Ovlaštena postrojenja za obradu i subjekti za gospodarenje otpadom koji vrše rezanje otpadnih vozila [...] režu otpadna vozila, njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale zajedno s [...] drugim otpadom samo ako su ispunjeni kriteriji i granične vrijednosti iz dijela G točaka 1. i 2. Priloga VII.

Članak 29.

Uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila

1. [...] U roku od 30 dana od otpreme otpadnog vozila u ovlašteno postrojenje za obradu, to postrojenje uklanja onečišćenja iz takvih vozila prije njegove daljnje obrade u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu B Priloga VII.
2. Fluidi i tekućine navedeni u dijelu B Priloga VII. sakupljaju se i skladište zasebno u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VII. Otpadna ulja sakupljaju se i skladište zasebno od ostalih fluida i tekućina te se obrađuju u skladu s člankom 21. Direktive 2008/98/EZ.
3. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 2. uklanjaju se iz otpadnih vozila i obrađuju u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.
4. Baterije se uklanjaju zasebno iz otpadnih vozila i skladište u namjenskom prostoru za daljnju obradu u skladu s člankom 70. stavkom 3. Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
5. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali iz kojih je uklonjeno onečišćenje obrađuju se i označavaju u skladu s člancima 18. i 19. Direktive 2008/98/EZ.
6. Ovlašteno postrojenje za obradu vodi evidenciju o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila bilježenjem informacija navedenih u dijelu B točki 3. Priloga VII. i te informacije za svaku kalendarsku godinu dostavlja nadležnom tijelu države članice u kojoj su otpadna vozila sakupljena, u roku od šest mjeseci od kraja kalendarske godine i u formatu koji odredi nadležno tijelo države članice.

Članak 30.

Obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe i recikliranja

1. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] osiguravaju da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu C Priloga VII. uklone iz otpadnog vozila prije rezanja ili sabijanja, a nakon postupaka uklanjanja onečišćenja iz članka 29., na nerazoran način za dijelove i sastavne dijelove s potencijalom za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje u skladu s člankom 31.

Ovlaštena postrojenja za obradu osiguravaju da se uklonjeni dijelovi i sastavni dijelovi iz prvog podstavka bez potencijala za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje šalju na recikliranje u skladu sa zahtjevima za obradu navedenima u dijelu F Priloga VII.

2. [...] Dijelove ili sastavne dijelove bez potencijala za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje nije obvezno ukloniti prije rezanja ako ovlašteno postrojenje za obradu dokaže da se tehnologijama u fazi nakon rezanja [...] materijale iz dijelova i sastavnih dijelova [...] kako je utvrđeno u drugom stupcu dijela C [...] Priloga VII. odvaja jednako učinkovito kao ručnim ili poluautomatiziranim rastavljanjem te da su ispunjeni kriteriji i granične vrijednosti iz dijela G točaka 1. i 2. Priloga VII.

Za potrebe prvog podstavka, ovlašteno postrojenje za obradu dostavlja informacije navedene u dijelu G točki 3. Priloga VII.

3. Uz obveze utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu vode evidenciju otpadnih vozila obrađenih bez prethodnog uklanjanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala u skladu sa stavkom 2., što uključuje ime i adresu postrojenja za obradu i identifikacijski broj vozila (VIN) tih otpadnih vozila.

Ovlaštena postrojenja za obradu dostavljaju informacije iz evidencije iz prvog podstavka nadležnom tijelu u skladu s člankom 49. stavkom 6.

Članak 31.

Zahtjevi koji se odnose na uklonjene dijelove i sastavne dijelove

1. Ovlaštena postrojenja za obradu procjenjuju [...] sve dijelove i sastavne dijelove uklonjene iz otpadnog vozila na temelju članka 30. stavka 1. [...] kako bi se utvrdilo jesu li prikladni za:

- (a) ponovnu uporabu u skladu s dijelom D točkom 1. podtočkom (a) Priloga VII.;
- (b) ponovnu proizvodnju ili obnavljanje u skladu s dijelom D točkom 1. podtočkom (b) Priloga VII.;
- (c) recikliranje; ili
- (d) druge postupke obrade, uzimajući u obzir posebne zahtjeve za obradu iz dijela F Priloga VII.

[...]

Procjena se provodi tako da se osobito uzimaju u obzir tehnička izvedivost postupaka iz prvog podstavka i sigurnosni zahtjevi za vozilo.

[...]

2. [...] Ovlaštena postrojenja za obradu:

- [...] (a) označavaju [...] uklonjene dijelove i sastavne dijelove prikladne za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje u skladu s dijelom D točkom 2. Priloga VII.;

[...] [...]

(b) osiguravaju odgovarajuću zaštitu od oštećenja tijekom prijevoza, utovara i istovara dijelova i sastavnih dijelova;

(c) dostavljaju primjerak računa ili ugovora koji se odnosi na prijenos dijelova ili sastavnih dijelova za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje.

3. Dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. ne smiju se ponovno upotrebljavati osim ako se provedenom tehničkom procjenom potvrdi da je uporaba tih dijelova i sastavnih dijelova u skladu s primjenjivim zahtjevima za vozila utvrđenima u Uredbi (EU) 2018/858. Ti zamjenski dijelovi mogu se prenijeti drugom gospodarskom subjektu na ponovnu uporabu samo ako ih ugrađuje kvalificirani subjekt za popravak i održavanje.
4. Dijelovi i sastavni dijelovi koji se procijene prikladnima za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje ne smatraju se otpadom. Ovlaštena postrojenja za obradu relevantnim nacionalnim tijelima na zahtjev stavljaju na raspolaganje dokumentaciju kojom se potvrđuje da je procjena provedena, među ostalim i kad se dijelovi i sastavni dijelovi prevoze u svrhu ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja.
5. Odredbe iz stavka 4. ne primjenjuju se na baterije uklonjene iz otpadnog vozila na koje se primjenjuje Uredba 2023/1542.

Članak 32.

Trgovina rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima

1. Od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] svaki [...] gospodarski subjekt [...] koji prodaje rabljene, ponovno proizvedene ili obnovljene rezervne dijelove i sastavne dijelove [...]:
- [...] osigurava da dijelovi i sastavni dijelovi [...] sadrže oznaku u skladu s člankom 31. stavkom 2. točkom (a).
- [...].

2. U slučaju prodaje rabljenih, ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova potrošačima, gospodarski subjekti osiguravaju da ti dijelovi i sastavni dijelovi mogu zadržati svoje potrebne funkcije i učinkovitost pri uobičajenoj uporabi te da ispunjavaju druge zahtjeve koji se primjenjuju na robu koja se prodaje u skladu s Direktivom (EU) 2019/771.
3. Ti se zahtjevi primjenjuju neovisno o primijenjenoj tehnici trgovanja, među ostalim putem internetskih platformi kako su definirane u članku 3. točki (i) Uredbe (EU) 2022/2065.

Članak 33.

Ponovna uporaba, ponovna proizvodnja i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova

1. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] donose potrebne poticajne mjere za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni u eksploatacijskoj fazi ili fazi na kraju životnog vijeka vozila.

Poticajne mjere iz prvog podstavka ~~4.~~ mogu uključivati:

- (a) zahtjev da vršitelji popravaka i održavanja kupcima uz uslugu popravka vozila novim dijelovima i sastavnim dijelovima ponude popravak vozila rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim rezervnim dijelovima i sastavnim dijelovima, pod uvjetom da je takav zahtjev oblikovan tako da ne stvara prekomjerne troškove ili administrativna opterećenja za mikropoduzeća i mala poduzeća;
- (b) primjenu gospodarskih poticaja[...].

Komisija olakšava razmjenu informacija i primjera najbolje prakse među državama članicama u vezi s takvim poticajnim mjerama.

2. Komisija prati djelotvornost poticajnih mjera država članica.

Članak 34.

Ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i oporabe

1. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan kalendarske godine nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] [...] donose potrebne mjere kako bi proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača postigli da [...] subjekti za gospodarenje otpadom ispune sljedeće ciljeve:
 - (a) stopa ponovne uporabe i oporabe, izračunana zajedno, mora biti najmanje 95 % prema prosječnoj masi po vozilu, ne uključujući baterije, i godini;
 - (b) stopa ponovne uporabe i recikliranja, izračunana zajedno, mora biti najmanje 85 % prema prosječnoj masi po vozilu, ne uključujući baterije, i godini.
2. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan kalendarske godine nakon 60 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] donose potrebne mjere kako bi proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom [...] 17., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osigurali da subjekti za gospodarenje otpadom postignu godišnji cilj za recikliranje plastike od najmanje 30 % ukupne prosječne mase plastike u otpadnim vozilima [...].

[Masa reciklirane plastike i ukupna masa plastike iz prvog podstavka ne uključuju elastomere, termosetove osim poliuretanskih pjena koje se upotrebljavaju za oblaganje i plastiku koja sadržava bilo koju tvar navedenu u iz članka 7. Uredbe (EU) 2019/1021 ili je njome kontaminirana ako se premaše pragovi iz Priloga IV. toj uredbi.]

Članak 35.

Zabrana odlaganja neinertnog otpada

Od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] lake i teške frakcije ostataka nakon obrade iz izrezanih [...] otpadnih vozila koje ostanu nakon obrade, a sadržavaju neinertni otpad[...] ne prihvaćaju se na odlagalištu ako premašuju granične vrijednosti iz dijela G točke 2. podtočaka (c) i (d) Priloga VII.

Članak 36.

Otprema otpadnih vozila

1. Obrada otpadnih vozila može se obavljati izvan dotične države članice ili izvan Unije, pod uvjetom da je otprema otpadnih vozila ili otpada proizvedenog u postupku njihove obrade u skladu s Uredbom [...] (EU) 2024/1157.

- 1.a Kako bi utvrdila je li riječ o rabljenim vozilima ili otpadnim vozilima, nadležna tijela država članica mogu inspekcijskim pregledima pošiljaka rabljenih vozila za koje se sumnja da su otpadna provjeriti usklađenost sa zahtjevima utvrđenima u članku 37. i Prilogu I. te u skladu s time pratiti takve pošiljke.

Ako nadležna tijela u državi članici utvrde da planirana pošiljka rabljenog vozila uključuje jedno ili više otpadnih vozila, troškovi odgovarajućih analiza, inspekcija i skladištenja vozila za koja se sumnja da su otpadna vozila mogu se naplatiti osobama koje organiziraju otpremu.

2. Otpreme otpadnih vozila iz Unije u treću zemlju u skladu sa stavkom 1. obuhvaćene su obvezama i ciljevima utvrđenima u članku 34. samo ako izvoznik otpadnih vozila dostavi dokaznu dokumentaciju o odredištu koju je odobrilo nadležno tijelo i kojom se dokazuje da je obrada obavljena u uvjetima koji su uglavnom istovjetni zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu zdravlja ljudi i okoliša iz drugog zakonodavstva Unije.

POGLAVLJE V.

RAZLIKA IZMEĐU RABLJENIH VOZILA I OTPADNIH VOZILA [...]

ODJELJAK 1.[...]

[...]Članak 37.

Razlika između rabljenih vozila i otpadnih vozila

1. U svrhu prijenosa vlasništva nad rabljenim vozilom, vlasnik vozila [...] predočuje dokumentaciju o tome [...] da [...] vozilo nije otpadno vozilo svakoj fizičkoj ili pravnoj osobi zainteresiranoj za stjecanje vlasništva nad tim vozilom. [...] Ta se dokumentacija sastoji od procjene u skladu s Prilogom I. ili valjanog zapisnika o tehničkom pregledu vozila.

Prvi podstavak ne primjenjuje se ako fizičke osobe koje nisu gospodarski subjekti prenose vlasništvo nad tehnički ispravnim vozilima u svrhu prodaje koja nije sklopljena putem ugovora na daljinu ili internetskih platformi.

Ako gospodarski subjekt prenese vlasništvo nad vozilom, taj gospodarski subjekt čuva dokumentaciju navedenu u prvom podstavku najmanje dvije godine od datuma prijenosa vlasništva.

2. Za potrebe prijenosa vlasništva nad vozilom za koje je proglašena ekonomska totalna šteta, vlasnik vozila uz zahtjeve iz stavka 1. dostavlja i sljedeću dokumentaciju:
- (a) presliku povijesti štete na temelju procjene osiguravajućeg društva;
 - (b) procjenu troškova popravaka potrebnih za popravak vozila do tehničkog stanja dostatnog za prolazak tehničkog pregleda u skladu s Direktivom 2014/45/EU.
3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. drugi podstavak, zahtjevi utvrđeni u stavcima 1. i 2. primjenjuju se neovisno o primijenjenoj tehnici trgovanja, među ostalim putem namjenskih dražbi za gospodarske subjekte, ugovore na daljinu ili internetske platforme.
4. Pri procjeni štete na vozilu nakon nesreće osiguravajuće društvo ili bilo koji drugi procjenitelj za motorna vozila koji provodi procjenu u njegovo ime također procjenjuje je li vozilo otpadno vozilo u skladu s Prilogom I.
- Osiguravajuća društva [...] osiguravaju da nadležna tijela najmanje jednom godišnje dobiju popis:
- (a) identifikacijskih brojeva svih vozila za koja je proglašena ekonomska totalna šteta, uključujući specifikaciju onih koja se smatraju otpadnim vozilima u skladu s Prilogom I.;
 - (b) identifikacijskih brojeva svih vozila za koja je proglašena tehnička totalna šteta.
5. Nadležna tijela mogu zahtijevati od vlasnika vozila da, u slučaju sumnje da bi rabljeno vozilo moglo biti otpadno vozilo, predoči dokumentaciju da dotično vozilo nije otpadno vozilo. Ta se dokumentacija sastoji od procjene u skladu s Prilogom I. ili novog valjanog zapisnika o tehničkom pregledu vozila.
- 5.a Pri donošenju mjera kojima se utvrđuju administrativni i postupovni zahtjevi u pogledu procjene u skladu s Prilogom I. države članice mogu dodatno utvrditi i kriterije za procjenu troškova popravaka.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. ove Uredbe radi izmjene kriterija navedenih u dijelu A, dijelu B i dijelu C odjeljku 1. točki 1. Priloga I. kako bi utvrdila je li rabljeno vozilo otpadno vozilo, pod uvjetom da tehnološki napredak u području sljedivosti, mogućnosti popravka i sigurnosti opravdava ograničavanje slučajeva u kojima se vozilo smatra otpadnim vozilom.

ODJELJAK 2.

[...]

[...]POGLAVLJE V.A

IZVOZ RABLJENIH VOZILA U TREĆE ZEMLJE

Članak 37.a

Nadležno tijelo

1. Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za obveze na temelju ovog poglavlja.
2. Države članice do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 12 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] obavješćuju Komisiju o imenima i adresama nadležnih tijela imenovanih na temelju stavka 1. Države članice bez nepotrebne odgode Komisiju obavješćuju o svakoj promjeni imena ili adresa tih nadležnih tijela.

Članak 38.

Provjere i zahtjevi za izvoz rabljenih vozila

1. Od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] rabljena vozila za izvoz podliježu provjerama i zahtjevima utvrđenima u ovom [...] poglavlju.

2. Ovim [...] poglavljem ne dovode se u pitanje druge odredbe ove Uredbe ni drugi pravni akti Unije kojima se uređuje puštanje robe u izvoz, osobito Uredba (EU) br. 952/2013 i njezini članci 46., 47., 267. i 269.
3. Rabljena vozila mogu se izvoziti samo u sljedećim slučajevima:
 - (a) ako nisu otpadna vozila [...]; i
 - (b) [...] tehnički su ispravna na datum podnošenja izvozne deklaracije, osim ako se smatraju vozilima od posebnog kulturnog interesa u skladu s dijelom C Priloga I. ovoj Uredbi [...] [...].
4. Carinskim tijelima daju se ili stavljaju na raspolaganje sljedeće informacije za svako rabljeno vozilo za izvoz:
 - (a) identifikacijski broj vozila (VIN) i ime države članice u kojoj je to rabljeno vozilo posljednji put registrirano;
 - (b) izjava kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo ispunjava zahtjeve iz stavka 3., ili se dostavlja potvrda kako je navedeno u zadnjem podstavku točke 1. Priloga I. dijela C.

5. Kako bi se provjerila sukladnost s ovim [...] poglavljem radi puštanja rabljenog vozila u izvoz:
- (a) dok povezivanje iz članka 45. stavka 4. ne bude uspostavljeno, carinska tijela [...] mogu razmjenjivati informacije i surađivati s nadležnim tijelima u skladu s člankom 44. i, prema potrebi, uzimaju u obzir takvu razmjenu informacija i suradnju kako bi dopustila puštanje rabljenog vozila u izvoz;
 - (b) nakon što povezivanje iz članka 45. stavka 4. bude uspostavljeno, primjenjuju se članak 39., članak 40. stavci 2. i 3. i članak 42. stavak 3. pa se razmjena obavijesti i drugih informacija na temelju članaka od 41. do 43. odvija tim elektroničkim sustavima.
6. Rabljeno vozilo za izvoz:
- [...] [...]
- (b) ne podliježe unosu u evidencije deklaranta na temelju članka 182. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (c) ne podliježe samoprocjeni na temelju članka 185. Uredbe (EU) br. 952/2013.
7. [...]

Članak 39.

Automatizirana provjera informacija o statusu vozila

1. Prije puštanja rabljenog[...] vozila u izvoz carinska tijela na temelju identifikacijskog broja vozila i imena države članice u kojoj je ono posljednji put registrirano elektronički i automatski provjeravaju putem elektroničkih sustava iz članka 45. stavka 4. [...] je li vozilo tehnički ispravno [...]. **Ta se obveza ne primjenjuje na vozila koja se smatraju vozilima od posebnog kulturnog interesa u skladu s dijelom C Priloga I. ovoj Uredbi.**

2. Ako informacije dostavljene ili stavljene na raspolaganje carinskim tijelima ne odgovaraju informacijama u nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost na temelju stavka 1., carinska tijela ne smiju pustiti to vozilo u izvoz te putem [...] svojih sustava obavješćuju [...] dotičnu fizičku ili pravnu osobu.

Članak 40.

Upravljanje rizikom i carinske provjere

1. Za potrebe izvršavanja odredaba iz članka 38. carinska tijela provjeravaju rabljena vozila za izvoz u skladu s [...] odredbama o upravljanju rizikom i carinskim provjerama iz Uredbe (EU) br. 952/2013. Ne dovodeći u pitanje članak 39., takve provjere prvenstveno se temelje na analizi rizika, kako je utvrđeno u [...] Uredbi (EU) br. 952/2013.
2. Uz obvezu upravljanja rizikom iz stavka 1., nakon što povezivanje iz članka 45. bude uspostavljeno, [...] elektronički sustavi iz članka 45. stavka 1. sadrže informacije, a carinska tijela automatski i elektronički provjeravaju putem povezivanja iz članka 45. stavka 4. [...] ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz posebne uvjete povezane sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama u skladu sa stavkom 3. ovog članka.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem uvjeta za sukladnost iz stavka 2., uključujući posebne uvjete koje treća zemlja uvoza primjenjuje na uvoz rabljenih vozila u vezi sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama ako je ta treća zemlja obavijestila Komisiju o takvim uvjetima. Ti se uvjeti mogu provjeriti uspoređivanjem s informacijama dostupnima u elektroničkim sustavima iz članka 45. stavka 1.

Članak 41.

Suspenzija

1. Ako postoje opravdane sumnje da rabljeno vozilo za izvoz možda ne ispunjava zahtjeve iz ovog [...] poglavlja, carinska tijela suspendiraju puštanje tog rabljenog vozila u izvoz, [...] odmah obavješćuju nadležna tijela imenovana na temelju članka 37.a o suspenziji i prosljeđuju im sve relevantne informacije potrebne da nadležna tijela utvrde ispunjava li rabljeno vozilo zahtjeve iz ove Uredbe i može li se pustiti u izvoz.
2. Za potrebe utvrđivanja je li rabljeno vozilo koje podliježe suspenziji iz stavka 1. sukladno s ovom Uredbom nadležna tijela mogu od bilo koje osobe uključene u izvoz tog rabljenog vozila zatražiti dodatne informacije, uključujući informacije o prodaji vozila ili prijenosu vlasništva nad vozilom, npr. kopiju računa ili ugovora, i dokaznu dokumentaciju da je to rabljeno vozilo namijenjeno za daljnju uporabu.

Članak 42.

Puštanje u izvoz

1. Ako je puštanje rabljenog vozila u izvoz suspendirano u skladu s člankom 41., to rabljeno vozilo pušta se u izvoz ako su ispunjeni svi ostali zahtjevi i formalnosti povezani s takvim puštanjem i ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - (a) nadležna tijela imenovana na temelju članka 37.a nisu u roku od četiri radna dana od početka suspenzije od carinskih tijela zatražila da suspenzija ostane na snazi; ili
 - (b) nadležna tijela imenovana na temelju članka 37.a obavijestila su carinska tijela o svojem odobrenju za puštanje u izvoz na temelju ovog [...] poglavlja.
2. Puštanje u izvoz ne smatra se dokazom sukladnosti s pravom Unije, osobito s ovom Uredbom ili Uredbom (EU) br. 952/2013.

3. [...] Carinska tijela putem povezivanja iz članka 45. stavka 4. [...] tijelo za registraciju vozila države članice u kojoj je posljednji put registrirano [...] automatski obavješćuju o izvozu tog vozila iz Unije. Tijelo za registraciju vozila u svojem nacionalnom registru vozila evidentira da je vozilo izvezeno u treću zemlju.

Članak 43.

Odbijanje puštanja u izvoz

1. Ako nadležno tijelo zaključi da rabljeno vozilo za koje je primilo obavijest o suspenziji u skladu s člankom 41. nije sukladno s ovim [...] poglavljem, odmah zahtijeva od carinskih tijela da to vozilo ne puste u izvoz te ih o tome obavješćuje.
2. Nakon primanja obavijesti od nadležnog tijela na temelju stavka 1., carinska tijela ne smiju pustiti to rabljeno vozilo u izvoz.
3. Ako nadležno tijelo zaključi da je suspendirano rabljeno vozilo otpadno vozilo, primjenjuje se Uredba (EU) 2024/1157.

Članak 44.

Suradnja nadležnih tijela i razmjena informacija

1. Nadležna tijela država članica razmjenom informacija na bilateralnoj razini međusobno si pomažu u primjeni ovog [...] poglavlja, osobito radi provjere statusa vozila, uključujući provjeru njegova registracijskog statusa u državi članici u kojoj je prethodno bilo registrirano.
2. Nadležna tijela država članica prema potrebi surađuju i s administrativnim tijelima trećih zemalja. Takva suradnja može uključivati razmjenu relevantnih informacija, zajedničko provođenje inspekcija i druge oblike uzajamne pomoći koji se smatraju potrebnima kako bi se osiguralo poštovanje primjenjivih zakona i propisa kojima je reguliran izvoz rabljenih vozila.

3. Carinska tijela i nadležna tijela država članica surađuju u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013 i razmjenjuju informacije potrebne za obavljanje svojih funkcija na temelju ove Uredbe, među ostalim elektroničkim putem. Carinska tijela mogu, u skladu s člankom 12. stavkom 1. i člankom 16. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 952/2013, nadležnom tijelu države članice u kojoj subjekt ili trgovac ima poslovni nastan priopćiti povjerljive informacije koje su carinska tijela dobila u obavljanju svojih dužnosti ili koje su carinskim tijelima dane u povjerenju.
4. Ako su nadležna tijela primila informacije u skladu sa stavcima od 1. do 3. ovog članka, ta nadležna tijela mogu te informacije priopćiti nadležnim tijelima drugih država članica.
5. Informacije povezane s rizikom razmjenjuju se:
 - (a) među carinskim tijelima u skladu s člankom 46. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (b) između carinskih tijela i Komisije u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (c) između carinskih tijela i nadležnih tijela, uključujući nadležna tijela drugih država članica, u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013.

Članak 45.

Elektronički sustavi

1. Elektronički sustav MOVE-HUB koji je razvila Komisija služi za razmjenu identifikacijskih brojeva vozila i informacija o registraciji i tehničkoj ispravnosti među nacionalnim registrima vozila i elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica i za povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu kad je to potrebno radi provjera i zahtjeva utvrđenih u ovom [...] poglavlju.

2. Elektronički sustav MOVE-HUB iz stavka 1. ima barem sljedeće funkcionalnosti:
- (a) razmjenjuje podatke u stvarnom vremenu s nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica s kojima je povezan;
 - (b) omogućuje automatiziranu elektroničku provjeru podataka iz zapisnika o tehničkom pregledu vozila, kako je navedeno u Prilogu II. Direktivi 2014/45/EU, tj. datuma prve registracije vozila, kao i države članice u kojoj je vozilo posljednji put registrirano, kako je navedeno u Direktivi 1999/37/EZ, kako bi se utvrdilo ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz zahtjeve iz članka 38., članka 39. stavka 1. i članka 40.;
 - (c) povezuje se s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399, u svrhu razmjene podataka i potpore procesu razmjene informacija iz članka 39. stavka 1. i članka 40. stavka 2. te potpore obavješćivanju iz članaka od 41. do 43.;
 - (d) u svrhu suradnje s trećim zemljama na temelju članka 44. stavka 2., omogućuje elektroničku razmjenu informacija s nadležnim tijelima trećih zemalja koja su Komisiju, na temelju članka 40. stavka 2., obavijestila o primjeni posebnih uvjeta za uvoz rabljenih vozila.
3. Države članice povezuju svoje nacionalne registre vozila i nacionalne elektroničke sustave za tehničku ispravnost s elektroničkim sustavom MOVE-HUB iz stavka 1. To je povezivanje uspostavljeno u roku od dvije godine od datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5.
4. Komisija povezuje sustav MOVE-HUB iz stavka 1. i sustav razmjene potvrda u okviru jedinstvenog sučelja EU-a za carinu uspostavljenog člankom 4. Uredbe (EU) 2022/2399 kako bi se mogle provoditi automatizirane provjere iz članka 39. i članka 40. stavka 2. i slati obavijesti iz članaka 41., 42. i 43. To je povezivanje uspostavljeno u roku od četiri godine od datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5.

5. Komisija do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 24 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe] donosi provedbene akte kojima se utvrđuju potrebni mehanizmi za uvođenje funkcionalnosti MOVE-HUB-a iz stavka 2., uključujući tehničke aspekte potrebne za povezivanje nacionalnih elektroničkih sustava i MOVE-HUB-a, uvjete za povezivanje s MOVE-HUB-om, podatke koje nacionalni sustavi trebaju slati i format za prenošenje tih podataka kroz međusobno povezane nacionalne sustave.

Provedbeni akt[...] donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE VI.

IZVRŠAVANJE I SUKLADNOST

Članak 45.a

Obveze određenih internetskih platformi

13. Za potrebe usklađivanja s člankom 30. stavkom 1. točkama (d) i (e) Uredbe (EU) 2022/2065 pružatelji internetskih platformi obuhvaćeni područjem primjene poglavlja III. odjeljka 4. Uredbe (EU) 2022/2065, koji potrošačima omogućuje sklapanje ugovora na daljinu s proizvođačima, od proizvođača koji potrošačima u Uniji nude vozila, prije nego što im omoguće korištenje njihovih usluga, dobivaju sljedeće informacije:
- (a) informacije na temelju članka 19. o registraciji proizvođača u državi članici u kojoj se nalazi potrošač i registarske brojeve proizvođača iz tog registra;
 - (b) samocertificiranje proizvođača koji se obvezuje nuditi samo proizvode ili usluge koji su u skladu s primjenjivim pravilima prava Unije, uključujući samocertificiranje proizvođača kojim se potvrđuje da nudi samo vozila u vezi s kojima su ispunjeni zahtjevi u pogledu proširene odgovornosti proizvođača iz članka 16. ove Uredbe u državi članici u kojoj se potrošač nalazi.

Članak 46.

Inspekcije

0. Za potrebe izvršavanja ove Uredbe države članice uspostavljaju inspekcijske strategije usmjerene na otkrivanje nezakonitih aktivnosti u području sakupljanja, obrade i izvoza otpadnih vozila, te njihovih dijelova i sastavnih dijelova. Tim se strategijama predviđaju mjere iz stavaka 1., 2. i 3. ovog članka.
1. Za potrebe izvršavanja ove Uredbe, države članice vrše inspekciju:
 - (a) ovlaštenih postrojenja za obradu;
 - (b) [...]mjesta za sakupljanje;
 - (c) drugih postrojenja i gospodarskih subjekata koji [...]bi mogli biti uključeni u prikupljanje, obradu i izvoz otpadnih vozila, ili prodaju rabljenih rezervnih dijelova i sastavnih dijelova.
2. [...] Ukupan broj aktivnosti za koje se sumnja da su nezakonite i zakonski operativnih subjekata nad kojima se svake kalendarske godine provodi inspekcija izračunava se kao najmanje 10 % subjekata navedenih u stavku 1. točkama (a) i ([...]b[...].
3. Države članice provode i inspekcije u vezi s izvozom rabljenih vozila kako bi provjerile poštovanje članaka 36. i 38.

Članak 47.

Suradnja u području izvršenja na nacionalnoj razini i među državama članicama

1. Kad je riječ o relevantnim nadležnim tijelima uključenima u izvršenje ove Uredbe, države članice uspostavljaju djelotvorne mehanizme za suradnju i koordinaciju svih tih tijela na nacionalnoj razini u vezi s razvojem i provedbom politika i aktivnosti izvršenja povezanih s praćenjem registracije vozila i odjave, suspenzije i poništenja registracije vozila i sa sprečavanjem nezakonite obrade otpadnih vozila.

2. Države članice međusobno surađuju, bilateralno i multilateralno, kako bi se lakše sprečavalo i otkrivalo nezakonite obrade otpadnih vozila. Relevantne informacije o registraciji vozila i odjavi, suspenziji i poništenju registracije vozila države članice razmjenjuju elektroničkim sustavom za razmjenu informacija iz članka 45. Razmjenjuju i relevantne informacije o ovlaštenim postrojenjima za obradu i vršiteljima popravaka i održavanja bez statusa ovlaštenog postrojenja za obradu i o drugim postrojenjima i gospodarskim subjektima koji mogu obavljati postupke povezane s obradom otpadnih vozila. Razmjenjuju iskustvo i znanje u pogledu mjera izvršavanja u okviru uspostavljenih struktura.

Razmjena podataka o registraciji vozila uključuje pristup podacima o učinkovitosti i o prirodi i rezultatima provedenih provjera te njihovu razmjenu s nadležnim tijelima drugih država članica kako bi se olakšalo izvršenje ove Uredbe.

3. Države članice obavješćuju Komisiju o članovima svojeg stalnog osoblja odgovornima za suradnju iz stavka 2. ovog članka i članka 44.

Članak 48.

Sankcije

Države članice do [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] utvrđuju propise o sankcijama koje se primjenjuju na povrede članka 15. stavka 1., članka 16., članka [...] 18. stavka 1., članka 22. stavaka 1. i 2., članaka 23. i 24., članka 25. stavaka 1. i 2., članaka od ~~26-27~~ 27 do 32. i članaka 34., 35., 37. i 38. ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere za osiguravanje njihove primjene. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.

Članak 49.

Izvjješćivanje Komisije

1. Države članice od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] stavljaju na raspolaganje javnosti, u skupnom obliku za svaku kalendarsku godinu i u formatu koji je utvrdila Komisija na temelju stavka 5., sljedeće podatke, koji se temelje na informacijama i podacima dobivenima od proizvođača, organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjekata za gospodarenje otpadom:
 - (a) broj vozila registriranih u državi članici;
 - (b) broj vozila prvi put stavljenih na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice;
 - (c) broj i masu otpadnih vozila sakupljenih i podvrgnutih uklanjanju onečišćenja u državi članici;
 - (d) broj i masu otpadnih vozila recikliranih na državnom području države članice;
 - (e) broj i masu otpadnih vozila izvezenih ili otpremljenih na daljnju obradu u drugu državu članicu ili treću zemlju;
 - (f) broj izdanih potvrda o uništenju;
 - (g) ukupnu [...] masu i, ako je relevantno, količinu dijelova, sastavnih dijelova i materijala uklonjenih iz otpadnih vozila u svrhu:
 - i. ponovne uporabe;
 - ii. ponovne proizvodnje ili obnavljanja;
 - iii. recikliranja;
 - iv. uporabe, uključujući energetske uporabe;
 - v. zbrinjavanja;

- (h) količinu i masu otpadnih vozila obrađenih na način koji se razlikuje od onog navedenog u točki (d);
- i. količinu i masu otpadnih vozila iskorištenih za nasipavanje;
- (j) stope za ciljeve utvrđene u članku 34. koje su postigli svi subjekti za gospodarenje otpadom aktivni u državi članici;
- (k) primjene izuzeća predviđenog člankom 30. stavkom 2. i kako država članica koja dostavlja podatke prati tu primjenu;
- (l) podatke o organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući imena pravnih osoba koje zastupaju;
- (m) podatke o provedbi članka 21.

Države članice stavljaju podatke iz stavka 1. na raspolaganje javnosti u roku od 18 mjeseci od isteka razdoblja izvješćivanja za koje su prikupljeni. Ti su podaci strojno čitljivi, mogu se razvrstati, pretraživi su i u skladu s otvorenim standardima uporabe za treće strane. Države članice obavješćuju Komisiju kad se podaci iz prvog podstavka stave na raspolaganje.

Prvo razdoblje izvješćivanja prva je kalendarska godina nakon donošenja provedbenog akta iz stavka 5.

2. Uz podatke koje države članice stave na raspolaganje u skladu sa stavkom 1. prilaže se izvješće o provjeri kvalitete. Te se informacije dostavljaju u formatu koji Komisija utvrdi na temelju stavka 5.
3. Države članice svakih pet godina sastavljaju izvješće koje sadržava sažetak:
 - (n) donesenih poticajnih mjera za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova u skladu s člankom 33.;
 - (a) primjene sankcija i drugih kazni predviđenih u njihovu nacionalnom pravu za povrede ove Uredbe i donesenih u skladu s člankom 48., uključujući popis vrsta prijavljenih povreda i vrsta poduzetih mjera;
 - (b) rezultata inspekcija provedenih u skladu s člankom 46.;

- (c) načina primjene definicija „otpadnog vozila” i „rabljenog vozila”, uključujući praktične teškoće na koje su naišle u tom kontekstu.

Države članice dostavljaju to izvješće Komisiji u roku od šest mjeseci od isteka petogodišnjeg razdoblja na koje se ono odnosi. Prvo izvješće dostavlja se Komisiji do [Ured za publikacije: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon šest godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Komisija pregledava izvješća koja dostave države članice i, prema potrebi, sastavlja izvješća o primljenim informacijama kako bi olakšala razmjenu informacija o najboljim primjerima iz prakse koji se primjenjuju u državama članicama.

4. Za potrebe praćenja provedbe ove Uredbe Komisija prikuplja i preispituje informacije stavljene na raspolaganje u skladu s ovim člankom.
5. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje:
 - (a) metodologiju i pravila za izračun, provjeru i dostavljanje podataka u skladu sa stavkom 1., uključujući:
 - i. metodologiju za određivanje količine i mase dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji su uklonjeni u svrhe iz stavka 1. točaka (g), (h) i (i);
 - ii. metodologiju za određivanje mase recikliranog otpada, uključujući određivanje točaka izračuna i mjerenja, i prema potrebi, mogućnosti primjene prosječnih stopa gubitka;
 - iii. metodologiju za izračun i provjeru ostvarenja ciljeva ponovne uporabe, recikliranja i oporabe iz članka 34., uključujući slučaj kombiniranog rezanja otpadnih vozila s drugim otpadom iz članka 28. i dijela G točke 1. Priloga VII.
 - (b) format za izvješćivanje Komisije iz stavka 1. i format izvješća o provjeri kvalitete.

Ti se provedbeni akti donose do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 30 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe], u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

6. Proizvođači, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima dostavljaju točne i pouzdane podatke koji državama članicama omogućuju ispunjavanje njihovih obveza dostavljanja podataka na temelju ovog članka.

POGLAVLJE VII.

DELEGIRANJE OVLASTI I POSTUPAK ODBORA

Članak 50.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2.b, članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 2.b, članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., [...], članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4./...], [članka 37. stavka 6.], [...], [...] članka 40. stavka 3. i članka 55. stavka 2.a dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = datum stupanja na snagu ove Uredbe*]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 2.b, članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 2.b, članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., [...], članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4.[...], [članka 37. stavka 6.] [...], [...] članka 40. stavka 3. i članka 55. stavka 2.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je navedeno u toj odluci. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 2.b, članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 2.b, članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., [...], članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4.[...], [članka 37. stavka 6.] [...], [...] članka 40. stavka 3. i članka 55. stavka 2.a stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 51.

Postupak odbora

1. Komisiji pomažu:
 - a) odbor osnovan člankom 39. Direktive 2008/98/EZ ako se provedbeni akt odnosi na proizvođača;
 - b) Tehnički odbor za motorna vozila, ako se provedbeni akt odnosi na proizvođača;

- c) Odbor za tehničke preglede, ako se provedbeni akt odnosi na povezivanje nacionalnih registara vozila i nacionalnih registara tehničke ispravnosti.

Navedeni odbori su odbori u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi provedbeni akt i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE VIII.

IZMJENE

Članak 52.

Izmjene Uredbe (EU) 2023/1542

Prilog I. Uredbi (EU) 2023/1542 mijenja se u skladu s Prilogom XII. ovoj Uredbi. Ne primjenjuju se unosi 5.(a), 5.(b) i., 5.(b) ii. i 16. iz Priloga II. Direktivi 2000/53/EZ.

Članak 53.

Izmjene Uredbe (EU) 2019/1020 i Uredbe (EU) 2024/1252

1. U Prilogu II. Uredbi (EU) 2019/1020 brišu se točke 10. i 11.

2. Uredba (EU) 2024/1252 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 2. stavak 43. briše se;
- (2) članak 2. stavak 44. mijenja se kako slijedi:

„lako prijevozno sredstvo” znači svako lako vozilo na kotačima čiji pogon može biti snaga elektromotora ili kombinacija snage elektromotora i čovjeka, uključujući električne romobile, električne bicikle i homologirana vozila [...] kategorije L1e i L2e, isključujući homologirana vozila kategorija od L3e do L7e kako su definirana u Uredbi (EU) br. 168/2013”;

- (3) članak 28. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

„1. Dvije godine od datuma stupanja na snagu provedbenog akta iz stavka 2. sve fizičke ili pravne osobe koje stavljaju na tržište uređaje za magnetsku rezonanciju, generatore energije iz vjetra, industrijske robote, [...] laka prijevozna sredstva, generatore hlađenja, dizalice topline, elektromotore, među ostalim i kad su elektromotori integrirani u druge proizvode, automatske perilice rublja, bubnjaste sušilice rublja, mikrovalne pećnice, usisavače ili perilice posuđa osiguravaju da su ti proizvodi označeni vidljivom, čitljivom i neizbrisivom oznakom na kojoj je navedeno:”;

- (4) članak 28. stavak 10. mijenja se kako slijedi:

„10. Ovaj članak primjenjuje se od 24. svibnja 2029. na uređaje za magnetsku rezonanciju i [...]laka prijevozna sredstva, [...]uključujući [...]homologirana vozila kategorija L1e i L2e kako su definirana u Uredbi br. 163/2013.”;

- (5) članak 28. stavak 11. mijenja se kako slijedi:

„Ovaj se članak ne primjenjuje na kategorije vozila navedene u [Ured za publikacije: molimo unijeti Uredbu o otpadnim vozilima]:

[...][...][...]”;

- (6) članak 29. stavak 6. mijenja se kako slijedi:

„Zahtjevi utvrđeni u stavcima 1. i 5. počinju se primjenjivati na uređaje za magnetsku rezonanciju [...]i laka prijevozna sredstva, [...] uključujući [...] homologirana vozila kategorija L1e i L2e kako su definirana u Uredbi br. 168/2013. pet godina od datuma stupanja na snagu delegiranog akta iz stavka 2.”;

- (7) članak 29. stavak 7. mijenja se kako slijedi:

„Ovaj se članak ne primjenjuje na kategorije vozila navedene u [Ured za publikacije: molimo unijeti Uredbu o otpadnim vozilima]:

[...][...][...]”;

- (8) članci 40. i 41. i članak 49. stavak 2. brišu se.

Članak 54.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/858 i Uredbe (EU) 168/2013

Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 i Prilog II. Uredbi (EU) br. 168/2013 mijenjaju se u skladu s Prilogom X. ovoj Uredbi.

POGLAVLJE IX.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 55.

Preispitivanje

1. Komisija do 31. prosinca 203*. [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan godine nakon 95 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] preispituje primjenu ove Uredbe i njezine utjecaje na okoliš, zdravlje ljudi i funkcioniranje jedinstvenog tržišta, sastavlja izvješće o rezultatima tog preispitivanja i dostavlja ga Europskom parlamentu i Vijeću.
2. Uzimajući u obzir tehnički napredak i praktično iskustvo stečeno u državama članicama i sve revizije Uredbe (EZ) br. 1907/2006, Komisija u svoje izvješće uključuje evaluaciju sljedećih aspekata ove Uredbe:
 - (a) potrebu za proširenjem područja primjene ove Uredbe, posebno određaba poglavlja II. i III. [...] na vozila kategorija M2, M3, N2, N3 i O kako su definirane u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858, vozila kategorija L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e kako su definirane u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) [...] Uredbe (EU) br. 168/2013 i vozila za posebne namjene kategorija M2, M3, N2 i N3 [...] kako su definirana u članku [...] 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858;

- (a1) potrebu za proširenjem područja primjene ove Uredbe, posebno odredaba Poglavlja V.a na vozila kategorija L3e, L4e, L5e, L6e i L7e kako su definirane u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) br. 168/2013.
- (b) mjere koje se odnose na davanje informacija o zabrinjavajućim tvarima prisutnima u vozilima i potrebu za uvođenjem dodatnih odredaba o zabrinjavajućim tvarima koje mogu utjecati na visokokvalitetno recikliranje vozila na kraju njihova životnog vijeka;
- (c) mjere koje se odnose na gospodarenje otpadnim vozilima utvrđene u poglavlju IV., uključujući razine ciljeva utvrđene u članku 34. i potrebu za njihovom revizijom;
- (c1) potrebu za proširenjem područja primjene ove Uredbe u pogledu ciljnih razina recikliranja, kako je utvrđeno u članku 34., na kategorije vozila na koje se ne primjenjuje članak 34. na temelju ove Uredbe;
- (d) povrede Uredbe i djelotvornost, proporcionalnost i odvraćajući učinak sankcija kako je utvrđeno u članku 48.;
- (e) potrebu za izmjenom članka 5. ove Uredbe;
- (f) opseg u kojem je riješeno pitanje vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i potrebu za uključivanjem daljnjih mjera za rješavanje pitanja sljedivosti vozila;
- g) zahtjeve za reciklirani sadržaj plastike, uključujući **ciljeve i** obveze za postrojenja za recikliranje u Uniji i izvan nje kako je utvrđeno u članku 6. stavcima 1.c i 2., posebno u pogledu njihova utjecaja na globalnu trgovinu, kao i na industriju recikliranja i automobilsku industriju EU-a, te potrebu za njihovom revizijom na toj osnovi. U toj se procjeni uzimaju u obzir i kretanja u području čelika i aluminija kako je utvrđeno u članku 6. stavku 3. i na temelju drugog relevantnog zakonodavstva EU-a, kao što su Uredba (EU) 2025/40 ili Uredba (EU) 2024/1781, kako bi se osigurale dosljednost i usklađenost;
- (h) mjeru u pogledu mehanizma raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna vozila u drugoj državi članici utvrđena u članku 22. i potrebu za njihovom revizijom.

2.a Komisija do 31. prosinca 203*. [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan godine nakon 95 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] preispituje stanje tehnološkog razvoja i okolišne učinkovitosti sadržaja plastike na biološkoj osnovi u vozilima, uzimajući u obzir kriterije održivosti utvrđene u članku 29. Direktive (EU) 2018/2001.

2.b Prema potrebi i na temelju tog preispitivanja, Komisija predstavlja zakonodavni prijedlog kako bi:

- i. utvrdila zahtjeve u pogledu održivosti za sirovine na biološkoj osnovi u plastici koja se upotrebljava u vozilima;
- ii. utvrdila ciljeve za povećanje uporabe sirovina na biološkoj osnovi u plastici koja se upotrebljava u vozilima;
- iii. procijenila u kojoj se to mjeri može kombinirati s ciljevima utvrđenima u članku 6. stavku 1. ili im se dodati;
- iv. prema potrebi izmijenila definiciju plastike na biološkoj osnovi utvrđenu u članku 3. stavku 1. točki 43.

Ovim se ne dovodi u pitanje članak 7.a Uredbe (EU) 2019/631.

Članak 56.

Stavljanje izvan snage i prijelazne odredbe

1. Direktiva 2000/53/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...] 24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Međutim, sljedeće odredbe Direktive 2000/53/EZ ostaju na snazi:

- (a) Neovisno o članku 52. ove Uredbe, članak 4. stavak 2. do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 71 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe];

- (b) članak 5. stavak 4. drugi podstavak, članak 6. stavak 3. drugi podstavak, članak 7. stavak 1., članak 8. stavci 3. i 4., do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe];
- (b1) članak 6. stavak 3. prvi podstavak i Prilog I., do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 36-35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe];
- (c) članak 7. stavak 2. točka (b), do 31. prosinca 20** [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan godine nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe];
- (d) članak 9. stavak 1.a podstavci 1. i 3., stavak 1.b i stavak 1.d, do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = *posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci* od datuma stupanja na snagu ove Uredbe];
- (e) članak 9. stavak 1.a drugi podstavak, do [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 59 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

- 2. Direktiva 2005/64/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 71 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Međutim, članak 6. stavak 3. stavlja se izvan snage s učinkom od [Ured za publikacije: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

- 3. Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskim tablicama iz Priloga XI.
- 4. Odstupajući od članka 8. stavka 2., do [72 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe], ako se u toj odredbi upućuje na članak 4., takvo upućivanje tumači se kao upućivanje na članak 5. Direktive 2005/64.

Odstupajući od članka 8. stavka 2., do [72 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe], ako se u toj odredbi upućuje na članak 5., takvo upućivanje tumači se kao upućivanje na članak 6. stavak 2. Direktive 2005/64.

Članak 56.a

Primjenjivost na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom

1. Članci od 15. do 30., od 33. do 35. i članak 36. stavak 2. ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
2. Članak 14. primjenjuje se samo u pogledu članaka od 31. do 32. i članka 36. stavka 1. na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
3. Članak 46. stavak 1. točka (a) i članak 46. stavak 2. ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
4. Članak 47. stavci 1. i 2. ne primjenjuju se u pogledu sprečavanja nezakonite obrade otpadnih vozila na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
5. Članak 47. stavak 2. ne primjenjuje se u pogledu razmjene relevantnih informacija o ovlaštenim postrojenjima za obradu na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
6. Članak 48. ne primjenjuje se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom u pogledu članka 15. stavka 1., članka 16., članka 19. stavka 1., članka 22. stavaka 1. i 2., članka 23., članka 24., članka 25. stavaka 1. i 2., članaka od 26. do 30., članka 34. i članka 35.
7. Članak 49. stavak 1. točke (c), (d) i (f), točka (g) podtočke iii., iv. i v., točke (h), (i), (j), (k), (l) i (m) i članak 49. stavak 3. točka (n) ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.

Članak 57.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...]
24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Međutim, članak 54. primjenjuje se od [*Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon [...] 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica

PRILOZI

Prijedlogu

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ

PRILOG I.

KRITERIJI ZA ODREĐIVANJE JE LI [...] VOZILO OTPADNO VOZILO

Ovim se Prilogom utvrđuju kriteriji na temelju kojih se određuje je li vozilo otpadno vozilo, a primjenjuju se kako slijedi:

1. U dijelu A utvrđeni su kriteriji za procjenu nepopravljivosti vozila. Ako je ispunjen jedan od tih kriterija ili više njih, vozilo se smatra otpadnim vozilom.

Kako bi utvrdio je li vozilo otpadno vozilo, neovisni procjenitelj za motorna vozila procjenjuje ispunjava li vozilo kriterije iz Priloga I. dijela A. Države članice mogu sastaviti iscrpan popis neovisnih procjenitelja za motorna vozila koji će provoditi te procjene.

2. Ako se ne primjenjuje nijedan kriterij iz dijela A, vozilo se procjenjuje i prema kriterijima iz dijela B. Ako se primjenjuje jedan od kriterija iz dijela B ili više njih, potrebna je daljnja analiza kako bi se utvrdilo može li se vozilo u roku od dvije godine nakon procjene dovoljno popraviti kako bi se dobio zapisnik o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU u državi članici u kojoj je vozilo registrirano prije popravka.

Ako se procjenom utvrdi da se vozilo ne može popraviti u tom razdoblju, ono se smatra otpadnim vozilom. Ako se procjenom utvrdi da se vozilo može popraviti u tom razdoblju, ono se ne smatra otpadnim vozilom. Ako u roku od dvije godine nakon te tehničke procjene vlasnik vozila nadležnom tijelu ne dostavi zapisnik o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU, vozilo se smatra otpadnim vozilom.

Kako bi utvrdio je li vozilo otpadno vozilo, neovisni procjenitelj za motorna vozila ocjenjuje vozilo u skladu s točkom 2. prvim odjeljkom. Države članice mogu sastaviti popis neovisnih procjenitelja za motorna vozila koji će provoditi te procjene.

3. Vozilo koje ispunjava kriterije iz dijela A ili dijela B nije otpadno vozilo sve dok ispunjava kriterije iz dijela C.

DIO A

KRITERIJI ZA PROCJENU [...] OTPADNIH VOZILA

1. Vozilo je [...] [...] [...] otpadno vozilo ako je ispunjen najmanje jedan od sljedećih kriterija:
- (a) vozilo je izrezano na komade [...] [...] [...];
 - (b) vozilo je na jednoj ili više ulaznih točaka [...] zavareno ili zatvoreno izolacijskom pjenom;
 - (c) vozilo je [...] izgorjelo tako da je motorni ili putnički prostor potpuno uništen;
 - (d) vozilo je bilo uronjeno u vodu do točke iznad ploče s instrumentima;
 - (e) jedan ili više sljedećih sastavnih dijelova vozila tehnički je nepopravljivo ili nezamjenjivo [...]:
 - i. sastavni dijelovi u kontaktu s tlom (kao što su gume i kotači), ovjes, sustav za upravljanje, kočni sustav i njihovi upravljački sastavni dijelovi;

- ii. pričvrtni i spojni elementi sjedala;
- iii. zračni jastuci, zatezači, sigurnosni pojasevi i njihovi periferni operativni sastavni dijelovi;
- iv. trup i šasija vozila;

(f) strukturni i sigurnosni sastavni dijelovi vozila imaju tehničke nedostatke koji se ne mogu popraviti i zbog kojih ih se ne može zamijeniti, npr. starenje metala, višestruka popucanost temeljnih premaza ili prekomjerna perforacijska korozija;

(g) za popravak vozila potrebna je zamjena [...] nadogradnje ili sklopa šasije, zbog čega bi se izgubio izvorni identitet vozila;

(h) predano je na obradu ovlaštenom mjestu za sakupljanje ili ovlaštenom postrojenju za obradu ili je za njega izdana potvrda o uništenju;

(i) osiguravajuće društvo proglasilo je za vozilo tehničku totalnu štetu na temelju tehničke procjene koju je proveo procjenitelj za motorna vozila;

(j) ne postoji način koji bi omogućio identifikaciju vozila, pri čemu se osobito ne može utvrditi identifikacijski broj vozila.

2. [...]

3. [...]

DIO B

[...] POPIS OKVIRNIH KRITERIJA ZA OTPADNA VOZILA

Procjenjuju se sljedeći kriteriji [...]:

- (b) [...] [...] vlasnik vozila nije poznat ili je vozilo napušteno;
- (c) vozilo nije bilo na obveznom nacionalnom tehničkom pregledu više od dvije godine od datuma posljednjeg obveznog nacionalnog tehničkog pregleda ili nije bilo osigurano barem zadnje dvije godine;
- (d) vozilo nije bilo primjereno zaštićeno od oštećenja tijekom skladištenja, prijevoza, utovara i istovara; [...]

- (e) [...] osiguravajuće društvo proglasilo je za vozilo ekonomsku totalnu štetu;
- (f) troškovi popravka potrebnog za popravak tog vozila do tehničkog stanja dostatnog za dobivanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU i njegova trenutna vrijednost premašuju njegovu procijenjenu tržišnu vrijednost nakon popravka;
- (g) bilo je uronjeno u vodu do visine ispod ploče s instrumentima, što je prouzročilo oštećenje njegova motora ili električnog sustava;
- (h) jedna ili više vrata vozila nisu pričvršćena na njega;
- (i) ispušta gorivo ili pare goriva, pa vozilo predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
- (j) iz sustava s tekućim plinom iscurio je plin, pa vozilo predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
- (k) radne tekućine vozila (gorivo, kočna tekućina, antifriz, kiselina iz akumulatora, rashladna tekućina) ispuštene su, pa vozilo predstavlja opasnost od onečišćenja vode;
- (l) kočnice i sastavni dijelovi sustava za upravljanje prekomjerno su istrošeni; [...]
- (m) za popravak vozila potrebna je zamjena motora ili mjenjača; ili
- (n) vozilo je rastavljeno.

DIO C

KRITERIJI ZA IZUZEĆA IZ KATEGORIJE OTPADNIH VOZILA

ODJELJAK 1.

VOZILA OD POSEBNOG KULTURNOG INTERESA

1. Nadležna tijela u državi članici registracije vozila ili jedno od ovlaštenih tijela koje je ona imenovala mogu priznati da je vozilo od posebnog kulturnog interesa ako ispunjava sve sljedeće kriterije:

- (a) njegovu jedinstvenu povijesnu ili kulturnu vrijednost ili status dokumentirao je vlasnik vozila ili nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano ili je riječ o jedinstvenom modificiranom vozilu ili vozilu izrađenom po narudžbi koje je pojedinačno homologirano u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 ili nacionalnim pravom;
- (b) vlasnik vozila je poznat i može ga se identificirati;
- (c) dijelovi vozila mogu se identificirati prema serijskom broju ili drugoj identifikacijskoj oznaci koju je dostavio proizvođač ili koju je dodijelilo nadležno tijelo;
- (d) vozilo se može identificirati prema identifikacijskom broju vozila (VIN), serijskom broju ili drugoj identifikacijskoj oznaci koju je dostavio proizvođač ili koju je dodijelilo nadležno tijelo.

Na zahtjev vlasnika vozila za potrebe izvoza i prije samog izvoza, nadležna tijela u državi članici registracije izdaju potvrdu kojom se priznaje da je vozilo od posebnog kulturnog interesa ako su ispunjeni navedeni kriteriji.

2. Vlasnik vozila osigurava:

- (a) da je vozilo primjereno zaštićeno od oštećenja tijekom skladištenja, prijevoza, utovara i istovara;
- (b) da se vozilo čuva i da se njime rukuje na odgovarajući način prihvatljiv za okoliš u skladu s pravom Unije ili nacionalnim pravom;
- (c) da se potvrda iz stavka 1. dostavlja ili stavlja na raspolaganje carinskim tijelima na zahtjev.

3. Sukladnost vozila s kriterijima iz stavaka 1. i 2. provjerava se barem svakih pet godina ili prilikom promjene vlasništva.

ODJELJAK 2.
OSTALA IZUZEĆA

1. Nadležna tijela u državi članici registracije vozila ili jedno od ovlaštenih tijela koje je ona imenovala mogu na zahtjev vlasnika vozila izuzeti vozilo koje se smatra otpadnim vozilom u skladu s dijelom A ili dijelom B ako je u tijeku restauracija dotičnog vozila.

Vlasnik vozila nadležnim tijelima dostavlja plan restauracije, uključujući specifikaciju potrebnih tehničkih i financijskih kapaciteta, za popravak vozila do tehničkog stanja dostatnog za dobivanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU. Plan restauracije odobrava neovisni procjenitelj za motorna vozila.

Nadležna tijela mogu odobriti izuzeće ako se vozilo može restaurirati u roku od pet godina do tehničkog stanja dostatnog za prolazak tehničkog pregleda u skladu s Direktivom 2014/45/EU. Ako nadležna tijela smatraju da plan restauracije ne sadržava dovoljno informacija kojima se dokazuje da se vozilo može restaurirati u propisano stanje, nadležna tijela mogu zatražiti od vlasnika vozila da revidira plan restauracije.

2. Vlasnik vozila osigurava:
 - (a) da je vozilo primjereno zaštićeno od oštećenja tijekom skladištenja, prijevoza, utovara i istovara;
 - (b) da se vozilo čuva i da se njime rukuje na odgovarajući način prihvatljiv za okoliš u skladu s pravom Unije ili nacionalnim pravom.
3. Ako u roku od pet godina od dostavljanja plana restauracije vlasnik vozila nadležnom tijelu ne dostavi zapisnik o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU, nadležno tijelo proglašava vozilo otpadnim vozilom i traži od vlasnika vozila da ga bez nepotrebne odgode otpremi u ovlašteno postrojenje za obradu ili na mjesto za sakupljanje. Nadležna tijela mogu produljiti razdoblje restauracije za uzastopna razdoblja od pet godina. Svako produljenje temelji se na ažuriranom planu restauracije koji odobrava neovisni procjenitelj za motorna vozila.
4. Troškove povezane s restauracijom i procjenama koje provode neovisni procjenitelji za motorna vozila snosi vlasnik vozila.

PRILOG II.

IZRAČUN STOPA MOGUĆNOSTI PONOVDNE UPORABE, RECIKLIRANJA I OPORABE

Za potrebe ovog Priloga „referentno vozilo” znači izvedba tipa vozila koju je homologacijsko tijelo, u dogovoru s proizvođačem i u skladu s kriterijima iz dijela A Priloga II., odredilo kao najproblematičniju s obzirom na ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu.

DIO A

1. Da bi se točno izračunale stope mogućnosti recikliranja i oporabe, navode se materijali prisutni u vozilu, njihovi odgovarajući udjeli i mjesta na kojima se nalaze, kao i sve druge relevantne informacije.
2. Mase se izražavaju u kilogramima s jednim decimalnim mjestom. Stope se računaju u postocima s jednim decimalnim mjestom pa zatim zaokružuju kako slijedi:
 - (a) ako je broj koji slijedi nakon decimalnog zareza od 0 do 4, sveukupna vrijednost zaokružuje se na nižu;
 - (b) ako je broj koji slijedi nakon decimalnog zareza od 5 do 9, sveukupna vrijednost zaokružuje se na višu.
3. U odabiru referentnih vozila u obzir se uzimaju sljedeći kriteriji:
 - (a) tip nadogradnje;
 - (b) raspoloživi stupanj opreme;
 - (c) raspoloživa dodatna oprema koja se ugrađuje uz odgovornost proizvođača.

4. Ako homologacijsko tijelo i proizvođač ne uspiju zajednički utvrditi najproblematičniju izvedbu unutar tipa vozila s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i uporabe, odabire se jedno referentno vozilo unutar:
- (a) svakog „tipa nadogradnje” kako je definiran u točki 2. dijela C Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 u slučaju vozila kategorije M1;
 - (b) svakog „tipa nadogradnje”, npr. dostavno vozilo, vozilo sa šasijom i kabinom, kamionet, u slučaju vozila kategorije N1.
5. Kako bi se provjerili materijali i mase sastavnih dijelova, proizvođač stavlja na raspolaganje vozila i sastavne dijelove prema onome što homologacijsko tijelo bude smatralo potrebnim.

DIO B

1. Kako bi se smatrali ponovno uporabljivima, sastavni dijelovi ili dijelovi moraju se moći lako i nerazorno ukloniti.
2. Smatra se da je ukupna masa ponovno uporabljivih dijelova, sastavnih dijelova i materijala 100 % ponovno uporabljiva, pogodna za recikliranje i oporabiva.
3. Smatra se da su dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu B točkama 1. i 2. Priloga VII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Smatra se da su dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Metodologijom se osigurava to da se u slučaju izmjene Priloga VII. proširenjem popisa dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu E tog priloga novododani dijelovi i sastavni dijelovi smatraju 0 % ponovno uporabljivima i 100 % pogodnima za recikliranje i oporabivima.
4. Izračun stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe usklađen je sa strategijom za kružnost tako da odražava tehnološki napredak u tehnologijama obrade otpadnih vozila.

PRILOG III.

UVJETI I NAJVIŠE DOPUŠTENE VRIJEDNOSTI KONCENTRACIJE ZA PRISUTNOST
OLOVA, ŽIVE, KADMIJA I ŠESTEROVALENTNOG KROMA U MATERIJALIMA,
DIJELOVIMA I SASTAVNIM DIJELOVIMA

Najviša dopuštena vrijednost koncentracije tvari za olovo, šesterovalentni krom i živu je 0,1 % masenog udjela u homogenom materijalu, a za kadmij 0,01 %.

Rezervni dijelovi stavljeni na tržište nakon 1. srpnja 2003. koji se upotrebljavaju za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2003. i koji nisu protutezi kotača, grafitne četkice za elektromotore i kočne obloge izuzeti su od odredaba iz članka 5. stavka 2. ove Uredbe.

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
<i>Olovo kao element u slitinama</i>		
1.(a) Čelik za strojnu namjenu i sastavni dijelovi od vruće pocinčanog čelika s masenim udjelom olova od najviše 0,35 %		
1.(b) Trajno vruće pocinčani čelični limovi s masenim udjelom olova do najviše 0,35 %	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.(a) Aluminij za strojnu namjenu s masenim udjelom olova do 2 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
2.(b) Aluminij s masenim udjelom olova do 1,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
2.(c)i. Slitine aluminija za strojnu namjenu s masenim udjelom olova od najviše 0,4 %	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2028. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.(c)ii. Slitine aluminija koje nisu uključene u stavku 2.(c)i., a imaju maseni udio olova od najviše 0,4 % (2)	<u>Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2027. i rezervni dijelovi za takva vozila</u> [...]	
<u>2.(c)iii. Olovo u aluminijskim lijevanim slitinama s masenim udjelom olova do najviše 0,3 %, pod uvjetom da je dobiveno recikliranjem aluminijskog otpada koji sadržava olovo</u>	<u>Tip vozila homologiran nakon 31. prosinca 2026. i rezervni dijelovi za ta vozila</u>	
3. Slitine bakra s masenim udjelom olova od najviše 4 %	(/.../1.)	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
4.(a) Blazinice i košuljice ležajeva	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
4.(b) Blazinice i košuljice ležajeva u motorima, sustavima prijenosa i klimatizacijskim kompresorima	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2011.	
<i>Olovo i spojevi olova u sastavnim dijelovima</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
6. Amortizeri	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
7.(a) Sredstva za vulkanizaciju i stabilizatori za elastomere u crijevima kočnih sustava, crijevima za gorivo, ventilacijskim crijevima, dijelovima od elastomera ili metala na šasiji i nosačima motora	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
7.(b) Sredstva za vulkanizaciju i stabilizatori za elastomere u crijevima kočnih sustava, crijevima za gorivo, ventilacijskim crijevima, dijelovima od elastomera ili metala na šasiji i nosačima motora s masenim udjelom olova od najviše 0,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2006.	
7.(c) Vezivna sredstva za elastomere u pogonskom sustavu vozila s masenim udjelom olova od najviše 0,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2009.	
<i><u>Olovo u lemu ili premazima električnih i elektroničkih primjena navedenih u sljedećim podstavkama</u></i>		
8.(a) Olovo u lemu kojim se električni i elektronički sastavni dijelovi pričvršćuju na elektroničke tiskane pločice i olovo u završnim premazima priključaka sastavnih dijelova, osim elektrolitskih aluminijskih kondenzatora, na izvodima sastavnih dijelova i elektronskim tiskanim pločicama	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(b) Olovo u lemu u električnim primjenama osim lemovi na elektroničkim tiskanim pločicama ili na staklu	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2011. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
8.(c) Olovo u završnim premazima priključaka elektrolitskih aluminijskih kondenzatora	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2013. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(d) Olovo u lemovima na staklu u senzorima masenog protoka zraka	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2015. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(e) Olovo u lemu s visokim talištem (tj. slitine na bazi olova s masenim udjelom olova od 85 % ili većim udjelom)	(1)	X([.../ 3.)
8.(f)i. Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(f)ii. Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja osim spojnog dijela konektora ožičenja vozila	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
8.(g)i. Olovo u lemovima za kompletiranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima	Tip vozila homologiran prije 1. listopada 2022. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(/.../ 3.)
8.(g)ii. Olovo u lemu za stvaranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima ako električni kontakt uključuje bilo koji od sljedećih sastavnih dijelova: 1. poluvodički tehnološki čvor 90 nm ili veći; 2. pločicu površine najmanje 300 mm ² bilo kojeg poluvodičkog tehnološkog čvora; 3. pakete vertikalno naslaganih pločica površine najmanje 300 mm ² ili sa silicijskim umecima površine najmanje 300 mm ² .	/.../Tip vozila homologiran /.../prije 1. /.../siječnja 2030. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(/.../ 3.)
8.(h) Olovo u lemu kojim se rashladni elementi spajaju na toplinski ponor u energetske sklopovima poluvodiča s čipom projekcijske površine od najmanje 1 cm ² i nazivne gustoće električne struje od najmanje 1 A/mm ² za površinu silikonskog čipa	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(/.../ 3.)

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
8.(i) Olovo u lemu za električne primjene na staklu osim lemljenja na laminiranom staklu	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(j) Olovo u lemu za lemljenje laminiranog stakla	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
8.(k) Lemovi grijaćih elemenata sa strujom jakosti od najmanje 0,5 A po lemnom spoju na jednostruke ploče laminiranog stakla debljine stijenke od najviše 2,1 mm. Ova se iznimka ne odnosi na lemове na kontaktima u intermedijarnom polimeru.	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X([.../ 3.)
9. Ležišta ventila	Kao rezervni dijelovi za tipove motora razvijene prije 1. srpnja 2003.	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
10.(a) Električni i elektronički sastavni dijelovi koji sadržavaju olovo u staklu ili keramici, u staklenim ili keramičkim matricama, u stakleno-keramičkim materijalima ili stakleno-keramičkim matricama. Ova se iznimka ne odnosi na olovo u: (i) staklu u žaruljama i keramičkom kućištu svjećica; (ii) dielektričnim keramičkim materijalima dijelova iz stavki 10.(b), 10.(c) i 10.(d).		X([.../ 4.) (za sastavne dijelove osim piezoelektričnih elemenata u motorima)
10.(b) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora na bazi olovnog cirkonata-titanata (PZT) koji su dijelovi integriranih krugova ili odvojenih poluvodiča		
10.(c) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora s nazivnim naponom nižim od 125 V izmjenične ili 250 V istosmjernje struje	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
10.(d) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora koji kompenziraju temperaturna odstupanja senzora u ultrasoničnim akustičnim sustavima	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
11. Pirotehnički inicijatori	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2006. i rezervni dijelovi za takva vozila	
12. Termoelektrični materijali koji sadržavaju olovo u automobilskim električnim primjenama koje služe za smanjivanje emisija CO ₂ oporabom ispušne topline	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2019. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
<i>Šesterovalentni krom</i>		
13.(a) Antikorozivni premazi	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2007.	
13.(b) Antikorozivni premazi za komplete svornjaka i matica na šasijama	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
14. Šesterovalentni krom kao antikorozivno sredstvo za rashladne uređaje od ugljičnog čelika u apsorpcijskim hladnjacima s masenim udjelom u rashladnim otopinama od najviše 0,75 % koji su: (a) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od $< 75 \text{ W}$ u uvjetima kontinuiranog rada; (b) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od $\geq 75 \text{ W}$ u uvjetima kontinuiranog rada; (c) konstruirani da rade potpuno s neelektričnim grijačem.	Za (a): tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila Za (b): tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2026. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
<i>Živa</i>		
15.(a) Žarulje na izboj za prednja svjetla vozila	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
15.(b) Fluorescentne cijevi u zaslonima na ploči s instrumentima	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
[...]		
[...]	[...]	

Napomene uz tablicu:

1. Ovo se izuzeće preispituje 2030. u skladu s člankom 54. stavkom 2.
2. Primjenjuje se na slitine aluminija u kojima olovo nije namjerno uneseno, nego je prisutno zbog korištenja recikliranog aluminija.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Rastavljanje ako se u vezi sa stavkom 10.(a) prekorači srednja granična vrijednost od 60 grama po vozilu. Za potrebe ove napomene ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio proizvođač na proizvodnoj liniji.

[...]/4. Rastavljanje ako se u vezi sa stavkama od 8.(a) do 8.(k) prekorači srednja granična vrijednost od 60 grama po vozilu. Za potrebe ove napomene ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio proizvođač na proizvodnoj liniji.

PRILOG IV.

STRATEGIJA ZA KRUŽNOST

DIO A

ELEMENTI STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Netehnički opis radnji planiranih da se zajamči da vozila određene kategorije kontinuirano ispunjavaju pravne zahtjeve iz članaka od 4. do 7. tijekom cijele proizvodnje.
2. Netehnički opis postupaka koje provodi proizvođač kako bi:
 - a. prikupio relevantne informacije iz cijelog lanca opskrbe;
 - b. provjerio i potvrdio informacije dobivene od dobavljača;
 - c. odgovarajuće postupio kad informacije dobivene od dobavljača ukazuju na nepoštovanje zahtjeva na temelju članaka 4., 5. ili 6.
3. Informacije o pretpostavkama o postojećim tehnologijama obrade otpadnih vozila, rastavljanju i ponovnoj uporabi dijelova i sastavnih dijelova, relevantnom tehnološkom napretku tehnologija obrade otpadnih vozila i ulaganju kapaciteta u takve tehnologije, od podnošenja zahtjeva za homologaciju, koje je proizvođač koristio kako bi izračunao mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe za tip vozila u skladu s člankom 4.
4. Informacije o udjelu recikliranog sadržaja u vozilima kako je navedeno u člancima 6. i 10.
5. Popis radnji koje se proizvođač obvezuje obavljati kako bi osigurao da se obrada otpadnih vozila dotične [...] kategorije provodi u skladu s ovom Uredbom, pri čemu je naglasak na:
 - (a) mjerama za lakše uklanjanje dijelova navedenih u dijelu C Priloga VII.;
 - (b) mjerama koje doprinose razvoju tehnologija recikliranja materijala koji se koriste u vozilima, za koje takve tehnologije u trenutku podnošenja zahtjeva za homologaciju nisu široko dostupne na komercijalnoj razini;
 - (c) praćenju načina na koji se dijelovi, sastavni dijelovi i materijali sadržani u vozilima određene [...] kategorije ponovno upotrebljuju, recikliraju i opotrebljuju u praksi;

- (d) mjerama za rješavanje pitanja korištenih materijala i tehnika koji otežavaju lako rastavljanje ili znatno otežavaju recikliranje, npr. ljepila ili materijala ojačanih vlaknima;
 - (e) mjerama za promicanje ponovne uporabe dijelova i sastavnih dijelova.
6. Opis prirode i oblika radnji iz točke 5., npr. ulaganja u istraživanje i razvoj, ulaganja u razvoj tehnologija recikliranja ili infrastrukture, i načina suradnje sa subjektima za gospodarenje otpadom koji su uključeni u ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu vozila i uklanjanje njihovih dijelova.
7. Opis načina na koji će se ocjenjivati djelotvornost radnji iz točke 6.

Prije početka primjene članaka od 4. do 7. u strategiji za kružnost objašnjava se kako će proizvođači ispuniti zahtjeve za kružnost iz Direktive 2005/64/EZ koji se provjeravaju u okviru homologacijskog postupka, posebno zahtjeve iz članka 5. te direktive, i zahtjeve iz Direktive 2000/53/EZ, posebno zahtjeve iz članka 4. stavka 2. te direktive.

DIO B

PRAĆENJE I AŽURIRANJE STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Proizvođači ažuriraju strategiju za kružnost barem jednom svakih pet godina.
2. Ažurirana strategija za kružnost uključuje sljedeće:
 - (a) opis kako se provode radnje iz točke 6. dijela A i objašnjenje razloga zašto neka od radnji iz strategije nije provedena;
 - (b) procjenu djelotvornosti radnji iz točke 6. dijela A;
 - (c) opis načina na koji su radnje iz točke 6. dijela A uzete ili će biti uzete u obzir u konstruiranju novih tipova vozila.
3. Ako se konstrukcija i način proizvodnje tipa vozila znatno promijene, u ažuriranoj strategiji za kružnost posebno se navodi sljedeće:
 - (a) promjene u korištenju dijelova i sastavnih dijelova u novim vozilima koja se lako rastavljaju u svrhu ponovne uporabe ili visokokvalitetnog recikliranja;

- (b) promjene u korištenju materijala u novim vozilima koja se lako recikliraju;
- (c) uvođenje konstrukcijskih elemenata kojima se rješavaju pitanja materijala i tehnika koji otežavaju lako uklanjanje ili znatno otežavaju recikliranje, npr. ljepila, kompozitnih plastika ili materijala ojačanih vlaknima;
- (d) promjene u korištenju recikliranih materijala u novim vozilima i ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova u vozilima i promjene u vezi s kompatibilnošću dijelova i sastavnih dijelova iz drugih tipova vozila; i
- (e) promjene u korištenju tvari iz članka 5. u novim vozilima.

PRILOG V.

ZAHTJEVI ZA INFORMACIJE POTREBNE ZA UKLANJANJE I ZAMJENU

1. Baterije za električna vozila i baterije za laka prijevozna sredstva ugrađene u vozilo:
 - (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) masa;
 - (d) kemijska svojstva baterije;
 - (e) upute za sigurno pražnjenje baterije;
 - (f) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
 - (g) alati ili tehnologije potrebni za pristup baterijama električnih vozila i za njihovo uklanjanje i zamjenu.
2. Motori električnog pogona ugrađeni u vozilo:
 - (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) masa;
 - (d) vrste trajnih magneta prisutnih u motorima električnog pogona, ako pripadaju sljedećim vrstama po sastavu:
 - i. neodimij-željezo-bor;
 - ii. samarij-kobalt;
 - iii. aluminij-nikal-kobalt;
 - iv. ferit;
 - (e) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
 - (f) alati ili tehnologije potrebni za pristup motorima električnog pogona i za njihovo uklanjanje i zamjenu.

3. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu B Priloga VII.:
- (a) prisutnost tvari navedenih u članku 5. stavku 2., koje trebaju biti označene kako je navedeno u Prilogu III., u vozilu;
 - (b) broj;
 - (c) položaj;
 - (d) masa;
 - (e) tehničke upute za uklanjanje, uključujući redoslijed svih koraka;
 - (f) dostupnost najboljih tehnika obrade.
4. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu C Priloga VII.:
- (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka.
5. Digitalno kodirani sastavni dijelovi i dijelovi u vozilu:
- (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) tehničke upute za pristup, uklanjanje i zamjenu, uključujući kodiranje i softver potreban za aktiviranje rezervnih dijelova i sastavnih dijelova kako bi mogli funkcionirati u drugom vozilu;
 - (d) opis funkcionalnosti, izmjenjivosti i kompatibilnosti s obzirom na određene dijelove i sastavne dijelove drugih marki i modela;
 - (e) kontaktna točka proizvođača za tehničku pomoć.

PRILOG VI.

ZAHJEVI ZA OZNAČIVANJE

1. Plastični dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila mase veće od 100 grama:
 - (a) ISO 1043-1 Plastika – Simboli i skraćeni nazivi. Dio 1.: Osnovni polimeri i njihova karakteristična svojstva;
 - (b) ISO 1043-2 Plastika – Simboli i skraćeni nazivi. Dio 2.: Punila i ojačavala;
 - (c) ISO 11469 Plastika – Opća identifikacija i označivanje plastičnih proizvoda.
2. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila od elastomera mase veće od 200 grama, osim guma: ISO 1629 Kaučuk i lateksi – Nomenklatura.
3. Znakovi „<” ili „>” koji se koriste u normama ISO mogu se zamijeniti zagradama.

Informacije na oznaci [.../dijelova i sastavnih dijelova vozila] koji sadržavaju materijale trajnih magneta dostavljaju se u skladu s člankom 28. Uredbe (EU) 2024/1252.

[...]

PRILOG VII.

ZAHTJEVI ZA OBRADU

DIO A

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA LOKACIJE ZA SKLADIŠTENJE I LOKACIJE ZA OBRADU

1. Lokacije za skladištenje, uključujući lokacije za skladištenje u mjestima za sakupljanje, u kojima se otpadna vozila i njihovih sastavni dijelovi, dijelovi i materijali skladište prije obrade:
 - (a) imaju nepropusnu površinsku zaštitu s uređajima za prihvrat izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;
 - (b) imaju opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu s propisima o zaštiti zdravlja i okoliša;
 - (c) na primjeren način skladište otpadna vozila i otpadna vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje koja se mogu slagati do odgovarajuće visine, osim ako se upotrebljavaju nosači za slaganje;
 - (d) trenutno uklanjaju i apsorpcijskim materijalom kupe fluide i tekućine iz otpadnih vozila koja propuštaju.
2. Skladištenje se organizira tako da se izbjegne oštećivanje:
 - (a) sastavnih dijelova i dijelova koji sadržavaju tekućine i fluide navedene u točkama 1. i 2. dijela B ovog Priloga VII.;
 - (b) sastavnih dijelova, dijelova i materijala navedenih u dijelu C ovog Priloga VII.
3. Lokacije za obradu otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova, dijelova i materijala imaju:
 - (a) nepropusnu površinsku zaštitu za odgovarajuće prostore opremljene uređajima za prihvrat izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;

- (b) primjereno skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale koji su uklonjeni iz otpadnog vozila, uključujući nepropusno skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale onečišćene uljem;
 - (c) primjerene spremnike za skladištenje baterija (s neutralizacijom elektrolita na samoj lokaciji ili drugdje) i kondenzatora koji sadržavaju PCB/PCT;
 - (d) primjerene zasebne spremnike za odvojeno skladištenje fluida iz otpadnih vozila: [...] goriva, ulja (motornog ulja, ulja iz mjenjača, ulja za upravljački mehanizam, ulja iz prijenosa, hidrauličkog ulja) filtra za ulje, rashladnih tekućina, antifrizu, kočnih tekućina, [...] rashladnih sredstava, dizelske ispušne tekućine i ostalih [...] tekućina ili plinova koji se nalaze u otpadnim vozilima;
 - (e) opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu s propisima o zaštiti zdravlja i okoliša;
 - (f) primjereno skladište za rabljene gume, pri čemu treba voditi računa o mjerama za prevenciju požara i sprečavanje prekomjernog gomilanja uskladištenih količina.
4. Ovlaštena postrojenja za obradu u kojima je dopuštena obrada električnih vozila u skladu su sa zahtjevima iz Priloga XII. Uredbi (EU) 2023/1542 [...]. Ovlaštena postrojenja za obradu koja prihvataju električna vozila za koja postoji sumnja da imaju oštećenu bateriju električnog vozila, procjenjuju te baterije u roku od 24 sata nakon dopreme. Takva vozila i baterije skladište se odvojeno u području za karantenu iz stavka 1. Područje za karantenu opremljeno je primjerenim uređajima za sprečavanje i otkrivanje požara izazvanog baterijom električnog vozila i ograničavanje njegova širenja na druga područja, druga električna vozila i druge baterije.

DIO B

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA UKLANJANJE ONEČIŠĆENJA

1. Sljedeći fluidi i tekućine uklanjaju se iz otpadnog vozila, osim ako su potrebni za ponovnu uporabu predmetnih dijelova:
 - (a) gorivo;

- (b) motorno ulje;
- (c) ulje iz prijenosa;
- (d) ulje u mjenjaču;
- (da) ulje za upravljački mehanizam;

- (e) hidrauličko ulje;
- (f) rashladne tekućine;
- (g) antifriz;
- (h) tekućine za kočnice;
- (i) [...] rashladna sredstva; [...]
- (ia) dizelske ispušne tekućine; i

- (j) ostale [...] tekućine ili plinovi koji se nalaze u otpadnim vozilima.

Nakon uklanjanja fluida i tekućina primjenjuju se odvodni čepovi kako bi se spriječilo curenje ostataka. Spremnici za sakupljanje označeni su kako bi se naznačila vrsta tekućine koja se nalazi u njima i skladišteni međusobno odvojeno na sigurnom mjestu, u skladu s dijelom A ovog Priloga, kako bi se spriječilo slučajno izlijevanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

1.a Neutraliziraju se sljedeći sastavni dijelovi, dijelovi i materijali:

- (a) sustav e-poziva
- (b) pirotehnički dijelovi zračnih jastuka;
- (c) pirotehnički dijelovi sigurnosnih pojaseva;
- (d) svi drugi pirotehnički dijelovi;

2. Iz otpadnih vozila uklanjaju se sljedeći sastavni dijelovi, dijelovi i materijali:

- (a) zračni jastuci, spremnici za ukapljeni naftni plin (LPG), spremnici za komprimirani prirodni plin (CNG), spremnici za vodik i ostali potencijalno eksplozivni dijelovi i sastavni dijelovi: ti se elementi neutraliziraju;
- (a1) filtri za ulje;
- (b) [...] rashladna sredstva: ona se obrađuju u skladu s Uredbom (EU) [...] 2024/573;
- (c) sastavni dijelovi za koje je utvrđeno da sadržavaju živu[...]: ti se elementi odvajaju tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i odlaže u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ;
- (d) materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 2., koje trebaju biti označene kako je navedeno u Prilogu III.: ti se elementi odvajaju tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i odlaže u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.

Svi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali sakupljeni za vrijeme uklanjanja onečišćenja skladište se u za to predviđenim spremnicima. Spremnici za sakupljanje označeni su kako bi se naznačilo koji se sastavni dijelovi, dijelovi i materijali nalaze u njima, i skladišteni su na sigurnom mjestu, u skladu s dijelom A, kako bi se spriječilo slučajno izlivanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

3. Bilježe se sljedeće informacije o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila:
- (a) [...] ukupan broj obrađenih otpadnih vozila;
 - (b) [...] prosječna masa otpadnih vozila prije i nakon postupaka uklanjanja i postupka uklanjanja onečišćenja;
 - (c) ukupna količina [...] svakog tipa [...] tekućina, dijelova, sastavnih dijelova ili materijala iz kojih je uklonjeno onečišćenje[...];
 - (d) ako je primjenjivo, naziv i podaci za kontakt prijevoznika otpada;
 - (e) naziv, podaci za kontakt i postignuti postotak ponovne uporabe, uporabe, recikliranja, energetske uporabe, spaljivanja ili odlaganja na konačnoj [...] lokaciji za obradu [...] tekućina, dijelova, sastavnih dijelova ili materijala prikupljenih tijekom postupka uklanjanja onečišćenja.

DIO C

OBVEZNO UKLANJANJE DIJELOVA I SASTAVNIH DIJELOVA IZ OTPADNIH VOZILA

	<u>Izuzeto na temelju članka 30. točke 2. ako se primjenjuju uvjeti iz dijela G Priloga VII..</u>
1.a Baterije električnih vozila <u>kako su definirane u članku 3. točki 14. Uredbe (EU) 2023/1542, uključujući njihove sustave upravljanja baterijama, punjače u vozilu [...], kućišta ili kutije, ako postoje;</u>	
1.b Baterije električnih vozila kako su definirane u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2023/1542, uključujući njihove sustave upravljanja baterijama, punjače u vozilu za električna vozila, kućišta ili kutije, ako postoje;	
[...]/2. Baterije električnih vozila kako su definirane u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2023/1542 [...];	
2.a Prijenosne baterije kako su definirane u članku 3. točki 9. Uredbe (EU) 2023/1542;	
[...]/3. Motori električnog pogona, uključujući njihova kućišta, generatore, alternatore i motore rashladnih ventilatora, ako postoje [...] [...]	
4. <u>Bloкови [...]</u> motora <u>s unutarnjim izgaranjem [...]</u> ;	X
5. Katalizatori;	
6. Mjenjači, <u>uključujući upravljačke jedinice;</u>	X <u>U slučaju izuzeća, br. 20 primjenjuje se na upravljačku jedinicu</u>
7. <u>Najmanje 70 % ukupnog stakla od vjetrobrana i stražnjeg i bočnog prozora od stakla, uključujući staklene krovne instalacije;</u>	
8. [...] <u>Naplatci;</u>	
9. <u>Gume;</u>	

10.[...];	
11.Izravno dostupni dijelovi sustava za informiranje i zabavu, uključujući sustave za kontrolu zvuka, navigaciju, među ostalim radarske ili lidar upravljačke jedinice i senzore ako postoje, i sustave za kontrolu multimedijskog sadržaja, kao i zaslone s površinom većom od 100 kvadratnih centimetara;	
12.Prednja i <u>stražnja svjetla</u> , uključujući njihove pokretače;	
13. <u>Glavni kabelski snopovi</u> , <u>uključujući unutarnje i vanjske kabele za punjenje, ako postoje</u> ;	X
14. <u>Sustav za izbjegavanje sudara</u> , uključujući [...] <u>maske, nosače i vezne grede</u> branika;	X
[...] <u>Plastični spremnici za gorivo</u>	
16.Izmjenjivači topline;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Dijelovi od plastike ojačane ugljičnim vlaknima</u> ;	
[.../ 20. Električni i elektronički sastavni dijelovi: (a) <u>inverteri i istosmjerni pretvarači [...] električnih vozila električnog napona [.../ od najmanje 24 V ili mase veće od 1 kilograma</u> ; (b) <u>tiskani krug koji sadržava pločice [.../ s posebno visokim sadržajem plemenitih kovina</u> ; (c) <u>fotonaponske ploče površine [...] veće od 0,2 [.../ kvadratna metra</u> ; (d) <u>kontrolni moduli i kućišta ventila automatskog mjenjača[...]</u> ; (e) <u>senzori kisika, radarski senzori i lidar senzori, ako postoje</u> ;	X
21. <u>Sustav e-poziva</u>	
22. <u>Svežnji gorivnih članaka</u>	

PONOVNA UPORABA, PONOVDNA PROIZVODNJA I OBNAVLJANJE DIJELOVA I
SASTAVNIH DIJELOVA

2. Tehnička evaluacija uklonjenih dijelova i sastavnih dijelova:
- (f) za ponovnu uporabu:
 - i. dio odnosno sastavni dio je funkcionalan;
 - ii. dio odnosno sastavni dio je prikladan i spreman za uporabu za glavnu svrhu za koju je namijenjen.
 - (g) za ponovnu proizvodnju ili obnavljanje:
 - i. dio odnosno sastavni dio je potpun;
 - ii. procjena oštećenja, smanjene funkcionalnosti ili performansi i popravci potrebni kako bi se dio odnosno sastavni dio vratilo u stanje u kojem je prikladan za uporabu;
 - iii. nema većih korozivnih oštećenja.
3. Minimalne informacije koje se trebaju navesti na oznakama na dijelovima i sastavnim dijelovima:
- (h) ime sastavnog dijela odnosno dijela;
 - (i) identifikacijski broj vozila iz kojeg je sastavni dio odnosno dio uklonjen; i
 - (j) naziv, adresa, s jednom točkom za kontakt, e-adresa i internetska adresa, ako je primjenjivo, [...] ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo sastavni dio ili dio.

DIO E

SASTAVNI DIJELOVI I DIJELOVI KOJI SE NE SMIJU PONOVRNO UPORABITI

4. Zračni jastuci, uključujući jastuke, pirotehničke pokretače, elektroničke upravljačke jedinice i senzore.
5. [...]
6. [...]
7. Automatski ili neautomatski sklopovi sigurnosnih pojaseva, uključujući pojaseve, kopče, uvlačnike i pirotehničke aktuatore.
8. Sjedala, ako su sidrišta sigurnosnih pojaseva i/ili zračni jastuci dio sjedala.
9. Sklopovi za blokiranje upravljača na principu blokade stupa upravljača.
10. Imobilizatori, uključujući transpondere i elektroničke upravljačke jedinice.

DIO F

POSEBNI ZAHTJEVI ZA OBRADU UKLONJENIH DIJELOVA, SASTAVNIH DIJELOVA I MATERIJALA

11. Akumulatori za pokretanje, rasvjetu i paljenje obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
12. Baterije električnih vozila obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542 [...].
- 2.a Baterije za laka prijevozna sredstva obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.
- 2.b Prijenosne baterije obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.

13. Materijali trajnih magneta koji sadržavaju neodimij, disprozij ili praseodimij [...] (neodimij-željezo-bor) kako su definirani u članku 28. Uredbe (EU) 2024/1257, [...] i bakar iz motora električnog pogona koji nisu prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje uklanjaju se ako je uklanjanje u ovlaštenim postrojenjima za obradu izvedivo bez prekomjernih troškova. Ako se ne postigne tehnički napredak u recikliranju materijala trajnih magneta koji sadržavaju neodimij-željezo-bor, motori električnog pogona ili njihovi dijelovi koji sadržavaju materijale trajnih magneta skladište se i označuju u skladu s člankom 27. stavkom 1. točkom (b) Uredbe (EU) 2024/1252 [...]. Za potrebe budućeg recikliranja ne primjenjuju se zahtjevi povezani s privremenim skladištenjem iz Direktive 1999/31/EZ.
14. Subjekti za obradu obrađuju uklonjene elektroničke sastavne dijelove i dijelove koji ne podliježu ponovnoj uporabi, ponovnoj proizvodnji ili obnavljanju i frakcije obojenih metala, uključujući izrezane tiskane pločice, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 3. Direktive 2012/19/EU.
15. Staklo uklonjeno iz otpadnog vozila reciklira se barem u staklenu ambalažu, staklena vlakna ili proizvode istovjetne kvalitete.
16. Uklonjena rashladna sredstva recikliraju se, oporabljaju ili uništavaju u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2024/573.
17. Plastika i frakcije ostataka zbrinjavaju se u skladu s člankom 7. i Prilogom IV. Uredbi (EU) 2019/1021.
18. Gume se obrađuju u skladu s hijerarhijom otpada i općim zahtjevima utvrđenima u članku 4. Direktive 2008/98/EZ kako bi se prednost dala opcijama sprečavanja kojima se postiže najbolji ukupni učinak na okoliš [uključujući protektiranje].
19. Aluminijski materijali koji potječu iz izmjenjivača topline, kako je navedeno u Prilogu VII. dijelu C točki 12., skladište se i recikliraju odvojeno od lijevanih i kovanih aluminijskih frakcija navedenih u Prilogu VII. dijelu G točki 2. podtočki b.

[...] KRITERIJI ZA KOMBINIRANO REZANJE I PRIMJENU TEHNOLOGIJA U FAZI NAKON REZANJA

20. Kriteriji za omogućivanje rezanja otpadnih vozila, njihovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala zajedno s drugim otpadom:
- (a) otpadna električna i elektronička oprema selektivno je obrađena u skladu s Prilogom VII. Direktivi 2012/19/EU prije rezanja zajedno s otpadnim vozilima;
 - (b) sve baterije uklanjaju se iz svih vrsta otpada kako je navedeno u Uredbi (EU) 2023/1542, prije rezanja zajedno s otpadnim vozilima;
 - (c) plastična ambalaža uklanja se iz ambalažnog otpada, a metalni ambalažni otpad kako je naveden u Uredbi (EU) 2025/40 [...] još nije razvrstan u određene skupine slitina prije rezanja zajedno s otpadnim vozilima;
 - (d) zajednička obrada različitih frakcija otpada ne dovodi do pogoršanja kvalitete tokova otpada koji proizlazi iz te obrade u usporedbi s odvojenom obradom frakcija otpada;
 - (e) pojedinačni doprinos tokova miješanog otpada izlaznim frakcijama može se utvrditi za odgovarajuće zahtjeve za izvješćivanje o učinkovitosti obrade otpadnih vozila i druge zahtjeve za druge tokove otpada kao što su Uredba (EU) 2023/1542, Uredba (EU) 2025/40 [...], Direktiva 2012/19/EU i Direktiva 2008/58/EZ.
21. Zahtjevi u pogledu kvalitete izlaznih frakcija:
- a. ukupan sadržaj bakra u glavnoj čeličnoj frakciji nije veći od 0,25 % masenog udjela; od [Ured za publikacije: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe], ukupan sadržaj bakra u glavnoj čeličnoj frakciji nije veći od 0,25 % masenog udjela;
 - b. aluminij se razvrstava barem u frakciju lijevane slitine, kako je definirana u normi EN 1706:2020, i frakciju kovane slitine, kako je definirana u normi EN 573-3:2019;
 - c. teška frakcija od rezanja dobivena nakon odvajanja zraka i odvajanja željeza dodatno se obrađuje s ciljem odvajanja željeznih metala, neželjeznih metala, plastike i drugih organskih materijala za recikliranje ili oporabu. Ostatak od tih procesa sadržava

manje od 1 % masenog udjela metala i, u skladu s Odlukom Vijeća 2003/33/EZ, manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari; granična vrijednost od manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari (TOC) ne primjenjuje se ako je teška frakcija od rezanja, koja je pravilno odabrana i obnovljena, biološki stabilna u skladu s postojećim zakonodavstvom;

- d. laka frakcija od rezanja dalje se obrađuje s ciljem odvajanja željeznih metala, neželjeznih metala, plastike i drugih organskih materijala za recikliranje ili oporabu. Ostatak od tih procesa sadržava manje od 1 % masenog udjela metala i, u skladu s Odlukom Vijeća 2003/33/EZ, manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari; granična vrijednost od manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari (TOC) ne primjenjuje se ako je laka frakcija od rezanja koja je pravilno odabrana i obnovljena, biološki stabilna u skladu s postojećim zakonodavstvom.

22. Dokumentacija koju treba dostaviti radi izuzeća od obveze uklanjanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala:

- (a) [...] kopija pisanog ugovora između ovlaštenog postrojenja za obradu i postrojenja koje obavlja rezanje i primjenjuje ili podugovara tehnologije u fazi nakon rezanja, uključujući specifikacije kvalitete sekundarnih materijala spremnih za recikliranje i tehničke specifikacije obrade frakcija iz otpadnih vozila;
- (b) [...] dokumentacija neovisnog tijela kojom se dokazuju kvaliteta i kvantiteta obrađenih frakcija [...] spremnih za recikliranje za potrebe utvrđivanja reprezentativne konfiguracije obrade [...];

- (c) bilo koja druga vrsta dokumentacije kojom se dokazuje da kvaliteta i kvantiteta materijala iz otpadnih vozila [...] nisu niže u odnosu na kvalitetu i kvantitetu sastavnih dijelova i dijelova koji su odvojeno uklonjeni prije rezanja u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelu C.

PRILOG VIII.

INFORMACIJE ZA UPIS U REGISTAR PROIZVOĐAČA

23. Informacije koje treba dostaviti proizvođač ili njegov ~~imenovani~~ ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača:
- (k) ime i, ako je primjenjivo, naziv robnih marki pod kojima proizvođač posluje u državi članici, adresu proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, broj telefona, ako postoji, internetsku adresu i e-adresu, pri čemu mora biti navedena jedinstvena točka za kontakt;
 - (l) nacionalnu identifikacijsku oznaku proizvođača, uključujući njegov matični broj u registru trgovačkih društava ili istovjetan službeni registarski broj, i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj;
 - (m) kategorije vozila koje proizvođač namjerava prvi put staviti na tržište na državnom području države članice;
 - (n) informacije o načinu na koji proizvođač ispunjava svoje odgovornosti iz članka 16., uključujući informacije u pisanom obliku o:
 - i. mjerama koje je proizvođač poduzeo kako bi ispunio obveze odgovornosti proizvođača iz članaka 16. i 20.;
 - ii. mjerama uspostavljenima radi ispunjavanja obveze sakupljanja iz članka 23. u vezi s količinom vozila koje proizvođač stavlja na raspolaganje na tržištu u državi članici; i
 - iii. sustavu kojim se osigurava pouzdanost podataka koje se dostavljaju nadležnim tijelima;
 - (o) izjavu proizvođača ili, ako je primjenjivo, proizvođačev~~imenovanog~~ ovlaštenog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača u kojoj se navodi da su dostavljene informacije istinite.

24. Informacije koje je potrebno dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., ako je za provedbu obveza proširene odgovornosti proizvođača imenovana organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača:
- (p) naziv i podaci za kontakt organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, telefonski broj, internetsku adresu, e-adresu i nacionalnu identifikacijsku oznaku;
 - (q) matični broj u registru trgovačkih društava ili istovjetan službeni registarski broj i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača; i
 - (r) ovlaštenje zastupanog proizvođača.
25. Informacije koje treba dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju ovlaštenja u skladu s člankom [...] 17. stavkom 1.:
- (s) imena i podaci za kontakt proizvođača koje zastupa, uključujući poštanske brojeve i mjesta, ulice i brojeve, zemlje, telefonske brojeve, internetske adrese i e-adresu;
 - (t) ovlaštenje svakog proizvođača kojeg zastupa, ako je primjenjivo;
 - (u) ako organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača zastupa više proizvođača, zasebno navodi načine na koje svaki od proizvođača koje zastupa ispunjava obveze utvrđene u članku 16.
26. Ako obveze iz članka 16. u ime proizvođača ispunjava imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača koji zastupa više proizvođača, taj zastupnik, uz informacije navedene u točki 1., dostavlja ime i podatke za kontakt svakog pojedinačnog proizvođača kojeg zastupa.

PRILOG IX.

[...] POTVRDA O UNIŠTENJU

Izdana na temelju članka 25. Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća [...] o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila i o gospodarenju otpadnim vozilima.

1.	Ustanova ili poduzeće koji izdaju ovu potvrdu	
1.1	Naziv	
1.2	Adresa	
1.3	Telefonski broj	
1.4	E-adresa [ako postoji]	
1.5	Registracijski ili identifikacijski broj*	
2.	Nadležno tijelo koje je ustanovi ili poduzeću iz točke 1. izdalo dozvolu	
2.1	Država članica	
2.2	Naziv	
2.3	Adresa	
3.	Potvrda o uništenju	
3.1	Datum izdavanja	
3.2	Broj	
4.	Informacije o vozilu za koje je izdana potvrda o uništenju	
4.1	Nacionalna oznaka	
4.2	(A) Registarski broj**	
4.3	(J) Kategorija**	
4.4	(D.1) Marka**	
4.5	(D.3) Trgovački naziv**	
4.6	(E) Identifikacijska oznaka vozila**	
4.7	Broj potvrde o registraciji	
5.	Informacije o vlasniku vozila	
5.1	(C.2.1) Prezime ili naziv poduzeća**	
5.2	(C.2.2.) Drugo ime ili druga imena **	
5.3	(C.2.3.) Adresa**	
5.4	Telefonski broj	

5.5	E-adresa [ako postoji]	
6.	Napomene	
* Od ovog se zahtjeva može odustati u slučaju da nacionalni registracijski ili identifikacijski sustav ne predviđa takve brojeve. <u>** Usklađeni kodovi Zajednice iz Direktive 1999/37/EZ.</u>		

27. [...]

28. [...]

29. [...]

30. [...]

31. [...]

32. [...]

PRILOG X.

IZMJENE UREDBE (EU) 2018/858 I UREDBE (EU) BR. 168/2013

33. Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

(19)

(1) u dijelu I. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

(20) „

G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
-----	----------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

”;

Dodatak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) u tablici 1. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

„G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.
------	----------	--	--

(b) u tablici 2. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

„G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.
------	----------	--	--

”;

u Dodatku 2. točka 4. mijenja se kako slijedi:

(c) u tablici „Dio I.: Vozila kategorije M1” stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe] (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.
-----	--	--

”;

(d) u tablici „Dio II.: Vozila kategorije N1” stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”

59	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe] (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.”;
----	--	--

Dio III. mijenja se kako slijedi:

(e) u Dodatku 1. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo	nije primjenjivo”;		
-----	----------	--	------------------	--------------------	--	--

(f) u Dodatku 2. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo			nije primjenjivo”;					
-----	----------	--	------------------	--	--	--------------------	--	--	--	--	--

(g) u Dodatku 3. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo”;
-----	----------	--	--------------------

(h) u Dodatku 4. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo			nije primjenjivo”;					
-----	----------	--	------------------	--	--	--------------------	--	--	--	--	--

2. Prilog II. Uredbi (EU) 168/2013 mijenja se kako slijedi:

U odjeljku C1 iz tablice u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 168/2013, unos 15.a zamjenjuje se sljedećim:

				L1e- A	L7e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Zahtjevi za kružnost	Uredba (EU) 2024/1252 Europskog parlamenta i Vijeća(*1)	x	x	x								
15.b	18	Zahtjevi za kružnost	[Ured za publikacije: unijeti ovu Uredbu o otpadnim vozilima (EU) 2025/XXXX]				x	x	x	x	x	x	x	x

PRILOG XI.

KORELACIJSKA TABLICA

34. Direktiva 2000/53/EZ

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. stavak 1.	Članak 3. stavak 1. točka 1.
Članak 2. stavak 2.	Članak 3. stavak 1. točka 2.
Članak 2. stavak 3.	Članak 3. stavak 1. točka 22.
Članak 2. stavak 4.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 5.	Članak 3. stavak 1. točka 16.
Članak 2. stavak 6.	Članak 3. stavak 1. točka 5.
Članak 2. stavak 7.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 8.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 9.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 10.	Članak 3. stavak 1. točka 35.
Članak 2. stavak 11.	—
Članak 2. stavak 11. točka (a)	—
Članak 2. stavak 11. točka (b)	—
Članak 2. stavak 11. točka (c)	—
Članak 2. stavak 11. točka (d)	—
Članak 2. stavak 12.	—

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 2. stavak 13.	—
Članak 3. stavak 1.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. stavak 2.	—
Članak 3. stavak 3.	—
Članak 3. stavak 4.	Članak 2. stavak 2. točka (a) i članak 2. stavak 5.
Članak 3. stavak 5.	Članak 2. stavak 1. točka (c) i članak 2. stavci 5. i 6.
Članak 4. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (b)	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (c)	Članak 6.
Članak 4. stavak 2. točka (a)	članak 5. stavci 2. i 3.
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka i.	Članak 5. stavak 4. točka (a)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka ii.	Članak 5. stavak 4. točka (b)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iii.	Članak 5. stavak 4. točka (c)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iv.	Članak 5. stavak 4. točka (d)
Članak 4. stavak 2. točka (c)	—
Članak 5. stavak 1., prva alineja	Članak 23. stavak 1. i članak 23. stavak 2. točka (c)
Članak 5. stavak 1. druga alineja	Članak 23. stavak 2. točka (b)

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 5. stavak 2.	Članak 23. stavak 4. podstavak 1. i članak 23. stavak 4. podstavak 2. točka (c)
Članak 5. stavak 3. prvi podstavak	Članak 25.
Članak 5. stavak 3. drugi podstavak	—
Članak 5. stavak 3. treći podstavak	—
Članak 5. stavak 4. prvi podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. drugi podstavak	Članak 16. i članak 20. stavak 1. točka (a)
Članak 5. stavak 4. treći podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. četvrti podstavak	—
Članak 5. stavak 5. prvi podstavak	Članak 25. stavak 1. i Prilog IX.
Članak 5. stavak 5. drugi podstavak	Članak 25. stavak 5.
Članak 6. stavak 1.	Članak 27. stavci 1. i 3.
Članak 6. stavak 2. prvi podstavak	Članak 15. stavak 1.
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 6. stavak 3. prvi podstavak	Članak 30. stavak 1. i Prilog VII. dio C
Članak 6. stavak 3. drugi podstavak	Članak 29. stavak 1.
Članak 6. stavak 4.	Članak 15. stavak 2.
Članak 6. stavak 5.	Članak 27. stavak 5.
Članak 6. stavak 6.	Članak 27. stavak 4.
Članak 7. stavak 1.	Članak 33. stavak 1.

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 7. stavak 2. točka (a)	—
Članak 7. stavak 2. točka (b)	Članak 34. stavak 1. točke (a) i (b)
Članak 7. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 7. stavak 2. treći podstavak	Članak 49. stavak 5.
Članak 7. stavak 3.	—
Članak 7. stavak 4.	—
Članak 7. stavak 5.	—
Članak 8. stavak 1.	Članak 12. stavak 1.
Članak 8. stavak 2.	Članak 12. stavak 3.
Članak 8. stavak 3.	Članak 11. stavak 1.
Članak 8. stavak 4.	Članak 11. stavci 1. i 2.
Članak 9. stavak 1.a prvi podstavak	Članak 49. stavak 1. točka (j)
Članak 9. stavak 1.a drugi podstavak	Članak 49. stavak 1. drugi podstavak
Članak 9. stavak 1.a treći podstavak	Članak 49. stavak 1. treći podstavak
Članak 9. točka 1.b	Članak 49. stavak 2.
Članak 9. stavak 1.c	—
Članak 9. točka 1.d	Članak 49. stavak 5.
Članak 9. stavak 2.	Članak 9.
Članak 9.a stavak 1.	Članak 50. stavak 1.
Članak 9.a stavak 2.	Članak 50. stavak 2.

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 9.a stavak 3.	Članak 50. stavak 3.
Članak 9.a stavak 4.	Članak 50. stavak 4.
Članak 9.a stavak 5.	Članak 50. stavak 5.
Članak 9.a stavak 6.	Članak 50. stavak 6.
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10.a	Članak 55.
Članak 11. stavak 1.	Članak 51. stavak 1.
Članak 11. stavak 2.	Članak 51. stavak 2.
Članak 12. stavak 1.	Članak 57. stavak 1.
Članak 12. stavak 2.	Članak 57. stavak 2.
Članak 12. stavak 3.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Prilog VII.
Prilog II.	Prilog III.

35. Direktiva 2005/64/EZ

<i>Direktiva 2005/64/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 1. prvi podstavak	Članak 1.
Članak 1. drugi podstavak	—
Članak 2.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. točka (a)	Članak 2. stavak 2. točka (a)
Članak 3. točka (b)	Članak 2. stavak 2. točka (b)
Članak 3. točka (c)	Članak 2. stavak 2. točka (c)
Članak 4. stavak 1.	Članak 3. stavak 1. točka 1.
Članak 4. stavak 2.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 3.	Članak 3. stavak 1. točka 3.
Članak 4. stavak 4.	Članak 3. stavak 1. točka 2.
Članak 4. stavak 5.	Prilog II.
Članak 4. stavak 6.	Članak 3. stavak 2. točka (b) u kombinaciji s člankom 3. stavkom 1. točkom 1.
Članak 4. stavak 7.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 8.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 9.	Članak 3. stavak 1. točka 5.
Članak 4. stavak 10.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 4. stavak 11.	—
Članak 4. stavak 12.	Članak 3. stavak 2. točka (a)

Članak 4. stavak 13.	Članak 3. stavak 1. točka 4.
Članak 4. stavak 14.	Članak 3. stavak 1. točka 6.
Članak 4. stavak 15.	Članak 3. stavak 1. točka 7.
Članak 4. stavak 16.	—
Članak 4. stavak 17.	—
Članak 4. stavak 18.	Članak 9.
Članak 4. stavak 19.	—
Članak 4. stavak 20.	—
Članak 5. stavak 1.	—
Članak 5. stavak 2.	Članak 8. stavak 1. druga rečenica
Članak 5. stavak 3.	Članak 8. stavak 4.
Članak 5. stavak 4.	Članak 24.
Članak 6. stavak 1.	Članak 4. stavak 2.
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 5. stavak 8.
Članak 6. stavak 3.	Članak 11.
Članak 6. stavak 4.	—
Članak 6. stavak 5.	—
Članak 6. stavak 6.	—
Članak 6. stavak 7.	—
Članak 6. stavak 8.	—
Članak 7. točka (a)	Prilog VII. dio E

Članak 7. točka (b)	Prilog VII. dio E
Članak 8.	—
Članak 9.	—
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10. stavak 4.	—
Članak 11. stavak 1.	—
Članak 11. stavak 2.	—
Članak 12.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Članak 4. stavak 1.
Prilog II.	—
Prilog III.	—
Prilog VII.	—
Prilog V.	Prilog VII. dio E
Prilog VI.	—

PRILOG XII.

IZMJENE UREDBE (EU) 2023/1542

Tablica iz Priloga I. Uredbi (EU) 2023/1542 mijenja se kako slijedi:

Stupac 1 Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2 Uvjeti ograničenja
Živa CAS br. 7439-97-6 EZ br. 231-106-7 i njezini spojevi	Baterije, neovisno o tome jesu li ugrađene u uređaje, laka prijevozna sredstva ili druga vozila, ne sadržavaju više od 0,0005 % masenog udjela žive (izraženo kao živin metal).
2. Kadmij CAS br. 7440-43-9 EZ br. 231-152-8 i njegovi spojevi	1. Prijenosne baterije, neovisno o tome jesu li ugrađene u uređaje, laka prijevozna sredstva ili druga vozila, ne sadržavaju više od 0,002 % masenog udjela kadmija (izraženo kao metal kadmija). <u>2. Baterije za električna vozila i baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 ne sadržavaju više od 0,01 % masenog udjela kadmija (izraženo kao metal kadmija) u homogenom materijalu.</u> <u>3. Točka 2. ne primjenjuje se na baterije za električna vozila koje se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi za električna vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 i koje su stavljene na tržište prije 31. prosinca 2008.</u>

Stupac 1 Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2 Uvjeti ograničenja
3. Olovo CAS br. 7439-92-1 EZ br. 231-100-4 i njegovi spojevi	1. Od 18. kolovoza 2024. prijenosne baterije, neovisno o tome jesu li ugrađene u uređaje, ne sadržavaju više od 0,01 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova). 2. Ograničenje iz točke 1. ne primjenjuje se na prijenosne gumbaste članke cink-zrak do 18. kolovoza 2028. <u>3. Prijenosne baterije ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu.</u> <u>4. Točka 3. ne primjenjuje se na prijenosne baterije koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2024.</u> <u>5. Baterije za električna vozila ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu.</u> <u>6. Točka 5. ne primjenjuje se na:</u> <u>baterije za električna vozila koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi vozila, kategorija M1 i N1 kako su definirane u</u>

Stupac 1 Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2 Uvjeti ograničenja
	<u>Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2019.</u> <u>baterije za električna vozila koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi za vozila za posebne namjene kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2024.</u> <u>7. Baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1, kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu.</u> <u>8. Točka 7. ne primjenjuje se na:</u> <u>i. baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene od 12 V za vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858;¹</u> <u>ii. baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene od 24 V u vozilima za posebne namjene kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858;²</u> <u>(iii) baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene koje nisu obuhvaćene točkom 8. podtočkama i. i ii. u</u>

¹ Ovo se izuzeće preispituje 2030.

² Ovo se izuzeće preispituje 2030.

Stupac 1 Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2 Uvjeti ograničenja
	<u>vozilima, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1 kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 koja su homologirana prije 1. siječnja 2024.</u>
<u>4. Šesterovalentni krom CAS br. 18540-29-9 EZ br. 606-053-1 i njegovi spojevi</u>	<u>Baterije ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M1 i N1, kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela šesterovalentnog kroma (izraženo kao metal šesterovalentnog kroma) u homogenom materijalu.</u>

PRILOG XIII.

ZAHTJEVI ZA CERTIFIKATORE I REVIZORE TE KRITERIJI KOJE POSTROJENJA U KOJIMA SE OBAVLJA PROIZVODNJA RECIKLIRANOG MATERIJALA TREBAJU ISPUNJAVATI

DIO A

Detaljni zahtjevi za treće strane koje provode revizije

1. Treća strana koja provodi revizije u skladu s člankom 6. stavkom 2. neovisna je o dobavljaču, proizvođaču ili osobi uključenoj u proizvodnju recikliranog materijala i o kontroliranom postrojenju. U tu bi svrhu ta strana trebala moći dokumentirati sljedeće:
 - a. da nije dio tih subjekata niti je pod njihovom kontrolom;
 - b. da je uspostavila i da provodi postupke kojima se jamči njezina nepristranost, uključujući: i. procjenu rizika u pogledu svoje nepristranosti na kontinuiranoj osnovi; ii. utvrđivanje, uklanjanje i ublažavanje rizika u pogledu nepristranosti koji proizlaze iz financijskih, komercijalnih i drugih vrsta pritisaka; iii. procjenu rizika u pogledu svoje nepristranosti koji proizlaze iz odnosa njezina osoblja;
 - c. da je strukturirana i da se njome upravlja na način kojim se osigurava njezina neovisnost i nepristranost, uključujući: i. jasno ju je moguće identificirati unutar pravne osobe ako pravna osoba obavlja i aktivnosti koje nisu povezane s inspekcijama; ii. ima pravila izvješćivanja o obavljenoj revizijskoj aktivnosti; iii. njezino osoblje ima jasno prepoznatljive odgovornosti u vezi s provođenjem revizija.
2. Smatra se da treća strana koja provodi revizije u skladu s člankom 6. stavkom 2. ima odgovarajuće kvalifikacije u području revizija i obrade otpada ako ima dovoljan broj kvalificiranog osoblja, izravno ili putem podugovaranja, koje se redovito osposobljava i ako njezino osoblje uključeno u provedbu takvih revizija ima dokumentirano stručno iskustvo u svim sljedećim područjima: (a) provođenje revizija postrojenja za obradu otpada; (b) postupci obrade otpada; (c) sustavi upravljanja okolišem te zdravljem i sigurnošću na radu; (d) proizvodnja recikliranog materijala.

3. Kako bi se dokazala sukladnost s kriterijima iz stavaka 1. i 2., tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje provodi revizije ili certificiranje upućuje na svoje certificiranje u skladu s normama Unije ili istovjetnim međunarodno priznatim normama relevantnima za provedbu revizija, kao što su ISO 19011:2018 ili ISO/IEC 17020:2012.

DIO B

KRITERIJI PREMA KOJIMA SE DOKAZUJE DA JE RECIKLIRANI MATERIJAL PROIZVEDEN U POSTROJENJU KOJE ISPUNJAVA ZAHTJEVE ZA ZAŠTITU LJUDSKOG ZDRAVLJA, KLIME I OKOLIŠA UTVRĐENE U PRAVU UNIJE ILI ISTOVJETNE ZAHTJEVE (U SKLADU S ČLANKOM 6. STAVKOM 1.C)

1. Revizijom iz članka 6. stavka 2. provjerava se ispunjava li postrojenje uključeno u proizvodnju recikliranog materijala u svojim stvarnim aktivnostima sljedeće uvjete:
- a. ispunjava zahtjeve za recikliranje otpada i obavlja svoje djelatnosti u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom o zaštiti okoliša;
 - b. projektirano je, izgrađeno i njime se upravlja na siguran i za okoliš prihvatljiv način, a posebno ima uspostavljene potrebne procese, odgovarajuću tehnologiju za gospodarenje otpadom, organizaciju i infrastrukturu potrebne za recikliranje dotičnog otpada;
 - ba. prikuplja svoj plastični otpad iz zemlje koja ispunjava istovjetne standarde u pogledu zaštite okoliša i sigurnosti radnika kao i zemlje Europske unije te djeluje u takvoj zemlji u skladu s kriterijima utvrđenima u stavku 4. ovog dijela;
 - c. uspostavlja i provodi sustave, postupke i tehnike za upravljanje i praćenje kojima je svrha spriječiti, smanjiti, svesti na najmanju moguću mjeru i koliko god je moguće ukloniti sljedeće: i. rizike za zdravlje i sigurnost dotičnih radnika i stanovništva koje živi u blizini postrojenja; i ii. negativne učinke na okoliš uzrokovane njegovim aktivnostima (posebno putem odgovarajućih mjera poduzetih za praćenje i rješavanje pitanja onečišćenja);

- d. osigurava sljedivost cjelokupnog otpada primljenog i obrađenog u postrojenju, uključujući dokumentiranje cjelokupnog preostalog otpada nastalog njegovim radom i prijenos tog otpada samo u ona postrojenja za gospodarenje otpadom koja su ovlaštena za obradu takvog preostalog otpada;
 - e. poduzelo je mjere za uštedu energije i ograničavanje emisija stakleničkih plinova povezanih s njegovim aktivnostima;
 - f. vodi i može dostaviti evidenciju o svojim aktivnostima gospodarenja otpadom u posljednjih pet godina; ako određeno postrojenje posluje manje od pet godina, vodi i može dostaviti evidenciju o svojim aktivnostima gospodarenja otpadom tijekom dotadašnjeg poslovanja;
 - g. u posljednjih pet godina nije osuđeno za obavljanje nezakonitih aktivnosti povezanih s gospodarenjem otpadom.
2. Nakon provjere sukladnosti postrojenja s navedenim kriterijima i sa zahtjevima iz članka 6. stavka 1.b treća strana koja provodi reviziju ili certificiranje u obzir, kao referentnu točku i prema potrebi, posebno uzima sljedeće:
- a. posebne zahtjeve za obradu određenog otpada i izračun količine obrađenog otpada, koji su obvezni u skladu sa zakonodavstvom Unije, te za obračun količina proizvedenih recikliranih materijala;
 - b. zaključke o najboljim raspoloživim tehnikama donesene za određene aktivnosti u okviru Direktive 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama.
3. Imena i podaci za kontakt osoba koje su provele revizije jasno su navedeni u izvješćima o reviziji.

4. Revizori provjeravaju obrađuje li se plastični otpad na način koji je istovjetan standardima EU-a te dolazi li iz zemlje sa sveobuhvatnim okvirom za gospodarenje otpadom koji obuhvaća cijelo njezino državno područje i kojim se dokazuje njezina sposobnost i spremnost da zajamči gospodarenje otpadom na način prihvatljiv za okoliš, uzimajući pritom u obzir posebno sljedeće kriterije:

- a. mjere koje su provedene i planirane za osiguravanje gospodarenja otpadom na način prihvatljiv za okoliš na njezinu državnom području, kao što je uvođenje sustava proširene odgovornosti proizvođača ili istovjetnog sustava za provedbu načela „onečišćivač plaća”;
- b. mjere koje su provedene i planirane za povećanje udjela plastike reciklirane iz vozila nakon potrošnje te pokazatelje za praćenje tih mjera;
- c. mjere koje su provedene i planirane za povećanje udjela plastike reciklirane iz vozila nakon potrošnje ugrađene u vozila koja se stavljaju na nacionalno tržište te pokazatelje za praćenje tih mjera.

DIO C

KRITERIJI PREMA KOJIMA SE DOKAZUJE DA JE RECIKLIRANI MATERIJAL PROIZVEDEN U SKLADU SA ZAHTJEVIMA IZ ČLANKA 6. STAVAKA 1., 1.a i 1.b

Revizijom iz članka 6. stavka 2. provjerava se ispunjava li postrojenje uključeno u proizvodnju recikliranog materijala u svojim stvarnim aktivnostima sljedeće uvjete:

- 1. postrojenje može pružiti dokaze da proizvodi materijale reciklirane iz otpada nakon potrošnje. Ako postrojenje proizvodi i materijale dobivene od otpada prije potrošnje ili sirovina, može dokazati da jasno razlikuje različite vrste materijala. Postrojenje osigurava da isporučuje samo reciklirane materijale iz otpada nakon potrošnje, što je uvjet da se taj materijal uzme u obzir kao dio ciljeva utvrđenih u članku 6.

2. Postrojenje u kojem se proizvode reciklirani materijali iz otpada nakon potrošnje koji potječe iz otpadnih vozila ili popravljenih vozila može dokazati da je takav otpad sakupljen odvojeno i da prije dolaska u postrojenje i tijekom cijelog postupka recikliranja nije pomiješan s materijalima drugog podrijetla.
-