

V Bruseli 11. júna 2025
(OR. en)

10092/25

Medziinštitucionálny spis:
2023/0284 (COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Európska komisia 13. júla 2023 uverejnila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES (ďalej len „návrh“).
2. Komisia predstavila svoj legislatívny návrh a sprievodné posúdenie vplyvu na zasadnutí pracovnej skupiny pre životné prostredie (WPE) 3. októbra 2023 počas španielskeho predsedníctva Rady, keď sa uskutočnila aj úvodná výmena názorov.

3. V návrhu sa stanovujú požiadavky na zabezpečenie toho, aby nové vozidlá boli navrhnuté tak, aby sa uľahčila recyklácia, opätovné použitie a repasovanie častí a komponentov. Takisto sa v ňom navrhuje zaviesť povinný cieľ pre používanie recyklovaných plastov a splnomocniť Komisiu na prijímanie delegovaných aktov, ktorými by sa v budúcnosti stanovili ciele pre recyklovanú oceľ, kritické suroviny a hliník. Cieľom návrhu je posilniť rozšírenú zodpovednosť výrobcu a obsahuje prísnejšie opatrenia v oblasti vysledovateľnosti a kontroly na zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti a riešenie pretrvávajúceho problému „stratených vozidiel“. Okrem toho sa v ňom navrhuje zakázať vývoz ojazdených vozidiel, ktoré už nie sú spôsobilé na cestnú premávku, aby Únia splnila svoje záväzky neprispievať k znečisťovaniu v tretích krajinách a udržiavať cenné materiály v EÚ. Ďalším cieľom návrhu je lepšie spracovanie vozidiel po skončení životnosti, čo sa má dosiahnuť stanovením cieľa recyklácie plastov a zavedením povinného odstraňovania častí a komponentov pred drvením, a tak posilniť obehové hospodárstvo.
4. V Európskom parlamente bol spis spoločne postúpený Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) a Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (IMCO), ktoré za spravodajcov vymenovali Jensa GIESEKEHO (PPE, DE) a Pauliusa SAUDARGASA (PPE, LT).
5. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko 13. decembra 2023.
6. Na úrovni pracovnej skupiny sa o návrhu rokovalo na sedemnástich zasadnutiach počas španielskeho, belgického, maďarského a poľského predsedníctva. Prvé kompromisné znenie sa vypracovalo a uverejnilo počas belgického predsedníctva¹. Počas maďarského predsedníctva sa vypracoval ďalší kompromisný návrh². Súčasný poľský predsedníctvo vypracovalo ďalšie dve kompromisné znenia³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 a 8543/25.

7. Belgické predsedníctvo informovalo delegácie o aktuálnom stave v rámci bodu Rôzne programu na zasadnutí Rady pre životné prostredie 17. júna 2024 a na zasadnutí Rady pre životné prostredie 17. decembra 2024 počas maďarského predsedníctva sa v súvislosti s návrhom uskutočnila diskusia o smerovaní. COREPER 30. apríla 2025 poskytol usmernenia pre ďalšiu prácu, pokiaľ ide o otázku spotrebiteľského odpadu, ktorý možno započítať do cieľov minimálneho recyklovaného obsahu.
8. COREPER 4. júna 2025 rokoval o návrhu v rámci prípravy na zasadnutie Rady pre životné prostredie a dospel k záveru, že s výhradou určitých úprav, ktoré sú zohľadnené v prílohe k tejto poznámke, sa znenie môže zaslať Rade s cieľom dospieť k všeobecnému smerovaniu na zasadnutí 17. júna 2025.

II. HLAVNÉ PRVKY KOMPROMISNÉHO ZNENIA PREDSEDNÍCTVA

a) Právny základ

Komisia navrhla, aby bol právnym základom celého návrhu článok 114 ZFEÚ. Vzhľadom na rokovania na úrovni pracovnej skupiny predsedníctvo doplnilo článok 192 ods. 1 ZFEÚ ako právny základ pre kapitoly IV a V návrhu, ktoré sa týkajú nakladania s vozidlami po skončení životnosti a ojazdených vozidiel a ich vývozu, zatiaľ čo ostatné ustanovenia nariadenia, najmä jeho kapitoly II a III, ktoré sa týkajú predovšetkým výroby nových vozidiel, zostávajú založené na článku 114 ZFEÚ.

b) Rozšírenie rozsahu pôsobnosti (článok 2)

Viacere delegácie podporili zvýšenie úrovne ambícií, pokiaľ ide o tzv. ťažké úžitkové vozidlá a dvoj- alebo trojkolesové vozidlá a štvorkolky. Patria sem nové povinnosti, ktoré sa pôvodne predpokladali len pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, ako napríklad navrhovanie umožňujúce odstránenie určitých častí, zavedenie stratégie obehovosti alebo označovanie častí. Režim rozšírenej zodpovednosti výrobcu za ťažké úžitkové vozidlá a motocykle by sa zároveň mal vzťahovať nielen na ich zber a odstraňovanie znečisťujúcich látok z nich, ako to navrhuje Komisia, ale aj na náklady na celý reťazec ich spracovania, ako to už platí v prípade osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Väčšina týchto nových povinností sa bude vzťahovať aj na motocykle kategórií L_{1e} a L_{2e} , ktoré neboli zahrnuté do pôvodného návrhu Komisie.

Okrem toho sa do rozsahu pôsobnosti nariadenia doplnili určité vozidlá na špeciálne účely s cieľom ďalej zvýšiť prínosy z hľadiska obehovosti a spracovania. Oslobodené sú obytné prívesy, vozidlá na špeciálne účely vyrábané výrobcom s malým objemom výroby a časti vozidiel vyrábané výrobcom s malým objemom výroby, ktoré sú typovo schválené viacstupňovým typovým schválením iným ako základné vozidlo.

Podobne sa nariadenie bude vzťahovať aj na časti vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu v neskoršej fáze ako základné vozidlo (pokiaľ sa na ne nevzťahuje vyššie uvedená výnimka pre malé série).

c) Rozlišovanie medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti (článok 37)

V revidovanom prístupe sa predpokladá, že pri každej zmene vlastníctva sa bude vyžadovať predloženie dokumentácie potvrdzujúcej, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Touto dokumentáciou môže byť posúdenie podľa prílohy I (pozri nižšie) alebo platný protokol o kontrole technického stavu. Výnimka z tejto požiadavky sa stanovuje pre zmeny vlastníctva vozidiel spôsobilých na cestnú premávku, ktoré previedli fyzické osoby, ktoré nie sú hospodárskymi subjektmi. Táto výnimka sa však nevzťahuje na predaj uskutočnený online, keďže predstavuje situáciu s vyšším rizikom. Uvedené zmeny sprevádza zmenené vymedzenie pojmu vozidiel po skončení životnosti a podstatne zmenená príloha I, v ktorej sa stanovujú záväzné a orientačné kritériá, ktoré sa majú posúdiť s cieľom určiť, či vozidlo je vozidlom po skončení životnosti. V časti C prílohy I sa zavádzajú výnimky pre vozidlá s osobitným kultúrnym významom a pre prípady, keď sa vlastník vozidla rozhodne vrátiť ho späť do stavu spôsobilého na cestnú premávku.

d) Ciele pre minimálny recyklovaný obsah (článok 6)

S cieľom vytvoriť podmienky, ktorými sa prispeje k obehovosti, a zároveň zachovať realistický prístup sa v kompromisnom znení pristupuje k cieľom týkajúcim sa minimálneho obsahu recyklovaného plastu v troch fázach. Ciele sa postupne zvýšia z minimálnych 15 %, ktoré sa majú dosiahnuť do 72 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia, na 20 % do 96 mesiacov a 25 % do 120 mesiacov. Ako ochranný mechanizmus je Komisia splnomocnená stanoviť dočasné výnimky z týchto cieľov, ak dodržiavanie predpisov nadmerne sťažuje nedostatočná dostupnosť alebo neprimerane vysoké ceny recyklovaných plastov. Pokiaľ ide o ciele týkajúce sa minimálneho recyklovaného obsahu iných materiálov, Komisia bude splnomocnená stanoviť minimálny podiel recyklovanej ocele na základe štúdie uskutočniteľnosti, ktorú má vypracovať. Podobné splnomocnenie sa predpokladá v prípade iných materiálov, konkrétne hliníka, horčíka a ich zliatin, ale aj neodýmu, dysprózia, praeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru.

e) Vymedzenie pojmu spotrebiteľského odpadu, ktorý sa započítava do cieľov minimálneho obsahu recyklovaného plastu a audity vykonávané tretími stranami (článok 3 bod 11 a článok 6, príloha XIII)

Vymedzenie pojmu spotrebiteľského odpadu bolo upravené v súlade s pravidlami WTO, aby sa umožnilo používanie recyklovaného materiálu s pôvodom v EÚ aj v tretích krajinách. Túto zmenu sprevádza systém externých auditov zariadení vyrábajúcich takýto recyklovaný materiál bez ohľadu na to, či sa nachádzajú v EÚ alebo v tretej krajine. Orgány posudzovania zhody musia mať na vykonávanie auditov certifikát Únie alebo rovnocenný medzinárodne uznávaný certifikát, ako je ISO 19011:2018 alebo ISO/IEC 17020:2012.

Týmito auditmi sa potvrdí, že zariadenia splňajú požiadavky na ochranu ľudského zdravia, klímy a životného prostredia stanovené v práve Únie alebo iné požiadavky, ktoré sú s nimi rovnocenné, a že plastový odpad spracovávaný v takýchto zariadeniach pochádza z krajín s komplexnou stratégiou odpadového hospodárstva.

Vzhľadom na prepojenie s globálnymi obchodnými vzťahmi a dodávateľskými reťazcami, ako aj na potrebu nájsť správnu rovnováhu medzi environmentálnymi prínosmi a konkurencieschopnosťou recyklačného a automobilového priemyslu EÚ by sa rovnocenné podmienky a audity týkajúce sa materiálov recyklovaných v tretích krajinách mali uplatňovať až 48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Očakávaný vplyv týchto požiadaviek by sa mal komplexnejšie posúdiť 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Okrem toho sa do článku 55 zaviedla doložka o preskúmaní.

f) Povinnosti výrobcov vozidiel (stratégia obehovosti, pas vozidla – články 9 a 13)

S cieľom znížiť zaťaženie výrobcov vozidiel sa v kompromisnom znení stanovuje, že stratégia obehovosti sa musí stanoviť pre kategórie vozidiel (t. j. napríklad pre všetky vozidlá, ktoré výrobca vyrába v kategórii N₁), a nie pre každý typovo schválený model, ako to bolo v prípade pôvodného návrhu Komisie. Nevzťahuje sa to na určité informácie o vývoji technológií spracovania ani na informácie o podiele recyklovaného obsahu, ktoré zostávajú špecifické pre daný typ.

Pokiaľ ide o digitálny pas obehovosti vozidla, vykonalo sa niekoľko doplnení, aby sa zabezpečila jeho integrácia s inými pasmi zavedenými podľa práva Únie, ako napr. v nariadení o ekodizajne udržateľných výrobkov. Pas bude po novom musieť obsahovať informácie o častiach obsahujúcich olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm, ako aj vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu, stratégiu obehovosti a odkaz na katalóg náhradných dielov vrátane ich umiestnenia v príslušnom type vozidla.

g) Rozšírená zodpovednosť výrobcu (články 16 až 22)

Režim rozšírenej zodpovednosti výrobcu bol zmenený tak, aby sa členským štátom poskytla väčšia flexibilita pri zohľadnení ich konkrétnej situácie alebo už existujúcich právnych predpisov. Povinnosti výrobcov sa preto môžu v najvzdialenejších regiónoch prispôbiť a členské štáty môžu vyžadovať, aby si výrobcovia plnili svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov prostredníctvom organizácie zodpovednosti výrobcov.

Pokiaľ ide o výpočet poplatku za rozšírenú zodpovednosť výrobcu, objasnilo sa, že musí pokrývať aj náklady na dopravu zo zberného miesta do zariadenia na spracovanie a že výrobcovia znášajú náklady za vozidlá, pri ktorých nie je možné výrobcu identifikovať (alebo prestal existovať), a to úmerne k ich podielu na trhu.

Okrem toho sa musel navrhnuť osobitný cezhraničný režim pre výnimočnú situáciu, keď na území členského štátu, v ktorom sa vozidlo stane vozidlom po skončení životnosti, nie je možné identifikovať výrobcu v zmysle vymedzenia v nariadení. V takom prípade náklady hradí výrobca, ktorý uviedol vozidlo na trh (Únie), ktorý musí mať na účely rozšírenej zodpovednosti výrobcu splnomocneného zástupcu v každom členskom štáte. Členské štáty môžu tiež požadovať zaplatenie zodpovedajúceho poplatku pri prvej evidencii ojazdeného vozidla alebo vozidla, v prípade ktorého nie je možné identifikovať výrobcu, aby sa pokryli náklady na spracovanie. Navrhuje sa spolupráca a monitorovacie činnosti s cieľom zabezpečiť súlad s nariadením.

h) Zber (články 23 a 24)

V znení predsedníctva sa objasňuje, že vozidlá po skončení životnosti sa môžu odovzdávať buď priamo do autorizovaného zariadenia na spracovanie, alebo ak to povolí členský štát, do zberného miesta zahrnutého do zberného systému na danom území, ktoré bude mať potom povinnosť odovzdať vozidlá po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie do jedného mesiaca, aby sa znížilo riziko nezákonných činností. Možnosť povoliť zberné miesta sa považuje za potrebnú, aby sa vyriešila situácia veľmi malých členských štátov alebo vzdialených regiónov, v ktorých autorizované zariadenie na spracovanie nie je dostupné. V odôvodnení 46 sa teraz takisto objasňuje, že opatrenia, ktorými sa určí, či bude odovzdanie vozidiel po skončení životnosti bezplatné, môžu byť založené na finančných stimuloch.

i) Spracovanie (články 27 až 36)

Znenie predsedníctva obsahuje niekoľko objasnení v článkoch o povinnostiach autorizovaných zariadení na spracovanie, o drvení, skladovaní, odstraňovaní kvapalín a o lehote na odstránenie znečistenia, ako aj o splnomocnení Komisie, ktorá má požiadavky na spracovanie, ktoré je teraz konkrétne vymedzené, prispôbiť vedeckému pokroku v oblasti technológií spracovania. V znení predsedníctva sa pozitívne preformuloval zákaz zmiešaného drvenia vozidiel po skončení životnosti s iným odpadom, ktoré je teraz možné, ak „technológie po drvení“ spĺňajú určité kritériá kvality a limitné hodnoty. Tieto nové limitné hodnoty platia aj ako podmienka pre skládkovanie neinertného odpadu z drvenia vozidiel po skončení životnosti. Zo znenia je možné vypustiť viaceré výnimky pre časti a komponenty v časti C prílohy VII, ak možno dosiahnuť limitné hodnoty pre technológie po drvení, čo ho robí odolnejším voči budúcim zmenám, priaznivým pre inovácie a technologicky neutrálnym, keďže technológie po drvení sa v blízkej budúcnosti budú ďalej rozvíjať. Časti, ktoré sa odstránia z vozidiel po skončení životnosti, by sa nemali považovať za odpad, ak sa technickým posúdením preukáže, že tieto časti a komponenty sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, ako sa stanovuje v článku 31.

j) Vývoz ojazdených vozidiel (články 37a – 45)

Objasnilo sa, že colné kontroly na overenie toho, či sa z Únie vyvážajú len vozidlá spôsobilé na cestnú premávku, sú plne automatizované a zostávajú založené na existujúcich zásadách riadenia rizík bez toho, aby sa vyžadovali akékoľvek fyzické kontroly stavu jednotlivých vozidiel. Takisto sa objasnilo, že členské štáty môžu naďalej používať existujúce aplikácie vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS) na pripojenie k novej platforme na výmenu správ MOVE-HUB, ktorá má prepojiť vnútroštátne elektronické registre členských štátov a vnútroštátne colné systémy cez prostredie centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo.

III. ZÁVER

9. Kompromisné znenie všeobecného smerovania, ktoré vypracovalo predsedníctvo, sa uvádza v prílohe k tejto poznámke⁴.
10. Na základe uvedených skutočností sa Rada vyzýva, aby:
 - preskúmala znenie uvedené v prílohe a
 - na zasadnutí 17. júna 2025 dospela k všeobecnému smerovaniu.

⁴ Doplnenia návrhu Komisie sú označené podčiarknutým písmom a vypustenia symbolom [...]. Najnovšie zmeny oproti dokumentu 9440/1/25 REV 1, o ktorých rokoval COREPER 4. júna 2025 sú vyznačené **tučným podčiarknutým písmom** v prípade doplnení a symbolom [...] v prípade vypustenia.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114 a článok 192 ods. 1 vo vzťahu k článkom 14 až 45 a článkom 46 a 48 tohto nariadenia,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

keďže:

- (1) Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 s názvom Európska zelená dohoda³ (ďalej len „Európska zelená dohoda“) je stratégiou rastu Európy, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde sa v roku 2050 dosiahne nulový stav čistých emisií skleníkových plynov a kde hospodársky rast nie je naviazaný na využívanie zdrojov. Ak majú výrobné politiky Únie prispievať ku globálnemu znižovaniu emisií uhlíka, treba zabezpečiť, aby sa na trh v Únii uvádzali a predávali sa na ňom výrobky, ktorých zdroje, výroba a spracovanie po skončení životnosti majú udržateľný charakter.
- (2) Automobilové odvetvie je významným prispievateľom k využívaniu energetických a materiálových zdrojov v Únii, a tým aj k tvorbe skleníkových plynov. Výroba vozidiel v tretích krajinách, ktoré sa uvádzajú na trh Únie, prispieva k tvorbe celosvetových skleníkových plynov, čo má zase negatívny environmentálny vplyv na Úniu. Prechod od používania fosílnych palív vo vozidlách k mobilite s nulovými emisiami, ako sa predpokladá v balíku „Fit for 55“, je jedným z predpokladov dosiahnutia cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Zníži emisie skleníkových plynov z automobilového odvetvia súvisiace s fázou používania vozidiel. Automobilové odvetvie je jedným z najväčších používateľov primárneho hliníka, ocele a plastov v súvislosti s výrobou nových vozidiel uvádzaných na trh Únie. To môže predstavovať výrazný environmentálny vplyv spojený s energiou potrebnou na ťažbu a spracovanie týchto materiálov. Environmentálna stopa súvisiaca s výrobou nových vozidiel by sa mohla zvýšiť s prebiehajúcou elektrifikáciou vozového parku, ako aj v dôsledku rozsiahlejšieho používania elektroniky v budúcich modeloch, čo si vyžaduje značné množstvo kritických a strategických surovín aj vzácnych kovov, ako je meď a prvky vzácnych zemín. Výsledkom týchto zmien je to, že fáza výroby by mohla mať výraznejšiu environmentálnu stopu než fáza používania vozidiel. Okrem toho súčasné požiadavky v práve Únie týkajúce sa nakladania s odpadom majú za následok suboptimálne zhodnocovanie zdrojov z vozidiel po skončení životnosti a existuje vysoký potenciál zvýšenia kvantity a kvality častí, komponentov a materiálov, ktoré sa majú z vozidiel po skončení životnosti opätovne použiť, repasovať, renovovať alebo recyklovať. S cieľom riešiť tieto environmentálne vplyvy a prispieť k dekarbonizácii odvetvia je

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

nevyhnutné zlepšiť fungovanie jednotného trhu a podporiť prechod automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo. Je to v súlade s oznámením Komisie z 11. marca 2020 s názvom Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo – Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu⁴, v ktorom sa vyzýva na prepracovanie súčasných pravidiel s cieľom „presadzovať obchodné modely prispievajúce k väčšej obehovosti tým, že sa otázky dizajnu prepoja so spracovaním po skončení životnosti, zväžiť pravidlá pre povinný podiel recyklovaného obsahu v prípade určitých materiálov a zlepšiť efektívnosť recyklácie“. Rada⁵ a Európsky parlament⁶ zdôraznili aj potrebu nových pravidiel Únie v týchto záležitostiach, ktoré by nahradili existujúce pravidlá o typovom schválení vozidiel, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť, a o vozidlách po skončení životnosti.

- (3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES⁷ sa stanovujú harmonizované požiadavky na spracovanie vozidiel po skončení životnosti a ciele týkajúce sa opätovného použitia a recyklácie a opätovného použitia a zhodnocovania vozidiel. Zavádzajú sa ňou povinnosti týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti, ako aj povinnosti hospodárskych subjektov, najmä obmedzenia používania ťažkých kovov vo vozidlách. Vytvára aj základné pravidlá rozšírenej zodpovednosti výrobcov, ktoré od výrobcov vozidiel vyžadujú, aby hradili časť nákladov na zber vozidiel po skončení životnosti.
- (4) Komisia v hodnotení smernice 2000/53/ES⁸ zdôraznila, že bola účinná pri dosahovaní mnohých svojich pôvodných cieľov, najmä odstránenia kadmia, olova, ortuti a šesťmocného chrómu z vozidiel, zvýšenia počtu zberných miest vozidiel po skončení životnosti a dosahovania cieľov týkajúcich sa zhodnocovania a recyklácie. V hodnotení sa však zistilo,

⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 11. marca 2020 – Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo – Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu [COM(2020) 98 final].

⁵ Závery Rady zo 17. decembra 2020 – Zabezpečenie obehovosti a ekologickosti obnovy.

⁶ Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. februára 2021 o novom akčnom pláne pre obehové hospodárstvo.

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34).

⁸ Evaluation of Directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles [Hodnotenie smernice 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po skončení životnosti, SWD(2021) 61 final].

že smernica sa nedostatočne zaoberá dôležitými otázkami spojenými so zberom vozidiel po skončení životnosti a už nedokáže zaistiť vysokú kvalitu spracovania týchto vozidiel.

- (5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES⁹ upravuje typové schválenie vozidiel v súvislosti s ich opätovnou použiteľnosťou, recyklovateľnosťou a zhodnotiteľnosťou, aby tieto vozidlá mohli spĺňať ciele stanovené v smernici 2000/53/ES vo fáze skončenia ich životnosti. Uvedená smernica nebola účinná pri podstatnom zlepšovaní opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti nových vozidiel a nie je prispôsobená vlastnostiam nových vozidiel, ktoré sa od nadobudnutia účinnosti uvedenej smernice značne zmenili.
- (6) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹⁰ sa zaviedol komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, prípojné vozidlá a pre systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá s cieľom zaistiť riadne fungovanie jednotného trhu a poskytnúť vysokú úroveň environmentálnych vlastností. Na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 je potrebný samostatný regulačný akt. Je nevyhnutné stanoviť ustanovenia a požiadavky týkajúce sa obehovosti vozidiel v postupe typového schválenia EÚ. Na zaistenie súladu vozidiel s týmito požiadavkami je nevyhnutné zaistiť ich overenie v postupe typového schválenia EÚ. Správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o dohľade nad trhom, nápravných opatreniach a sankciách sa uplatňujú na typové schválenia vydané podľa tohto nariadenia. Správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o dohľade nad trhom, nápravných opatreniach a sankciách sa uplatňujú na typové schválenia vydané v súlade s týmto nariadením.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES z 26. októbra 2005 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a použiteľnosť, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS (Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

(7¹¹) S cieľom zlepšiť fungovanie jednotného trhu pri súčasnom zaistení vysokej úrovne ochrany životného prostredia je nevyhnutné harmonizovať podmienky typového schválenia vozidiel, pokiaľ ide o ich opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť. Je nevyhnutné stanoviť pravidlá týkajúce sa podmienok nakladania s vozidlami po skončení životnosti, ako aj vývozu použitých vozidiel, aby sa prispelo k cieľom zachovania, ochrany a zlepšovania kvality životného prostredia, ochrany ľudského zdravia a rozvážneho a racionálneho využívania prírodných zdrojov [...] Najúčinnnejším spôsobom, ako uľahčiť prechod automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo, je preto vytvoriť jednotný regulačný rámec na úrovni Únie, ktorý sa bude integrovaným a konzistentným spôsobom vzťahovať na návrh vozidiel, ich výrobu, uvedenie na trh v Únii a spracovanie po skončení životnosti. [...]V záujme dosiahnutia týchto cieľov [...] by sa smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES mali nahradiť nariadením na základe článku 114 a článku 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

(7a) V najvzdialenejších regiónoch uvedených v článku 349 ZFEÚ by členské štáty mali mať možnosť prispôsobiť povinnosti výrobcov s cieľom zaručiť službu a pokryť náklady na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti so zreteľom na charakteristiky týchto regiónov.

¹¹ *Odôvodnenie stále podlieha ďalším zmenám.*

- (8) Smernice 2000/53/ES a 2005/64/E sa uplatňujú len na osobné vozidlá (M₁) a ľahké úžitkové vozidlá (N₁), ktoré tvoria približne 85 % všetkých vozidiel evidovaných v Únii. Na zvyšné vozidlá, a to dvoj- a trojkolesové vozidlá, nákladné vozidlá, autobusy a prípojné vozidlá, sa nevzťahujú žiadne právne predpisy Únie, pokiaľ ide o ich ekodizajn a nakladanie s nimi vo fázach skončenia ich životnosti. S cieľom zaistiť obehový rámec pre všetky vozidlá evidované v Únii vrátane ich environmentálne vhodného spracovania, ako aj zabrániť fragmentácii jednotného trhu by sa toto nariadenie malo teda uplatňovať nielen na vozidlá kategórie M₁ a N₁, ale čiastočne aj na [...] vozidlá kategórie L ([...]L_{1e} – L_{7e}), ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M₂, M₃, N₂, N₃ a O) a vozidlá na špeciálne účely. Chýbajú komplexné informácie týkajúce sa spracovania takýchto vozidiel po skončení ich životnosti v Únii, čo bráni tomu, aby sa na ne uplatňoval rovnaký režim ako režim, ktorý sa uplatňuje na vozidlá M₁ a N₁ po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Požiadavky týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti, ich povinného odovzdania na účely spracovania do autorizovaných zariadení na spracovanie, ako aj odstránenia znečisťujúcich látok z týchto vozidiel a povinného odstránenia častí a komponentov na účely opätovného použitia a recyklácie pred drvením [...] a podmienky skládkovania neinertného odpadu z drvenia by sa však mali začať uplatňovať na vozidlá kategórie L ([...]L_{1e} – L_{7e}) a na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M₂, M₃, N₂, N₃ a O) po piatich rokoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Na uľahčenie spracovania týchto vozidiel po skončení životnosti by sa od ich výrobcov malo požadovať, aby poskytovali informácie o odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov z takýchto vozidiel. Na tieto kategórie vozidiel by sa mali uplatňovať aj ustanovenia upravujúce rozšírenú zodpovednosť výrobcov, ktoré pokrývajú aj náklady na ich zber, [...]/odstránenie znečistenia a spracovanie po skončení ich životnosti.

- (9) Problémy s vývozom ojazdených vozidiel sa netýkajú len osobných vozidiel (M_1) a ľahkých úžitkových vozidiel (N_1), ale, ako ukazujú štúdie¹², aj väčších vozidiel. Tieto ustanovenia by sa preto mali uplatňovať aj na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 a O).
- (10) Vozidlá na špeciálne účely sú navrhované na výkon osobitných funkcií a vyžadujú si osobitné usporiadanie karosérie, ktoré nie je celkom pod kontrolou výrobcu vozidla. [...] To komplikuje výpočet [...] miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti [...]. V prípade vozidiel na špeciálne účely [...]/založených na kategórii M_1 a N_1 by [...] náklady na [...] zber, odstránenie znečistenia, povinného odstránenia častí a komponentov a spracovanie [...] mali znášať výrobcovia v rámci systému rozšírenej zodpovednosti výrobcu. Pravidlá stratégie obehovosti a pravidiel vývozu ojazdených vozidiel by sa nemali uplatňovať na vozidlá na špeciálne účely kategórií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O . Ustanovenia týkajúce sa látok vo vozidlách by sa mali uplatňovať aj na vozidlá na špeciálne účely založené na kategórii M_1 a N_1 , ako je to podľa smernice 2000/53/ES. Druhostupňový výrobca vozidiel, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového typového schválenia, nedokáže vypočítať miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti dokončovaných vozidiel. Je preto vhodné požadovať zhodu s týmto nariadením len v prípade základného vozidla.

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

- (11) Jeden z najväčších praktických problémov súvisiacich s uplatňovaním smernice 2000/53/ES sa týka určenia toho, či sa vozidlo stalo alebo nestalo vozidlom po skončení životnosti, najmä v prípadoch cezhraničnej prepravy vozidiel. Napriek vydaniu usmernenia¹³ k tejto otázke je takéto posúdenie naďalej problematické. Je preto potrebné stanoviť právne záväzné presné kritériá, ktoré umožnia určiť, čo je vozidlo po skončení životnosti. Tieto kritériá by mali používať všetky hospodárske subjekty a vlastníci vozidiel, ktorí sa zaoberajú vozidlami po skončení životnosti. Je však tiež potrebné stanoviť výnimky s cieľom zachovať možnosť členských štátov určiť situácie, v ktorých by sa jednotlivé vozidlá nemali považovať za vozidlá po skončení životnosti napriek tomu, že spĺňajú príslušné kritériá, pretože sú vozidlami s osobitným kultúrnym významom. Tieto situácie sa môžu vzťahovať napríklad na vozidlá vo vlastníctve zberateľov alebo múzeí, vozidlá vyrobené na zákazku alebo pretekárske vozidlá za predpokladu, že príslušné orgány uznajú príslušný osobitný kultúrny význam.
- (12) V hodnotení smernice 2000/53/ES sa dospelo k záveru, že jej ustanovenia o návrhu vozidiel zamerané na uľahčenie ich rozoberania a využívanie recyklovaných materiálov mali veľmi obmedzený vplyv na návrh a výrobu nových vozidiel, pretože neboli dostatočne podrobné, konkrétne a merateľné.

¹³ Usmernenia korešpondentov č. 9 k preprave vozidiel, ktoré sa stali odpadom, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (13) Na riešenie návrhu všetkých vozidiel uvádzaných na trh Únie, ako aj fázy po skončení ich životnosti treba stanoviť harmonizované požiadavky obehovosti overené vo fáze typového schválenia. Navrhovanie a vyrábanie vozidiel tak, aby sa zaistila opätovná použiteľnosť ich častí a komponentov a recyklovateľnosť materiálov, ktoré obsahujú, je nevyhnutné, aby sa zabránilo tomu, že tieto časti, komponenty a materiály nebudú môcť byť riadne zhodnotené, keď vozidlo dosiahne koniec svojej životnosti. Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia by preto mali začleniť stratégie návrhu, ktoré zlepšujú opätovnú použiteľnosť a recyklovateľnosť, do ranej fázy vývoja nových vozidiel. Nové typy vozidiel by teda mali byť naďalej konštruované tak, aby boli opätovne použiteľné alebo recyklovateľné minimálne z 85 % hmotnosti a opätovne použiteľné alebo zhodnotiteľné minimálne z 95 % hmotnosti, ako sa už predpokladá v smernici 2005/64/ES. Mala by sa stanoviť nová metodika výpočtu a overovania mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidla, aby sa výpočet mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti robil jednotne a mohol byť monitorovaný. Táto metodika by mala lepšie odrážať súčasný potenciál nového vozidla, ktoré sa má recyklovať, opätovne použiť a zhodnotiť po skončení životnosti, pri súčasnom zohľadnení neustáleho technologického pokroku. S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť takúto metodiku. Kým sa takáto metodika stanoví, miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti by sa mali naďalej počítať v súlade s normou ISO 22628:2002, ako sa uvádza v smernici 2005/64/ES.

- (14) Vozidlá by sa mali navrhovať a vyrábať spôsobom, ktorým sa obmedzí prítomnosť látok vzbudzujúcich obavy. Komisia vo svojom oznámení zo 14. októbra 2020 s názvom Chemikálie – stratégia udržateľnosti – Na ceste k životnému prostrediu bez toxických látok¹⁴ (ďalej len „Chemikálie – stratégia udržateľnosti“) uviedla, že látky vzbudzujúce obavy sa majú v čo najväčšej miere minimalizovať a nahradiť a aby sa tam, kde to pre spoločnosť nie je nevyhnutné, a to najmä v prípade spotrebiteľských výrobkov, postupne eliminovali tie najškodlivejšie z nich. Následne by sa mali v čo najväčšej miere minimalizovať látky vzbudzujúce obavy ako zložky materiálov používaných vo vozidlách alebo akýchkoľvek častí či komponentov vozidiel, aby sa zaistilo, že vozidlá, ako aj materiály recyklované z vozidiel, nebudú mať počas svojho životného cyklu nepriaznivý účinok na ľudské zdravie alebo životné prostredie.
- (15) Smernicou 2000/53/ES sa už obmedzuje používanie olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách a stanovujú sa v nej výnimky, keď sa takéto látky môžu používať v určitých aplikáciách. Tieto existujúce pravidlá by sa mali prevziať do tohto nariadenia. Na zaistenie súdržnosti právnych predpisov o chemických látkach by sa však obmedzenia týkajúce sa uvádzania iných látok na trh a ich používania vo vozidlách mali riešiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006¹⁵. Podobne by sa mali zaviesť obmedzenia týkajúce sa používania látok upravených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1021¹⁶ na základe ustanovení uvedeného nariadenia. Toto nariadenie by teda nemalo poskytovať možnosť obmedziť vo vozidlách akékoľvek iné látky ako olovo, ortuť, kadmium a šesťmocný chróm.

¹⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov zo 14. [...] **októbra** 2020 s názvom Chemikálie – stratégia udržateľnosti – Na ceste k životnému prostrediu bez toxických látok, COM(2020) 667 final.

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemikálií (REACH) a o zriadení Európskej chemickej agentúry, o zmene a doplnení smernice 1999/45/ES a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 793/93 a nariadenia Komisie (ES) č. 1488/94, smernice Rady 76/769/EHS a smerníc Komisie 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Ú. v. EÚ L 396, 30.12.2006, s. 1).

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1021 z 20. júna 2019 o perzistentných organických látkach (Ú. v. EÚ L 169, 25.6.2019, s. 45).

- (16) V smernici 2000/53/ES sa uvádzajú výnimky z obmedzení používania olova a kadmia v batériách používaných vo vozidlách, ktoré sú prevzaté do tohto nariadenia. Používanie látok v batériách sa však komplexne upravuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2023/[...]1542¹⁷. Takéto látky by sa preto mali riešiť a ich obmedzenia a súvisiace výnimky prípadne v relevantných prípadoch previesť do uvedeného nariadenia [...] prostredníctvom pozmeňujúceho ustanovenia stanoveného v tomto nariadení. [...]
- (17) S cieľom zohľadniť vedecký a technický pokrok by sa právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala naďalej delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o zmenu výnimiek z obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách podľa tohto nariadenia. Úprave alebo zrušeniu takýchto výnimiek by malo predchádzať posúdenie sociálno-ekonomických vplyvov takejto zmeny, čo v smernici 2000/53/ES chýba, vrátane zváženia dostupnosti alternatívnych látok a vplyvov na ľudské zdravie a životné prostredie počas životného cyklu vozidiel. Na zaistenie účinného rozhodovania, koordinácie a riadenia technických, vedeckých a administratívnych aspektov zmeny tohto nariadenia v súvislosti s obmedzeniami používania látok vo vozidlách by Komisii pri takomto posudzovaní mala pomáhať Európska chemická agentúra.

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1542 z [...] 12. júla 2023 o batériách a odpadových batériách, ktorým sa mení smernica 2008/98/ES a nariadenie (EÚ) 2019/1020 a zrušuje smernica 2006/66/ES (Ú. v. EÚ L 191, 28.7.2023, s. 1 – 117[...]).

- (18) S cieľom zvýšiť obehovosť v automobilovom odvetví by sa vozidlá mali postupne navrhovať a vyrábať takým spôsobom, aby sa namiesto primárnych surovín používali recyklované materiály. Použitím recyklovaných materiálov sa umožňuje efektívnejšie využívanie materiálov, dekarbonizuje výroba a znižujú negatívne environmentálne vplyvy súvisiace s primárnymi surovinami. Zvýšená obehovosť vozidiel vyrobených v tretích krajinách, ktoré sa uvádzajú na trh Únie, prispeje aj k zníženiu emisií skleníkových plynov na celom svete vrátane Únie. Takisto sa ňou zníži surovinová a energetická závislosť spojená s dodávaním primárnych surovín a zároveň sa posilní trh s druhotnými surovinami. Hoci na celosvetovej úrovni neexistujú požiadavky týkajúce sa používania recyklovaného obsahu, mnohí výrobcovia vozidiel už zabudovávajú recyklované materiály do svojich vozidiel. Stanovením cieľov a jednotných ustanovení týkajúcich sa spôsobu výpočtu recyklovaného obsahu sa zabezpečí právna istota a prispeje sa k vytvoreniu spravodlivej hospodárskej súťaže medzi výrobcami vozidiel. Požiadavky sa budú uplatňovať na všetkých výrobcov vozidiel plánujúcich uviesť vozidlá na trh Únie bez ohľadu na to, kde majú sídlo. Nariadenie by vzhľadom na význam globálnych hodnotových reťazcov v automobilovom odvetví malo umožniť získavanie druhotných surovín z krajín mimo Únie.

- (19) Pri zvážení nízkej miery recyklácie plastov, najmä z vozidiel po skončení životnosti, a celkových negatívnych vplyvov iných foriem spracovania plastového odpadu je vhodné zvýšiť využívanie recyklovaných plastov vo vozidlách. Na tento účel by nové vozidlá mali obsahovať povinnú cieľovú hodnotu plastov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu. Každý typ vozidla by teda mal obsahovať [...] plasty recyklované zo spotrebiteľského plastového odpadu s postupne rastúcim percentuálnym podielom. Dvadsaťpäť percent tejto cieľovej hodnoty recyklovaného obsahu plastov v rámci typov vozidiel by sa malo dosiahnuť s využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti [...].
- [...]Výber plastov, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty, je založený na recyklovateľných typoch plastov, ako sa uvádza v osobitnej štúdii Spoločného výskumného centra (JRC)¹⁸ a v posúdení vplyvu. V uvedených dokumentoch sa pri výpočte cieľovej hodnoty nezohľadňujú iné termoseť ako polyuretánové peny v sedadlách ani elastoméry vzhľadom na to, že termoseť sú mimoriadne náročné na recykláciu a že pneumatiky sa v rámci nariadenia o ekodizajne udržateľných výrobkov navrhujú za prioritný výrobok.
- [...]Ak by však nedostatočná dostupnosť alebo nadmerné ceny konkrétnych recyklovaných plastov nadmerne sťažili dodržiavanie minimálnych percentuálnych podielov, Komisia by mala byť splnomocnená doplniť po konzultácii s členskými štátmi nariadenie stanovením dočasných výnimiek z cieľov týkajúcich sa obsahu recyklovaných plastov. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu plastov zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a z vozidiel po skončení životnosti[...], ktoré sú prítomné a zabudované v danom type vozidla, v súlade s inými právnymi predpismi Únie, ktoré sa vzťahujú na širšiu škálu tokov odpadu a výrobkov, a to konzistentne horizontálnym spôsobom.

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

- (19a) Podpora využívania recyklovaného plastu vo vozidlách vychádza z predpokladu, že samotný recyklovaný obsah bol vyrobený environmentálne udržateľným spôsobom, aby sa znížila uhlíková stopa a podporovalo sa obehové hospodárstvo. Na tento účel je potrebné, aby existovali určité záruky, že spôsobom získavania recyklovaného obsahu sa neanulujú environmentálne prínosy používania takéhoto recyklovaného obsahu vo vozidlách. Je preto potrebné riešiť súvisiace environmentálne obavy bez rozlišovania medzi recyklovanými plastmi vyrobenými na domácom trhu a dovezenými. Na tento účel by recyklované plasty mali podliehať rovnocenným podmienkam, pokiaľ ide o požiadavky na ochranu ľudského zdravia, klímy a životného prostredia vrátane požiadaviek na emisie a nakladanie s odpadom bez ohľadu na to, či proces recyklácie prebieha v Európskej únii alebo mimo nej, aby sa mohli započítať do cieľov recyklovaného obsahu stanovených v tomto nariadení.
- (19b) Triedený zber plastového odpadu je zásadný, pretože má priamy a pozitívny vplyv na mieru zberu, kvalitu zozbieraného materiálu a kvalitu recyklátov. Umožňuje vysokokvalitnú recykláciu a podporuje využívanie kvalitných druhotných surovín. Napredovanie k „recyklujúcej spoločnosti“ pomáha predchádzať vzniku odpadu a podporuje využívanie odpadu ako zdroja, pričom zabraňuje blokovaníu zdrojov na nižších úrovniach hierarchie odpadového hospodárstva, ktoré má škodlivé účinky na životné prostredie a nezohľadňuje nakladanie s odpadmi environmentálne vhodným spôsobom. Triedený zber takisto zabraňuje miešaniu nebezpečného odpadu a odpadu, ktorý nie je nebezpečný, zaisťuje bezpečnosť odpadu a jeho prepravy a zabraňuje znečisťovaniu, ako sa stanovuje v medzinárodných nástrojoch, ako je Bazilejský dohovor o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní z 22. marca 1989¹⁹, Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982²⁰, Dohovor o predchádzaní znečisťovaniu morí zhadzovaním odpadu a iných látok do mora prijatý v Londýne 29. decembra 1972 a jeho protokol z roku 1996 a príloha V k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z 2. novembra 1973 (dohovor MARPOL), zmenenému protokolom z roku 1978.

¹⁹ Ú. v. ES L 39, 16.2.1993, s. 3.

²⁰ Ú. v. ES L 179, 23.6.1998, s. 3.

(19c) V Dohovore o diaľkovom znečisťovaní ovzdušia prechádzajúcom hranicami štátov²¹ prijatom v Ženeve 14. novembra 1979 sa od zmluvných strán uvedeného dohovoru vyžaduje, aby chránili životné prostredie pred znečisťovaním ovzdušia a snažili sa obmedziť, a pokiaľ možno, postupne znižovať znečisťovanie ovzdušia vrátane diaľkového znečisťovania ovzdušia prechádzajúceho hranicami štátov a predchádzať mu. Podľa Dohovoru o ochrane a využívaní hraničných vodných tokov a medzinárodných jazier²² prijatého v Helsinkách 17. marca 1992 sa od zmluvných strán vyžaduje, aby prijali opatrenia na prevenciu, kontrolu a znižovanie akéhokoľvek cezhraničného dosahu znečistenia vôd. V súlade s Deklaráciou z Ria, ktorú prijala Konferencia OSN o životnom prostredí a rozvoji v roku 1992, by mal náklady spojené so znečistením v zásade znášať znečisťovateľ. Priemyselné činnosti, ako je recyklácia plastov, by preto mali byť sprevádzané opatreniami na predchádzanie znečisťovaniu a jeho znižovanie.

(19ca) Podmienky uplatniteľné na materiál recyklovaný v tretích krajinách vrátane požiadaviek na audit by sa mali uplatňovať až [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] a Komisia by mala komplexnejšie posúdiť očakávaný vplyv týchto podmienok vzhľadom na vývoj situácie na trhu a obchodné vzťahy a svoje posúdenie by mala predložiť Rade a Európskemu parlamentu [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].

(19[...d) V záujme dosiahnutia cieľov týkajúcich sa integrácie recyklovaného obsahu podľa tohto nariadenia by Komisia mala najneskôr do 95 mesiacov od nadobudnutia jeho účinnosti uverejniť preskúmanie stavu technologického vývoja a environmentálnych vlastností plastov na biologickej báze vo vozidlách a vo vhodných prípadoch predložiť legislatívny návrh s požiadavkami a cieľmi v oblasti udržateľnosti.

²¹ Ú. v. ES L 171, 27.6.1981, s. 13.

²² Ú. v. ES L 186, 5.8.1995, s. 44.

- (20) Automobilové odvetvie je jedným z najväčších používateľov ocele a súčasné využívanie recyklovanej ocele v nových vozidlách je stále nízke. S cieľom prispieť k zníženiu uhlíkovej stopy súvisiacej s výrobou nových vozidiel a podporiť prechod automobilového odvetvia na klimatickú neutralitu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu, ktorá má byť prítomná a zabudovaná v typoch vozidiel. Stanoveniu budúceho cieľa by mala predchádzať špecializovaná štúdia Komisie, ktorá by sa vypracovala po konzultácii s relevantnými zainteresovanými stranami a vzťahovala na všetky relevantné technické, environmentálne a ekonomické faktory súvisiace s uskutočniteľnosťou takéhoto cieľa. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu ocele zhodnotenej zo spotrebiteľského oceľového odpadu, ktorá je prítomná a zabudovaná v danom type vozidla.
- (21) Existuje možnosť zvýšenia používania recyklovaného obsahu vo vozidlách pre iné materiály, ktoré sa bežne používajú v automobilovom odvetví, v prípade ktorých sú trhy s druhotnými surovinami nedostatočne rozvinuté, stopa súvisiaca s výrobou primárnych surovín je výrazná alebo úroveň recyklácie je obmedzená, pričom technológie triedenia a recyklácie sa zlepšujú. Je preto vhodné, aby Komisia posúdila vhodnosť, uskutočniteľnosť a vplyvy stanovenia cieľov týkajúcich sa recyklovaného obsahu neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu, bóru používaných v permanentných magnetoch, ako aj hliníka a jeho zliatin alebo horčíka a jeho zliatin. Pokiaľ ide o uskutočniteľnosť potenciálneho stanovenia cieľov týkajúcich sa konkrétnych typov zliatin hliníka a horčíka, štúdia by sa mala venovať zladeniu dopytu so sekundárnou ponukou vo všeobecnosti, a najmä preskúmať kompromis medzi maximalizáciou úspor z rozsahu špecifikovaním minimálneho počtu skupín zliatin a maximalizáciou zachovania hodnoty roztriedením do širšieho rozsahu konkrétnych typov zliatin.

- (22) S cieľom podporiť nedostatočne rozvinuté trhy so sekundárnymi surovinami by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu [...] hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v daných typoch vozidiel. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel. Metodika je potrebná na objasnenie vymedzenia pojmov spotrebiteľský šrot a šrot z výroby. Je to dôležité na stimulovanie zlepšenia kvality a zachovania hodnoty, najmä v prípade frakcií spotrebiteľského odpadu. V záujme podpory dekarbonizácie používaním vyššieho recyklovaného obsahu je potrebné jasné vymedzenie pojmov s cieľom stimulovať recykláciu spotrebiteľského šrotu a zároveň minimalizovať používanie šrotu z výroby, ktorý má obvykle rovnakú uhlíkovú stopu ako primárna surovina.
- (23) V súlade s požiadavkami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1252²³[...] a vzhľadom na to, že je potrebné v tomto nariadení stanoviť ustanovenia o recyklovanom obsahu vo vozidlách a o kritických surovinách používaných v častiach a komponentoch vozidiel, by sa tieto ustanovenia mali uplatňovať ako špecificky odvetvové vykonávanie ustanovení uvedených v nariadení (EÚ) 2024/1252[...]. Týmto sa zaisť zjednodušenie a integrácia rôznych povinností týkajúcich sa informácií, označovania a odstraňovania podľa postupov uvedených v tomto nariadení s povinnosťami týkajúcimi sa iných častí, komponentov a materiálov. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie ustanovení oboch nástrojov by sa okrem toho nariadenie (EÚ) 2024/1252 malo v potrebnom rozsahu zmeniť prostredníctvom pozmeňujúceho ustanovenia v tomto nariadení.

²³ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na zaistenie bezpečných a udržateľných dodávok kritických surovín a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2018/1724 a (EÚ) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

- (24) S cieľom zaistiť, aby sa batérie recyklovali v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2023/1542/[.../] a aby bolo možné vymeniť a recyklovať aj elektrické hnacie motory, ktoré obsahujú významné množstvá prvkov vzácnych zemín, je potrebné zaviesť požiadavky na návrh pre nové typy vozidiel, ktorými sa zaistí, aby tieto batérie a elektrické hnacie motory mohli autorizované zariadenia na spracovanie alebo prevádzkovatelia opráv a údržby ľahko odstrániť počas ktorejkoľvek fázy životného cyklu vozidla. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu tohto nariadenia revíziou zoznamu častí a komponentov, ktoré sa majú navrhnúť tak, aby sa dali z vozidiel odstrániť a vymeniť. S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tejto požiadavky na návrh by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci.
- (25) Systém typového schválenia stanovený v nariadení (EÚ) 2018/858 vyžaduje, aby výrobcovia vozidiel konštruovali vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky v zhode so schváleným typom vozidla. S cieľom zaistiť, aby výrobcovia vozidiel spĺňali požiadavky obehovosti, ktoré sa na nich vzťahujú vo fáze typového schválenia a ktoré sú stanovené v tomto nariadení, a aby typové schvaľovacie orgány mohli overiť ich dodržiavanie, je potrebné, aby výrobcovia vozidiel zahrnuli do informačnej zložky informácie potrebné pre postup typového schválenia. V záujme zvýšenia transparentnosti a zaistenia toho, aby sa požadované informácie o typovom schválení predkladali v súlade s požiadavkami v iných právnych predpisoch upravujúcich požiadavky na typové schválenie vozidiel, by Komisia mala zmeniť pravidlá stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/683²⁴, ktorým sa štandardizujú dokumenty a informácie, ktoré majú byť zahrnuté v informačnej zložke, a tým sa špecifikujú správne požiadavky na typové schválenie.

²⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).

- (26) S cieľom zaistiť, aby výrobcovia osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel zavádzali opatrenia na zaistenie splnenia požiadaviek obehovosti podľa tohto nariadenia, a stimulovať ich, aby zlepšovali obehovosť typov vozidiel, ktoré uvádzajú na trh, mali by vypracovať komplexnú stratégiu obehovosti pre každú kategóriu vozidiel, v rámci ktorej vyrobí nový typ, a poskytnúť ju typovému schvaľovaciemu orgánu. Táto stratégia by mala byť založená na overených technológiách, ktoré sú dostupné alebo sa v čase žiadosti o typové schválenie vozidla vyvíjajú, a mala by sa pravidelne aktualizovať. Komisia by mala pravidelne informovať o obehovosti automobilového odvetvia na základe stratégií obehovosti, ktoré poskytujú výrobcovia vozidiel. S cieľom zohľadniť vedecký a technický pokrok vo výrobe vozidiel a nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, vývoj na trhu v automobilovom odvetví a regulačné zmeny by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy obsahujúcej požiadavky na obsah stratégie obehovosti a jej aktualizácie.
- (27) V záujme zvýšenia transparentnosti pri používaní recyklovaných materiálov v automobilovom odvetví a poskytnutia stimulov na zvýšenie úrovne recyklovaného obsahu by sa od výrobcov vozidiel malo vyžadovať, aby poskytovali technickú dokumentáciu, ktorá obsahuje percentuálny podiel recyklovaných materiálov prítomných v nových typoch vozidiel, ktoré sa predkladajú na typové schválenie. Táto požiadavka by sa mala uplatňovať na výber materiálov, v ktorých prípade by zvýšenie úrovne recyklovaného obsahu vo vozidlách prinieslo mimoriadne dôležité environmentálne prínosy. Typovému schvaľovaciemu orgánu by sa malo predložiť povinné vyhlásenie spolu s ostatnými dokumentmi ako súčasť žiadosti o typové schválenie.

- (28) Prístup k aktuálnym informáciám a včasná komunikácia medzi výrobcami vozidiel a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom v celom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu sú nevyhnutné na maximálne opätovné použitie, repasovanie a renováciu častí a komponentov vozidla a na zaistenie vysokokvalitnej recyklácie vozidiel po skončení životnosti. Výrobcovia vozidiel by preto mali poskytnúť neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám, ktoré umožňujú bezpečné odstránenie a výmenu určitých častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidle. Tieto informácie by mali prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľov opráv a údržby usmerňovať počas jednotlivých krokov a poskytovať im jasné pokyny k používaniu nástrojov alebo technológií potrebných na sprístupnenie a odstránenie batérií pre elektrické vozidlo, vrátane nástrojov a technológií umožňujúcich ich bezpečné vybitie, a elektrických hnacích motorov. Tieto informácie by mali takisto pomôcť identifikovať, nájsť a odstrániť časti, komponenty a materiály, ktoré sa majú zbaviť znečistenia a odstrániť z vozidla pred drvením, ako aj častí a komponentov, ktoré obsahujú kritické suroviny v permanentných magnetoch uvedené v nariadení (EÚ) [...]2024/1252. Malo by sa to realizovať prostredníctvom komunikačných platforiem, ktoré zriadia výrobcovia vozidiel, a informácie by sa mali poskytovať bezplatne okrem administratívnych nákladov. Typové schvaľovacie orgány by mali overiť, či výrobcovia vozidiel predložili požadované informácie. S cieľom pravidelne aktualizovať rozsah informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy V.
- (29) Hoci sa na ovládanie rôznych častí a komponentov vo vozidle čoraz viac používa digitálne kódovanie, v hodnotení smernice 2000/53/ES sa zistilo, že takéto kódovanie by mohlo brániť potenciálu opätovného použitia, repasovania a renovovania určitých častí a komponentov. Je preto nevyhnutné, aby výrobcovia vozidiel boli povinní poskytovať informácie, ktoré umožnia prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom prekonať problémy spôsobené týmito digitálne kódovanými časťami a komponentmi vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.

- (30) Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia by mali používať normy kódovania komponentov a materiálov, ktoré boli pôvodne stanovené v rozhodnutí Komisie 2003/138/ES²⁵ na označovanie a identifikáciu plastových a elastomérových častí, komponentov a materiálov vozidiel. Mali by zaistiť, aby všetky časti a komponenty vozidiel boli označené v súlade s ostatnými uplatniteľnými právnymi predpismi Únie, najmä v súvislosti s označovaním batérií a permanentných magnetov vo vozidlách, ktoré uvádzajú na trh. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy VI, v ktorej sa uvádza, ako by sa časti a komponenty vozidiel mali označovať.

²⁵ Rozhodnutie Komisie 2003/138/ES z 27. februára 2003, ktorým sa ustanovujú normy kódovania súčiastok a materiálov pre vozidlá podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. EÚ L 53, 28.2.2003, s. 58 – 59).

- (31) V záujme uľahčenia spracovania vozidiel po skončení životnosti by výrobcovia vozidiel mali prostredníctvom digitálnych nástrojov poskytovať presné, úplné a aktuálne informácie o bezpečnom odstránení a výmene častí a komponentov vozidiel. Mal by sa teda vyvinúť a sprístupniť digitálny pas obehovosti vozidla ako dátový nosič takýchto informácií, a to spôsobom, ktorý je v súlade s inými digitálnymi informačnými nástrojmi a platformami, ktoré už existujú alebo sa ďalej vyvíjajú v automobilovom odvetví v oblasti environmentálnych vlastností vozidiel, a ktorý je zosúladený so zodpovedajúcimi ustanoveniami nariadenia (EÚ) 2023/[...]1542, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady [...] 2024/1781²⁶ a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady [...] 2024/1257²⁷. S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť požiadavky na technický návrh a fungovanie pasu a pravidiel týkajúce sa umiestnenia dátového nosiča alebo iného identifikátora umožňujúceho prístup k pasu vo vozidle.

²⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1781 z 13. júna 2024, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov, mení smernica (EÚ) 2020/1828 a nariadenie (EÚ) 2023/1542 a zrušuje smernica 2009/125/ES[...].

²⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362[...].

- (32) V záujme zaistenia toho, aby výrobcovia a iné hospodárske subjekty podliehali rovnakým pravidlám vo všetkých členských štátoch, je nevyhnutné stanoviť harmonizované pravidlá nakladania s vozidlami po skončení životnosti, ktoré sa stali odpadom. Malo by to viesť k vysokej úrovni ochrany ľudského zdravia a životného prostredia v celej Únii. Takisto by to malo za následok ďalšiu harmonizáciu kvality služieb nakladania s odpadom poskytovaných hospodárskymi subjektmi a uľahčenie fungovania trhu s druhotnými surovinami.
- (33) S cieľom zaručiť bezpečné a environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti by každé zariadenie alebo podnik, ktoré plánujú vykonávať činnosti spracovania odpadu z týchto vozidiel, mali získať autorizáciu od príslušného orgánu. Autorizácia by sa mala udeliť len vtedy ak má zariadenie alebo podnik [...]kapacity potrebné na vykonávanie činností spracovania vozidiel po skončení životnosti spôsobom, ktorý je v súlade s uplatniteľným právom EÚ a vnútroštátnym právom, a to aj s osobitnými požiadavkami na spracovanie stanovenými v tomto nariadení. Okrem toho by kompetenciu vydávať osvedčenia o zničení v súlade s týmto nariadením mali mať len autorizované zariadenia na spracovanie.
- (33a) [...]Ak výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov uzavrú zmluvy s autorizovanými zariadeniami na spracovanie výhradne na účely [...]plnenia svojich povinností zodpovednosti výrobcu, tieto zmluvy by mali byť v súlade so zásadami práva hospodárskej súťaže a nemali by obsahovať ustanovenia, ktoré autorizovaným zariadeniam na spracovanie zakazujú predávať časti a komponenty alebo materiály získané z rozobratia vozidiel po skončení životnosti alebo z činností spracovania odpadu z takýchto vozidiel iným prevádzkovateľom ako výrobcom alebo organizáciám zodpovednosti výrobcov. Tieto zmluvy by mohli byť založené na vzore stanovenom členským štátom. [...]

- (34) V smernici 2000/53/ES sa pre výrobcov vozidiel stanovuje základná povinnosť uhradiť časť nákladov na zber vozidiel po skončení životnosti. Vychádzajúc z tejto povinnosti v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ a v súlade so všeobecnými minimálnymi požiadavkami na systémy rozšírenej zodpovednosti výrobcov stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES²⁸ je vhodné stanoviť na úrovni Únie požiadavky na zodpovednosť výrobcov vozidiel, pokiaľ ide o nakladanie s vozidlami po skončení životnosti. Výrobcovia by mali mať rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré uviedli na trh, keď dosiahnu fázu skončenia životnosti. Rozšírená zodpovednosť výrobcov by mala zahŕňať povinnosti zaistiť, aby sa vozidlá sprístupnené výrobcami na trhu v členskom štáte zbierali a spracúvali v súlade týmto nariadením a aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí takéto vozidlá spracúvajú, splnili ciele recyklácie stanovené týmto nariadením.
- (35) Na uľahčenie monitorovania dodržiavania povinností výrobcov vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov by členské štáty mali zriadiť register výrobcov. Požiadavky na registráciu by mali byť v celej Únii harmonizované, aby sa uľahčila registrácia, najmä vtedy, ak výrobcovia sprístupňujú vozidlá v rôznych členských štátoch. Register by sa mal používať aj na účely oznamovania plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov príslušným orgánom. Vlastnosti a procesné aspekty súvisiace s týmto registrom by mali byť v súlade aj s registrom výrobcov zriadeným nariadením (EÚ) 2023/1542[...], aby sa výrobcom vozidiel a výrobcom batérii umožnilo používať jeden a ten istý register. S cieľom uľahčiť registráciu výrobcov vo všetkých členských štátoch by Komisia mala zriadiť webové sídlo, ktoré by obsahovalo odkazy na všetky vnútroštátne registre.
- (36) Ak výrobca sprístupňuje vozidlá na trhu prvýkrát v rámci územia daného členského štátu, v ktorom výrobca nie je usadený, mal by tento výrobca určiť splnomocneného [...] zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu. Ak jeden splnomocnený zástupca zastupuje v členskom štáte viac ako jedného výrobcu, tento splnomocnený zástupca by mal poskytnúť meno/názov a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu osobitne.

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (37) Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť sa, či budú povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov plniť individuálne alebo kolektívne prostredníctvom organizácií zodpovednosti výrobcov, ktoré prevezmú zodpovednosť v ich mene, pokiaľ sa členský štát nerozhodne, že bude vyžadovať, aby výrobcu zastupovala organizácia zodpovednosti výrobcov. Organizácie zodpovednosti výrobcov by mali zaistiť dôvernosť údajov, ktoré im výrobcovia poskytnú. S cieľom zaistiť, aby sa riadne zohľadnili záujmy všetkých hospodárskych subjektov a zabrániť znevýhodneniu prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom v rozhodnutiach prijatých v rámci systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov, by sa mal zabezpečiť pravidelný dialóg medzi zainteresovanými stranami podľa článku 8a ods. 6 smernice 2008/98/ES v súlade s so zásadami práva hospodárskej súťaže. Musí byť zaručená ochrana podnikového a obchodného tajomstva. [...].
- (38) Výrobcovia by mali financovať časť nákladov na zber a spracovanie vozidiel po skončení životnosti, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek stanovených v tomto nariadení, najmä povinností zameraných na zaistenie vyššej kvality druhotných surovín získaných z vozidiel. Presná úroveň nákladov na takéto činnosti, ktoré by mali uhradiť výrobcovia, by sa mala určiť s prihliadnutím na príjmy autorizovaných zariadení na spracovanie a iných prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom získané z predaja použitých náhradných dielov alebo komponentov a druhotných surovín získaných z vozidiel po skončení životnosti. Na tento účel by príslušné orgány v spolupráci s výrobcami a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom mali monitorovať priemerné náklady na činnosti zberu, recyklácie a spracovania, ako aj úroveň finančných príspevkov, ktoré platia výrobcovia, aby sa zaistila spravodlivá alokácia nákladov medzi všetkými zainteresovanými prevádzkovateľmi.

- (39) Finančné príspevky výrobcov by mali pokryť aj náklady na vzdelávacie kampane zamerané na zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti, zriadenie systému oznamovania pre vydávanie a prevod osvedčení o zničení a na zhromažďovanie a oznamovanie údajov príslušným orgánom. Všetky tieto činnosti sú nevyhnutné na zaistenie riadneho nakladania s vozidlami po skončení životnosti, najmä na sledovanie vozidiel, za ktoré sú výrobcovia zodpovední v súlade s týmto nariadením. Okrem toho, keďže sa týmto nariadením zavádzajú zmeny týkajúce sa finančnej zodpovednosti výrobcov za zber vozidiel po skončení životnosti, na ktoré sa vzťahuje smernica 2000/53/ES, by sa mali prijať vhodné ustanovenia s cieľom zohľadniť prechod zo smernice 2000/53/ES na toto nariadenie.
- (40) Výrobcovia, ktorí sa rozhodnú plniť svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov individuálne, by mali poskytnúť aj záruku, ktorá sa použije na úhradu nákladov na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti. Takéto záruky sa môžu použiť najmä v prípadoch, keď sa dotknutí výrobcovia stanú insolventnými alebo natrvalo ukončia svoju činnosť.
- (41) V prípade, že výrobca vykonáva svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcu kolektívne prostredníctvom organizácie zodpovednosti výrobcov, finančné príspevky, ktoré platia výrobcovia, by sa mali upraviť na základe harmonizovaných kritérií. Takéto kritériá by mali pre výrobcov vozidiel vytvárať hospodárske stimuly, aby sa zvýšila obehovosť pri návrhu a výrobe nových vozidiel, pričom sa zohľadní množstvo primárnych a recyklovaných materiálov vo vozidle, pokiaľ obsahuje časti, komponenty a materiály, ktoré sa ťažko odstraňujú, rozoberajú, opätovne používajú alebo recyklujú, ako aj množstvo nebezpečných látok, ktoré obsahuje. S cieľom vyhnúť sa narušeniu jednotného trhu [...] by sa mali uplatňovať vykonávacie právomoci [...] prenesené na Komisiu [...] s cieľom stanoviť [...] podrobné pravidlá týkajúce sa spôsobu uplatňovania kritérií modulácie finančných príspevkov vyplácaných organizáciám zodpovednosti výrobcov.
- (41a) Niektoré členské štáty mohli už pri vykonávaní smernice 2000/53/ES vytvoriť štruktúry rozšírenej zodpovednosti výrobcu a systémy nakladania s odpadom, z ktorých vychádzajú príslušné vnútroštátne povolenia a zmluvné dojednania. Tieto členské štáty by mali mať možnosť naďalej používať tieto systémy pod podmienkou, že sú v súlade s povinnosťami podľa tohto nariadenia.

V prípade organizácií zodpovednosti výrobcov riadených štátom, ktoré [...] nezahŕňajú splnomocnenie zastupovaného výrobcu, by sa nemali uplatňovať požiadavky stanovené v tomto nariadení týkajúce sa takýchto splnomocnení.

Ak poplatok v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu účtovaný organizáciou zodpovednosti výrobcu patrí do kategórie verejných príjmov, ako je to v prípade organizácie zodpovednosti výrobcu riadenej štátom, a s cieľom dodržiavať rozpočtové pravidlá vyžadujúce, aby boli verejné príjmy podložené presnými údajmi, členský štát by mal mať možnosť požadovať, aby výrobca informácie stanovené v článku 49, ktoré sú relevantné pre moduláciu poplatku, poskytoval príslušnému orgánu zodpovednému za register častejšie než raz ročne.

- (42) [...] Vozidlá sa často stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom boli [...] uvedené na trh. [...] Ak je možné identifikovať výrobcu v zmysle tohto nariadenia v členskom štáte, kde sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, tento výrobca by mal znášať náklady na zber a spracovanie. Identifikovať výrobcu v členskom štáte, kde sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, však nie je vždy možné, a preto je takisto potrebné zaviesť pravidlá cezhraničnej rozšírenej zodpovednosti výrobcov, ktoré by sa mali uplatňovať len v takejto konkrétnej situácii. Tieto pravidlá by mali zaistiť, aby zodpovednosť výrobcu náležite pokrývala náklady na zber a spracovanie vzniknuté prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stane vozidlom po skončení životnosti. Na tento účel by každý výrobca, ktorý uvádza vozidlo na trh Únie po prvýkrát, mal vymenovať zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu v každom členskom štáte a vytvoriť mechanizmy cezhraničnej spolupráce s príslušnými prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom. Výrobcovia by takisto mali mať možnosť poveriť organizáciu zodpovednosti výrobcov, aby konala ako ich splnomocnený zástupca. Zavedenie takéhoto mechanizmu prispeje k vytvoreniu rovnakých podmienok medzi autorizovanými zariadeniami na spracovanie v celej Únii a uľahčí rozvoj celounijných prístupov v prípade zodpovednosti jednotlivých výrobcov. Na pokrytie nákladov na činnosti nakladania s odpadom by členský štát mal mať tiež možnosť požadovať od vlastníkov vozidiel, aby zaplatili správny poplatok za ojazdené vozidlá alebo vozidlá, v prípade ktorých nie je možné identifikovať výrobcu, ktoré sú v danom členskom štáte evidované po prvýkrát.

- (43) S cieľom zaistiť dodržiavanie týchto povinností a zabrániť narušeniu jednotného trhu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie ďalších podrobných pravidiel týkajúcich sa povinností výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a vlastností cezhraničných mechanizmov.
- (44) Hlavným predpokladom vhodného spracovania vozidla po skončení životnosti je to, že sa všetky vozidlá po skončení životnosti zbierajú. Týmto nariadením by sa preto mali uložiť určité povinnosti súvisiace so zberom primárne výrobcom a sekundárne členským štátom. Výrobcovia by mali vytvoriť systémy zberu alebo sa zúčastniť na ich vytváraní a členské štáty by mali prijať všetky potrebné opatrenia, aby sa systémy zaviedli a aby tieto systémy umožňovali plnenie cieľov tohto nariadenia. Systémy zberu by mali vlastníkom vozidiel a iným držiteľom vozidiel umožniť odovzdanie vozidla do autorizovaného zariadenia na spracovanie alebo na zbernom mieste bez zbytočného úsilia alebo nákladov. V praxi to znamená, že takéto systémy by mali náležite pokrývať celé územie každého členského štátu. Takisto by mali umožňovať zber všetkých značiek vozidiel po skončení životnosti, ako aj odpadových dielov pochádzajúcich z opráv vozidiel.
- (45) Vozidlá po skončení životnosti by sa mali spracúvať len v autorizovaných zariadeniach na spracovanie, preto takéto zariadenia zohrávajú dôležitú úlohu pri zbere vozidiel po skončení životnosti. Na uľahčenie zberu a zaistenie primeranej dostupnosti zariadení, ktoré zbierajú vozidlá po skončení životnosti, sa v tomto nariadení stanovuje možnosť zriadiť zberné miesta. Úloha takýchto miest by sa mala obmedziť na zber vozidiel po skončení životnosti, ich uskladnenie za náležitých podmienok a ich prepravu do autorizovaného zariadenia na spracovanie. Prevádzkovanie takéhoto miesta si vyžaduje osobitné povolenie. Zberné miesta by mali mať povinnosť odovzdať všetky vozidlá po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie.

- (46) Na účinný zber všetkých vozidiel po skončení životnosti je potrebné informovať verejnosť o existencii systémov zberu. Vlastníci vozidiel by mali byť informovaní o tom, že v zásade môžu vozidlo po skončení životnosti, či už s batériou pre elektrické vozidlo alebo bez nej, bezplatne odovzdať na zberné miesto alebo do autorizovaného zariadenia na spracovanie. V prípade chýbajúcej batérie elektrického vozidla by mal vlastník vozidla preukázať, že s batériou manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542. S cieľom zabrániť nezákonnému rozobratiu cenných častí a komponentov z vozidiel po skončení životnosti a podporiť zber kompletných vozidiel po skončení životnosti by opatrenia týkajúce sa toho, či je odovzdanie vozidiel po skončení životnosti bezplatné, mohli byť založené na finančných stimuloch. Vo vzdelávacej kampani výrobcov alebo organizácií zodpovednosti výrobcov by sa mali prezentovať aj dôsledky nesprávneho zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti pre životné prostredie a ľudské zdravie.
- (47) Autorizované zariadenie na spracovanie by malo poslednému vlastníkovi vozidla vydať pri odovzdaní vozidla po skončení životnosti osvedčenie o zničení[...]. Je to potrebné na zaistenie riadneho dohľadu nad nakladaním s vozidlami po skončení životnosti. Minimálne požiadavky na toto osvedčenie sú v súčasnosti stanovené v rozhodnutí Komisie 2002/151/ES²⁹ a obsah uvedeného rozhodnutia by sa mal zahrnúť do tohto nariadenia s nevyhnutnými úpravami. Toto osvedčenie by sa malo vydávať v elektronickom formáte a malo by sa poskytovať poslednému vlastníkovi vozidla po skončení životnosti a následne by ho mali autorizované zariadenia na spracovanie [...] zaslať príslušným orgánom členského štátu, keďže jeho predloženie umožňuje zrušenie evidencie daného vozidla. Elektronický oznamovací systém by mal umožňovať zasielať tak doklad potvrdzujúci zber vozidla po skončení životnosti, ako aj osvedčenie o zničení.

²⁹ Rozhodnutie Komisie 2002/151/ES z 19. februára 2002 o minimálnych požiadavkách pre osvedčenie o zničení vydané v súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2000/53/ES Európskeho parlamentu a Rady o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 50, 21.2.2002, s. 94 – 95).

- (48) Napriek povinnosti uvedenej v smernici 2000/53/ES dopraviť všetky vozidlá po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie existuje významný podiel vozidiel, ktorých miesto výskytu nie je známe a ktoré mohli byť buď nezákonne spracované alebo vyvezené ako vozidlá po skončení životnosti, alebo ktorých stav nie je riadne nahlásený orgánom evidencie v členských štátoch. Takéto vozidlá sa označujú ako „stratené vozidlá“. Členské štáty by mali posilniť svoju spoluprácu v záujme zníženia počtu stratených vozidiel. Uznávaním osvedčení o zničení vydaných v inom členskom štáte a povinnosťou informovať orgány členských štátov, v ktorých je vozidlo evidované, o tom, že bolo vydané osvedčenie o zničení, by sa malo umožniť lepšie sledovanie miest výskytu vozidiel po skončení životnosti.
- (49) Na zaistenie účinného zberu vozidiel po skončení životnosti by mali byť vlastníkom vozidiel určené výslovné povinnosti. Mali by odovzdať svoje vozidlo, keď dosiahne fázu skončenia životnosti, na zberných miestach alebo do autorizovaných zariadení na spracovanie [...]. Ak sú vozidlá poškodené a do procesu ich vyhlásenia za technickú alebo ekonomickú totálnu škodu sú zapojené poisťovne, tiež by sa na ne mali vzťahovať osobitné ustanovenia. V prípade opustených vozidiel by orgány mali stanoviť pravidlá na vyhlásenie vozidla za vozidlo po skončení životnosti a postupovať zodpovedajúcim spôsobom podľa ustanovení tohto nariadenia. Opustené vozidlá zahŕňajú prípady, keď boli vozidlá ponechané bez dozoru alebo nezákonne na verejnom priestranstve, alebo vozidlá, ktoré boli zaparkované na súkromnom pozemku bez súhlasu vlastníka pozemku, alebo vozidlá, ktoré neboli prevzaté po tom ako príslušné orgány zaslali vlastníkovi vozidla oznámenie, alebo vozidlá, ktoré podľa príslušných orgánov predstavujú nebezpečenstvo pre cestnú premávku.
- (50) S cieľom zaistiť jednotné podmienky a environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti v Únii je nevyhnutné zaistiť, aby autorizované zariadenia na spracovanie prijímali a spracúvali všetky vozidlá po skončení životnosti, časti, komponenty a materiály vrátane odpadových dielov z opráv vozidiel, a to v súlade s podmienkami stanovenými v ich povoleniach, ako aj v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, najlepšími dostupnými technikami a so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ³⁰.

³⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (51) Vzhľadom na kľúčovú úlohu autorizovaných zariadení na spracovanie pri nakladaní s vozidlami po skončení životnosti spôsobom, ktorý nepriaznivo neovplyvňuje životné prostredie alebo ľudské zdravie a ktorý prispieva k dosahovaniu cieľov Únie v oblasti obehového hospodárstva, je potrebné stanoviť povinnosti vzťahujúce sa na takéto zariadenia a pokrývajúce všetky ich činnosti od prijatia a uskladnenia vozidla po skončení životnosti až po jeho konečné spracovanie.
- (52) Autorizované zariadenia na spracovanie by na zaistenie vysledovateľnosti svojich činností mali zdokumentovať vykonané operácie spracovania a minimálne tri roky uchovávať v elektronickej forme záznam a na požiadanie ho predložiť príslušným vnútroštátnym orgánom.
- (53) Odstránenie znečisťujúcich látok z vozidla po skončení životnosti je prvým krokom k zabráneniu poškodenia životného prostredia, ľudského zdravia a ohrozenia bezpečnosti pri práci. Je teda nevyhnutné, aby vozidlo po skončení životnosti prešlo potrebnými operáciami odstránenia znečisťujúcich látok [...] do 30 dní po jeho odovzdaní do autorizovaného zariadenia na spracovanie pred tým, než sa vozidlo po skončení životnosti bude ďalej spracúvať. V tejto fáze by sa odpadové oleje mali zbierať a skladovať samostatne od ostatných tekutín a kvapalín a ďalej spracúvať v súlade so smernicou 2008/98/ES. Okrem toho by sa z vozidla po skončení životnosti mali odstrániť časti, komponenty a materiály obsahujúce olovo, kadmium, ortuť a šesťmocný chróm, aby sa zabránilo nepriaznivým účinkom na ľudí alebo životné prostredie.
- (54) S cieľom zaistiť riadne vykonávanie nariadenia (EÚ) 2023/1542[...] sa z vozidla po skončení životnosti musia samostatne vybrať všetky batérie zabudované vo vozidlách a musia sa uskladniť na určenom mieste na ďalšie spracovanie.

- (55) V záujme maximalizácie potenciálu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov a zachovania vysokej hodnoty druhotných surovín, ktoré pochádzajú z vozidiel po skončení životnosti, by sa určité časti a komponenty mali z vozidla po skončení životnosti pred jeho drvením povinne odstrániť. Tieto [...] časti a komponenty by sa mali odstrániť v rámci postupu ručného rozobratia alebo postupu poloautomatickej demontáže nedeštruktívnym spôsobom. Ak časti a komponenty nemôžu plniť žiadny z týchto účelov vrátane prípadov, keď na trhu nie je dopyt po ich opätovnom použití, repasovaní alebo renovovaní, tieto časti a komponenty možno odstrániť aj deštruktívnym (poloautomatickým) spôsobom. Na stimuláciu pokroku v technológiách rozoberania, triedenia, drvenia a po drvení by mala existovať možnosť odchyliť sa od požiadavky povinného odstránenia častí a komponentov[...]. Malo by sa preukázať, že dotknuté časti a komponenty možno týmito technológiami odstrániť rovnako účinne ako ručnými alebo poloautomatickými postupmi a bez toho, aby sa znížila kvalita výsledných frakcií spracovania. Na tento účel sú v časti G prílohy VII uvedené kritériá pre drvenie s iným odpadom a limitné hodnoty na zvýšenie kvality výstupných frakcií. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy VII.
- (56) Po tom, čo autorizované zariadenia na spracovanie odstránia časti a komponenty z vozidla po skončení životnosti, mali dôsledne posúdiť a určiť, či sú tieto časti a komponenty vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, a to na základe objektívnych kritérií súvisiacich s technickými vlastnosťami častí a komponentov a požiadavkami na bezpečnosť vozidla.
- (57) V nariadení (EÚ) 2023/[...]1542 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa udržateľnosti, výkonnosti, bezpečnosti, zberu, recyklácie a druhotného využitia batérií, ako aj pravidlá týkajúce sa informácií o odstránení batérií pre hospodárske subjekty. V tomto nariadení by sa mala zohľadniť možnosť druhotného využitia batérií, a to vylúčením batérie pre elektrické vozidlo zo základných častí alebo komponentov s cieľom umožniť bezplatné odovzdanie vozidla na spracovanie bez batérie pre elektrické vozidlo, ak posledný vlastník vozidla predloží dokumentáciu s cieľom dokázať, že s batériou manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542.

- (58) Keďže sa uznáva potenciál repasovania a renovovania v automobilovom odvetví a ich prínos k obehovému hospodárstvu, je potrebné zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť pre hospodárske subjekty pôsobiace v tomto odvetví. Malo by sa preto objasniť, že časti a komponenty odstránené z vozidla po skončení životnosti, ktoré sú vhodné na okamžité opätovné použitie alebo ďalšie repasovanie, alebo renovovanie profesionálnymi prevádzkovateľmi, by sa nemali považovať za odpad. Časti a komponenty, ktoré sú odstránené z vozidiel po skončení životnosti a posúdené autorizovanými zariadeniami na spracovanie ako vhodné na opätovné použitie, sú zvyčajne určené na druhotné používanie a v prípade renovovania alebo repasovania zaslané profesionálnym prevádzkovateľom. S cieľom rešpektovať hierarchiu odpadového hospodárstva a podporiť obehové používanie náhradných dielov by sa transfer týchto častí a komponentov medzi hospodárskymi subjektmi nemal obmedzovať. Tieto časti a komponenty by sa mali riadne skontrolovať, vyčistiť a v prípade potreby odskúšať v autorizovanom zariadení na spracovanie, aby sa mohli okamžite opätovne použiť bez akéhokoľvek iného predbežného spracovania alebo v iných prípadoch aby boli vhodné na ďalšie repasovanie alebo renovovanie. Takéto časti a komponenty by sa po transfere autorizovaným zariadením na spracovanie nemali považovať za odpad. Každý transfer takýchto častí alebo komponentov by mal zahŕňať technické posúdenie ich fungovania, náležité označenie a vhodné balenie proti poškodeniu počas prepravy. Okrem toho by mal predávajúci častí predložiť kópiu faktúry alebo zmluvy týkajúcej sa transferu. [...] Na druhej strane tie časti a komponenty, ktoré nie sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie ani renovovanie, by sa mali považovať za odpad, a preto by sa ich vývoz mal riadiť nariadením (EÚ) 2024/1157 o preprave odpadu³¹. Príslušné vnútroštátne orgány by mali mať možnosť vyžadovať od autorizovaného zariadenia na spracovanie, ktoré odstránilo dotknutú časť alebo dotknutý komponent, dokumentáciu, v ktorej sa prostredníctvom osobitného posúdenia potvrdzuje technická vhodnosť príslušných častí a komponentov na repasovanie, renovovanie alebo opätovné použitie.

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1157 z 11. apríla 2024 o preprave odpadu, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 a (EÚ) 2020/1056 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1013/2006 (Ú. v. EÚ L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES konštatovala, že použité náhradné diely a komponenty ponúkajú verejnosti neidentifikovaní poskytovatelia a že často pochádzajú z nezákonných činností. Mali by sa preto stanoviť nové požiadavky týkajúce sa obchodovania s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi. Takéto časti a komponenty by mali byť predovšetkým označené štítkom s identifikačným číslom vozidla, z ktorého boli komponenty alebo časti odstránené, a s údajmi o prevádzkovateľovi, ktorý ich odstránil, mali by byť primerane chránené pred poškodením počas ich prepravy, nakladania a vykladania a mala by ich sprevádzať kópia faktúry alebo zmluvy týkajúcej sa transferu častí alebo komponentov na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie[...].

(59a) Ak je koncovým používateľom spotrebiteľ, na predaj použitých, repasovaných alebo renovovaných častí a komponentov medzi podnikmi a spotrebiteľmi by sa vzťahovala smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771³². V uvedenej smernici sa vyžaduje, aby bol predávaný tovar v súlade s kúpnu zmluvou, a stanovuje sa v nej zodpovednosť predávajúceho a prostriedky nápravy pre spotrebiteľov v prípade nesúladu, medzi ktoré patrí napr. bezplatná oprava alebo výmena tovaru. Keďže odstránené časti a komponenty vhodné na opätovné použitie alebo renovované časti a komponenty predstavujú použitý tovar v zmysle smernice (EÚ) 2019/771, predávajúci a spotrebiteľ sa môžu dohodnúť na kratšej dobe zodpovednosti alebo kratšej premlčacej dobe, ktorá však nie je kratšia ako jeden rok, ak dotknutý členský štát takúto možnosť ustanovil. Dotknuté hospodárske subjekty sa vyzývajú, aby spotrebiteľom a svojim zákazníkmi pri transakciách medzi podnikmi poskytovali obchodné záruky týkajúce sa opätovne použitých, repasovaných a renovovaných častí a komponentov.

³² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771 z 20. mája 2019 o určitých aspektoch týkajúcich sa zmlúv o predaji tovaru, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica 2009/22/ES a zrušuje smernica 1999/44/ES (Ú. v. EÚ L 136, 22.5.2019, s. 28 – 50).

- (60) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia by sa určité komponenty a časti, ktoré boli odstránené z vozidiel po skončení životnosti, nemali opätovne používať, repasovať ani renovovať. Takéto časti a komponenty by sa nemali používať na konštrukciu nových vozidiel ani vo vozidlách, ktoré už boli uvedené na trh. Je však potrebné stanoviť podmienky, za ktorých je opätovné použitie takýchto častí a komponentov prijateľné.
- (61) S cieľom podporiť rozvoj a riadne fungovanie trhu s opätovne použiteľnými, renovovanými a repasovanými časťami a komponentmi v Únii by sa členské štáty mali podnecovať v prijímaní potrebných stimulov na vnútroštátnej úrovni, aby sa podporilo opätovné použitie, renovácia a repasovanie častí a komponentov, či už boli odstránené počas fázy používania vozidla alebo fázy po skončení jeho životnosti. Komisia by mala uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi šírením osvedčených postupov týkajúcich sa stimulov prijatých na vnútroštátnej úrovni s cieľom monitorovať ich účinnosť.
- (62) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES konštatovala, že vymedzenie pojmu recyklácia v uvedenej smernici je príliš široké a nie je v súlade so smernicou 2008/98/ES, keďže sa v ňom „spätne zasypávanie“ považuje za operáciu recyklácie. V nariadení by sa teda vymedzenie pojmu recyklácia malo zosúladiť so smernicou 2008/98/ES a vylúčiť spätne zasypávanie z jej rozsahu pôsobnosti.
- (63) Recyklácia všetkých plastov z vozidiel po skončení životnosti by sa mala trvalo zlepšovať a je dôležité zaistiť dostatočnú ponuku recyklovaného materiálu s cieľom uspokojiť dopyt po recyklovaných plastoch vo vozidlách. Je preto nevyhnutné stanoviť konkrétny cieľ recyklácie 30 % plastov z vozidiel po skončení životnosti. Tento cieľ by bol doplňujúci k cieľom opätovného použitia a recyklácie (85 %) vozidiel po skončení životnosti, ako aj opätovného použitia a zhodnotenia (95 %) vozidiel po skončení životnosti podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok. Na uľahčenie plnenia týchto požiadaviek prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom je potrebné prechodné obdobie troch rokov. Medzitým by mali naďalej platiť súčasné ciele opätovného použitia a recyklácie (85 %), ako aj opätovného použitia a zhodnocovania (95 %) vozidiel po skončení životnosti, ako sú stanovené v smernici 2000/53/ES a na základe vymedzenia pojmu recyklácia v uvedenej smernici. Ak sú časti alebo komponenty úspešne repasované alebo renovované, mali by sa započítavať do dosiahnutia cieľov opätovného použitia autorizovanými zariadeniami na spracovanie.

- (64) Dôležité je zvýšiť zhodnocovanie vysokokvalitných druhotných surovín, a to zlepšením postupov drvenia vozidiel po skončení životnosti. Vozidlá po skončení životnosti, ich časti, komponenty a materiály by sa teda [...] mali spracovávať v dezintegrátore spolu s iným [...] odpadom, len ak sú splnené určité kritériá a limitné hodnoty.
- (65) V záujme ďalšieho zvýšenia kvality spracovania vozidiel po skončení životnosti by [...] malo byť možné skládkovať len frakcie odpadu pochádzajúce z drvených vozidiel po skončení životnosti, ktoré obsahujú neinertný odpad a [...] neprekračujú určité limitné hodnoty.
- (66) Vozidlá po skončení životnosti sa klasifikujú ako nebezpečný odpad a nemôžu sa vyvážať do krajín, ktoré nie sú členmi OECD. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia sa môže naďalej vykonávať mimo Únie za predpokladu, že sa tieto vozidlá po skončení životnosti po odstránení znečisťujúcich látok prepravujú v súlade s nariadením (EÚ) [...] 2024/1157.
- (67) Ak sa vozidlo po skončení životnosti prepravuje z Únie do tretej krajiny, vývozca by mal poskytnúť listinné dôkazy schválené príslušným orgánom v krajine určenia, ktorými sa potvrdzuje, že podmienky spracovania sú vo všeobecnosti rovnocenné s požiadavkami tohto nariadenia a s požiadavkami na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie, a to v súlade s nariadením (EÚ) [...] 2024/1157.

- (68) S cieľom zaistiť, aby sa vozidlá po skončení životnosti spracúvali environmentálne udržateľným spôsobom, je dôležité objasniť stav vozidla počas jeho celej životnosti, najmä v situáciách, keď je potrebné rozlišovať ojazdené vozidlá od vozidiel po skončení životnosti. Vlastník vozidla, ktorý zamýšľa previesť vlastníctvo ojazdeného vozidla v rámci Únie alebo do tretej krajiny, by mal predovšetkým [...] predložiť dokumentáciu, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Takouto dokumentáciou môže byť posúdenie podľa prílohy I, ktorá obsahuje kritériá na určenie toho, či je vozidlo vozidlom po skončení životnosti, alebo platný protokol o kontrole technického stavu. Posúdenie podľa prílohy I so záväznými kritériami v časti A a orientačnými kritériami v časti B by sa malo vykonávať kaskádovite. Hneď ako je splnené jedno záväzné kritérium v časti A, vozidlo je vozidlom po skončení životnosti. Ak vozidlo nespĺňa žiadne kritérium v časti A, mali by sa skontrolovať orientačné kritériá v časti B. Ak je splnené jedno z orientačných kritérií, bolo by potrebné ďalšie technické posúdenie s cieľom určiť, či možno vozidlo opraviť, aby získalo protokol o kontrole technického stavu. Ak to nie je možné, dotknuté vozidlo sa považuje za vozidlo po skončení životnosti. V časti C prílohy I by sa však mali stanoviť kritériá umožňujúce výnimku pre vozidlá, ktoré by inak boli klasifikované ako vozidlá po skončení životnosti podľa časti A alebo časti B, ak takéto vozidlá majú osobitný kultúrny význam. Posúdenie podľa prílohy I by mal vykonať nezávislý automobilový odborník, ale bolo by na členských štátoch, aby rozhodli, ako presne by mali byť takíto nezávislí automobiloví odborníci vymenovaní. Nezávislí automobiloví odborníci by mali byť odborníci so špecializovanými znalosťami v oblasti automobilových technológií, opráv a údržby vozidiel alebo posudzovania ich hodnoty vymenovaní na poskytovanie nezáujatých odborných znalostí bez konfliktu záujmov so zainteresovanými stranami. S cieľom zabrániť nadmernému zaťaženiu vlastníkov vozidiel a zamerať sa predovšetkým na situáciu väčšiny možných vozidiel po skončení životnosti by sa mala stanoviť výnimka pre predaj vozidiel spôsobilých na cestnú premávku osobami, ktoré nie sú hospodárskymi subjektmi a v prípade ktorých sa samotný predaj neuskutočňuje prostredníctvom zmlúv uzavretých na diaľku ani online platforiem. Ak sa predávajúci a kupujúci stretávajú len online, ale samotný predaj sa uskutočňuje osobne, takýto predaj by sa nemal považovať za predaj uskutočnený prostredníctvom zmlúv uzavretých na diaľku ani prostredníctvom online platforiem. Vzhľadom na osobitnú úlohu poisťovní, pokiaľ ide o poškodené vozidlá, by sa na poisťovne mali vzťahovať osobitné ustanovenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá po skončení životnosti, ktoré sú vyhlásené za technickú alebo ekonomickú totálnu škodu, skončili v autorizovaných zariadeniach na spracovanie. [...] S cieľom zohľadniť technický a vedecký

pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu časti A, časti B a časti C, oddielu 1, bodu 1 prílohy I, v ktorých sa určujú kritériá, kedy je vozidlo vozidlom po skončení životnosti.

- (69) V akčnom pláne EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“³³ sa zdôrazňuje, že Komisia musí navrhnúť nové opatrenia na riešenie vonkajšej environmentálnej stopy Únie spojenej s vývozom vozidiel po skončení životnosti a ojazdených vozidiel. S prihliadnutím na to, že vývoz ojazdených vozidiel spôsobuje významné problémy v oblasti životného prostredia a verejného zdravia, ako sa dokladá v Programe OSN pre životné prostredie³⁴, a že Únia je najväčším vývozcom ojazdených vozidiel na svete, je nevyhnutné stanoviť osobitné požiadavky na úrovni Únie upravujúce vývoz ojazdených vozidiel [z Únie]. Požiadavky by mali vychádzať z objektívnych kritérií, podľa ktorých ojazdené vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti a musí byť spôsobilé na cestnú premávku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ³⁵. Týmto by sa malo zaistiť, aby sa do tretej krajiny mohli vyvážať len ojazdené vozidlá, ktoré sú vhodné na jazdu na pozemných komunikáciách Únie, čím sa znížia riziká, že vývoz ojazdených vozidiel z Únie prispeje k znečisťovaniu ovzdušia alebo dopravným nehodám v tretích krajinách. S cieľom umožniť colným orgánom overovať, či sú tieto požiadavky pri vývoze splnené, každá osoba vyvážajúca ojazdené vozidlo by mala byť povinná poskytnúť týmto orgánom identifikačné číslo vozidla a vyhlásenie potvrdzujúce, že ojazdené vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti a že sa považuje za vozidlo spôsobilé na cestnú premávku. Mala by sa stanoviť primeraná výnimka pre vozidlá s osobitným kultúrnym významom tak, aby sa nezasahovalo do automatizovaných colných režimov.

³³ COM(2021) 400.

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

³⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51 – 128).

- (70) Je dôležité zriadiť mechanizmus, v ktorom sa môže účinne overovať súlad ojazdených vozidiel s požiadavkami na vývoz bez toho, aby sa narušilo obchodovanie medzi Úniou a tretími krajinami. Komisia by teda mala zriadiť elektronický systém, ktorý by umožňoval orgánom v členských štátoch vymieňať si v reálnom čase informácie o identifikačnom čísle vozidla a technickom stave ojazdených vozidiel na vývoz. Vzhľadom na jeho existujúce vlastnosti a funkcie spojené s výmenou informácií, ktoré sa týkajú vozidiel evidovaných v Únii, medzi orgánmi evidencie vozidiel Komisia vyvinula platformu na výmenu správ MOVE-HUB určenú na vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických registrov členských štátov. Platforma v súčasnosti spravuje prepojenie registrov podnikov cestnej dopravy (ERRU), registrov vodičských preukazov (RESPER), prepojenie registrov odbornej prípravy profesionálnych vodičov (ProDriveNet), oznamovanie nedostatkov vozidiel pri cestnej kontrole (RSI) a prepojenie registrov tachografových kariet vodičov (TACHOnet). Funkčnosť platformy MOVE-HUB by sa teda mala ďalej rozšíriť, aby sa umožnila výmena informácií o identifikačnom čísle vozidla a technickom stave ojazdeného vozidla na vývoz. S cieľom umožniť colným orgánom elektronicky a automaticky overovať, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa požiadavky na vývoz, by elektronický systém prevádzkovaný v rámci platformy MOVE-HUB mal byť prepojený s prostredím centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2399³⁶. Uvedeným nariadením sa stanovuje komplexný rámec automatizovaných kontrol, ktoré sa uplatňujú na konkrétnu necolnú formalitu Únie. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť hlavné prvky, ktoré sa majú kontrolovať, pričom technické aspekty vykonávania tejto kontroly by boli stanovené podľa nariadenia (EÚ) 2022/2399. Platforma MOVE-HUB by sa používala na výmenu správ medzi členskými štátmi. Členské štáty môžu na pripojenie k elektronickému systému MOVE-HUB naďalej používať svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS).

³⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2399 z 23. novembra 2022, ktorým sa zriaďuje prostredie centrálneho elektronického priečinka Európskej únie pre colníctvo a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 952/2013 (Ú. v. EÚ L 317, 9.12.2022, s. 1).

- (71) S cieľom zaistiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na vývoz by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vyvinúť potrebné elektronické systémy a sfunkčniť ich s vnútroštátnymi systémami.
- (72) Členské štáty by mali navzájom spolupracovať, aby zaistili účinné vykonávanie požiadaviek upravujúcich vývoz ojazdených vozidiel a aby si poskytovali vzájomnú pomoc. Táto pomoc by mala zahŕňať výmenu informácií na overenie stavu vozidiel pred ich vývozom vrátane potvrdenia informácií o evidencii v členskom štáte, v ktorom boli predtým zaevidované. Spolupráca by mala okrem iného zahŕňať poskytovanie prístupu k relevantným dokumentom a informáciám vrátane zistení z kontrol, pričom by sa mali dodržiavať platné predpisy o ochrane údajov, ktorými sa riadi dožiadaný orgán. Okrem toho by príslušné orgány členských štátov v úsilí o komplexnú spoluprácu mali spolupracovať s orgánmi z tretích krajín.
- (73) Je dôležité, aby colné orgány boli schopné vykonávať kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013³⁷. Značný podiel ojazdených vozidiel opúšťajúcich Úniu sa dováža do krajín, v ktorých sú požiadavky na dovoz stanovené alebo by mohli byť stanovené, napríklad požiadavky v súvislosti s vekom vozidla alebo s jeho emisiami. Je dôležité, aby colné orgány dokázali v prostredí centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo elektronicky a automaticky overovať, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa uvedené požiadavky, ak dotknuté tretie krajiny oficiálne oznámia informácie o týchto požiadavkách Komisii. S cieľom chrániť životné prostredie a bezpečnosť cestnej premávky v tretích krajinách by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie týchto požiadaviek.

³⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1).

- (74) Na zabránenie riziku, že sa vozidlá budú vyvážať bez požadovaných dokladov s uvedením identifikačného čísla vozidla a jeho technického stavu a že sa nesplnenie požiadaviek na vývoz zistí až vtedy, keď vozidlo už opustilo Úniu, by sa nemalo povoliť uplatňovanie [...] režimov zápisu do evidencie deklaranta a samovymeriavania uvedených v nariadení (EÚ) č. 952/2013. Tieto režimy by bránili colným orgánom vykonávať kontroly v reálnom čase prostredníctvom prostredia centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, čím by sa zvýšilo riziko porušenia pravidiel Únie týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel.
- (75) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES považovala za nedostatok smernice chýbajúce požiadavky na povinné kontroly. Týmto nariadením by sa preto mali členským štátom uložiť určité povinnosti týkajúce sa odhaľovania nezákonných činností v oblasti zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti, ako aj stanoviť minimálne požiadavky týkajúce sa frekvencie a rozsahu kontrol autorizovaných zariadení na spracovanie a zberných miest [...] a vlastností zariadení, ktoré sú predmetom takýchto kontrol. Takto by sa zabezpečila konkurencieschopnosť autorizovaných zariadení na spracovanie vo vzťahu k nezákonným prevádzkovateľom a zaistil nepretržitý súlad s podmienkami povolení a požiadavkami na zber a spracovanie vozidiel po skončení životnosti.
- (76) Kontroly by sa mali vzťahovať na dodržiavanie ustanovení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel a spracovania vozidiel po skončení životnosti. Celkový počet subjektov, ktoré by sa mali podrobiť kontrole, [...] vrátane autorizovaných zariadení na spracovanie a zberných miest, ako aj subjektov, ktoré sú na kontrolu určené v rámci stratégie zameranej na odhaľovanie nezákonných činností, by sa [...] každý rok mal vypočítat' ako najmenej 10 % autorizovaných zariadení na spracovanie a zberných miest pôsobiach v členskom štáte[...]. [...] Kontrolám by mali podliehať aj iné zariadenia a hospodárske subjekty, ak by mohli spracovávať vozidlá po skončení životnosti alebo predávať použité náhradné diely a komponenty. Treba zdôrazniť, že kontroly vykonané podľa tohto nariadenia by mali dopĺňať kontroly prepravy vozidiel po skončení životnosti, ktoré sa komplexne regulujú v nariadení (EÚ) 2024/1157[...].

- (77) Členské štáty by mali zriadiť mechanizmy spolupráce na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, aby sa kontroly mohli vykonávať efektívnym spôsobom. Takéto mechanizmy by mali umožňovať výmenu údajov o evidencii vozidiel, ktoré sú potrebné na sledovanie vozidiel a kontrolu toho, či boli po dosiahnutí fázy skončenia životnosti riadne spracované.
- (78) Členské štáty by mali prijať všetky opatrenia na presadzovanie práva potrebné na boj proti nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti, aby sa zabránilo poškodeniu životného prostredia alebo ľudského zdravia v dôsledku takýchto činností. Zariadenia alebo podniky, ktoré spracúvajú vozidlá po skončení životnosti bez platného povolenia alebo v rozpore s podmienkami či požiadavkami stanovenými v povolení, by preto mali podliehať sankciám. Členské štáty by mali zvážiť aj iné opatrenia, napríklad odňatie povolenia alebo pozastavenie činnosti prevádzkovateľa, aby sa zaistilo účinné dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia.
- (79) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá, týkajúce sa sankcií za porušenie tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Stanoviť by sa mali sankcie najmä za porušenia ustanovení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel, odovzdania vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie alebo na zberných miestach a obchodovania s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi. Stanovené sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.

- (80) Na zaistenie riadneho vykonávania, monitorovania a hodnotenia právnych predpisov Únie a na poskytovanie aktuálnych informácií o transparentnosti trhov je potrebné stanoviť oznamovacie povinnosti. Správne a platné údaje sú nenahradiťelné, aby Komisia mohla posúdiť, či opatrenia stanovené v nariadení fungujú správne, a v prípade potreby navrhnúť ďalšie úpravy zamerané na zaistenie environmentálne vhodného spracovania vozidiel po skončení životnosti alebo na zefektívnenie vykonávania nariadenia. V záujme obmedzenia záťaže súvisiacej s nahlasovaním by sa mali nahlasovať len údaje, ktoré sú na účel vykonávania tohto nariadenia nevyhnutné, a nahlasovanie by sa malo uľahčiť prostredníctvom digitálnych nástrojov. Na základe týchto prvkov by sa malo spresniť, ktoré údaje majú nahlasovať hospodárske subjekty príslušným orgánom a členské štáty Komisii. S cieľom zaistiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na nahlasovanie by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Vykonávacími aktmi, ktoré by mali nahradiť rozhodnutie Komisie 2005/293/ES³⁸, by sa mala stanoviť aj metodika výpočtu a overovania toho, či sa dosiahli ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania.
- (81) Príslušné orgány členských štátov zohrávajú dôležitú úlohu pri overovaní dodržiavania povinností stanovených v tomto nariadení, pokiaľ ide o zber vozidiel po skončení životnosti a nakladanie s nimi vrátane lepšieho sledovania miest výskytu vozidiel týmito orgánmi a boja proti nezákonnému nakladaniu s vozidlami po skončení životnosti. Členské štáty by preto mali od prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a iných príslušných hospodárskych subjektov vyžadovať, aby príslušným orgánom poskytovali údaje, ktoré im umožnia lepšie monitorovať, ako sa vykonávajú ustanovenia týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti a nakladania s nimi.
- (82) Vykonávacie právomoci, ktoré boli prenesené na Komisiu týmto nariadením, by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011³⁹.

³⁸ Rozhodnutie Komisie 2005/293/ES z 1. apríla 2005 ustanovujúce podrobné pravidlá monitorovania cieľov opätovného využitia/spätného získavania a opätovného využitia/recyklácie, stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30 – 33).

³⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (83) Pri prijímaní delegovaných aktov podľa tohto nariadenia je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁴⁰, podľa ktorej by sa každý návrh delegovaného aktu vypracovaný útvarmi Komisie mal včas konzultovať s expertmi členských štátov. Expertom z členských štátov by sa mali návrhy delegovaných aktov, návrh programu a akékoľvek iné relevantné dokumenty poskytnúť včas na to, aby sa mohli pripraviť. V záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (84) Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2019/1020, v ktorej sa uvádza zoznam harmonizačných právnych predpisov bez ustanovení o sankciách, by sa mala zmeniť, aby sa z uvedeného zoznamu vypustili smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES, keďže je potrebné, aby toto nariadenie obsahovalo ustanovenia o sankciách.
- (85) Je potrebné zabezpečiť, aby sa ustanovenia a požiadavky tohto nariadenia, ktoré sa týkajú typového schválenia, overovali počas postupu typového schválenia EÚ. Nariadenie (EÚ) 2018/858 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

⁴⁰ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (86) Stratené vozidlá boli uznané ako jeden z hlavných problémov vykonávania smernice 2000/53/ES. Neexistencia efektívneho systému, ktorý by umožňoval výmenu informácií v reálnom čase medzi členskými štátmi o stave evidencie vozidiel, bráni výsledovateľnosti vozidiel a bola označená za príčinu vysokého počtu „stratených vozidiel“ v Únii. Na vyriešenie tohto problému [...] Komisia navrhla revíziu smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá⁴¹⁴²[...]. V rámci tejto revízie by sa od členských štátov malo vyžadovať, aby v prípade vozidiel evidovaných na ich území elektronicky zaznamenávali údaje umožňujúce riadne dokumentovať dôvody zrušenia osvedčenia o evidencii vozidla, najmä ak vozidlo bolo spracované ako vozidlo po skončení životnosti v autorizovanom zariadení na spracovanie, opätovne zaevidované v inom členskom štáte, vyvezené do tretej krajiny mimo Únie alebo odcudzené. Na predchádzanie nezákonnému rozobratiu alebo vývozu vozidiel, ktoré boli dočasne vyňaté z evidencie, by mali byť vlastníci vozidiel navyše povinní bezodkladne oznamovať akékoľvek zmeny vlastníctva vnútroštátnemu orgánu evidencie vozidiel. Tieto zmeny dopĺňajú existujúce požiadavky uložené členským štátom v oblasti elektronického zaznamenávania údajov o všetkých vozidlách evidovaných na ich území a nadväzujú na ne.

⁴¹ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁴² Návrh smernice o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenávaných v národných registroch vozidiel a o zrušení smernice Rady 1999/37/ES, COM/2025/179 final.

- (87) Vzhľadom na potrebu zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zohľadnenie vedeckého pokroku by Komisia mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia a jeho vplyve na fungovanie jednotného trhu a životné prostredie. Komisia by do svojej správy mala zahrnúť vyhodnotenie ustanovení o navrhovaní nových vozidiel vrátane cieľov opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti vrátane cieľov recyklácie a o sankciách, ako aj posúdenie potreby a uskutočniteľnosti ďalšieho rozširovania rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na [...]vozidlá kategórie L, ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá alebo ďalšie časti vozidiel, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového typového schválenia. Toto posúdenie by sa malo zamerať nielen na hľadiská týkajúce sa spracovania vozidiel po skončení životnosti, ale aj na závažnosť a pridanú hodnotu stanovenia požiadaviek na návrh. Komisia by mala preskúmať aj stav technologického vývoja a environmentálne vlastnosti plastov na biologickej báze vo vozidlách a vo vhodných prípadoch predložiť legislatívny návrh na stanovenie príslušných cieľov.
- (88) Správa Komisie by mala obsahovať aj posúdenie opatrení, ktoré sa týkajú poskytovania informácií o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách, a prípadnej potreby zlepšenia výsledovateľnosti takýchto látok. Takisto by sa v nej malo posúdiť, či je potrebné zaviesť opatrenia v súvislosti s látkami, ktoré môžu ovplyvniť spracovanie vozidiel, keď dosiahnu fázu skončenia životnosti, s cieľom lepšie ju zosúladiť s nariadením (EÚ) 2024/1781[...].
- (89) Je potrebné poskytnúť hospodárskym subjektom dostatočný čas na splnenie povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia a členským štátom na vytvorenie administratívnej infraštruktúry potrebnej na jeho uplatňovanie. Uplatňovanie tohto nariadenia by sa preto malo odložiť.

- (90) Zrušenie smernice 2000/53/ES by sa malo odložiť, aby sa členským štátom umožnilo prijať potrebné administratívne opatrenia týkajúce sa zriadenia systémov zberu pri zachovaní kontinuity pre hospodárske subjekty a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom.
- (91) Týmto nariadením sa nemenia pravidlá týkajúce sa obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách stanovené podľa smernice 2000/53/ES ani výnimky z týchto obmedzení. Stanovujú sa v ňom však jasnejšie pravidlá dodržiavania týchto obmedzení, ako aj ďalších požiadaviek obehovosti, ktoré sa majú overovať počas postupu typového schválenia. Na zabezpečenie toho, aby výrobcovia vozidiel mali dostatok času na dosiahnutie súladu s uvedenými pravidlami, by sa ich uplatňovanie malo odložiť. Ustanovenia smernice 2000/53/ES, ktoré sa týkajú obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu, by preto mali zostať v platnosti, kým sa uvedené pravidlá nestanú uplatniteľnými, v záujme zabezpečenia kontinuity a zaistenia toho, aby vozidlá uvedené na trh Únie neobsahovali takéto látky v iných prípadoch, než sa stanovuje v uvedenej smernici.
- (92) V tomto nariadení sa takisto stanovujú jasnejšie ustanovenia o rozšírenej zodpovednosti výrobcov než v smernici 2000/53/ES. Keďže zavedenie takýchto systémov a potrebných vnútroštátnych predpisov o autorizácii výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov si vyžaduje určitý čas, uplatňovanie uvedených predpisov by sa malo odložiť. Zodpovedajúce ustanovenia smernice 2000/53/ES by mali zostať v platnosti až do začiatku uplatňovania uvedených predpisov v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o financovanie nákladov výrobcov na zber vozidiel po skončení životnosti.
- (93) Obdobne toto nariadenie obsahuje nové požiadavky na zaobchádzanie s vozidlami po skončení životnosti, najmä pokiaľ ide o odstraňovanie častí a komponentov na účely podpory ich opätovného použitia, repasovania alebo renovovania, ako aj zvýšenia kvality recyklačných procesov. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom potrebujú čas na prispôbenie sa uvedeným novým požiadavkám, a preto by sa ich uplatňovanie malo odložiť. Zodpovedajúce ustanovenia smernice 2000/53/ES by mali zostať v platnosti až do začiatku uplatňovania uvedených požiadaviek v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o spracovanie vozidiel po skončení životnosti.
- (94) Povinnosti podľa smernice 2000/53/ES o oznamovaní a súvisiace povinnosti týkajúce sa zasielania údajov Komisii by mali na určité obdobie zostať v platnosti v záujme

zabezpečenia kontinuity, kým Komisia neprijme nové pravidlá výpočtu a formáty oznamovania podľa tohto nariadenia.

- (95) Uplatňovanie všetkých ustanovení, ktoré sa týkajú vozidiel kategórií [...]L_{1e} – L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ a O, by sa malo odložiť v záujme poskytnutia dostatočného času prevádzkovateľom na splnenie nových požiadaviek. Toto je osobitne dôležité vzhľadom na povolenia pre autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré sú schopné vykonávať odstránenie znečisťujúcich látok a ďalšie spracovanie uvedených vozidiel.
- (96) Keďže všetky pravidlá typového schválenia motorových vozidiel, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť, sú obsiahnuté v tomto nariadení, zrušenie smernice 2005/[...]64/ES by sa v záujme zrozumiteľnosti, racionálnosti a zjednodušenia malo odložiť. Týmto sa poskytne výrobcovi vozidiel dostatok času na zabezpečenie toho, aby typy vozidiel, ktoré navrhujú a konštruujú, spĺňali požiadavky obehovosti, a schvaľovacím orgánom na zavedenie nových pravidiel.
- (97) Keďže ciele tohto nariadenia, a to prispieť k fungovaniu jednotného trhu, predchádzať nepriaznivým vplyvom nakladania s vozidlami po skončení životnosti a tieto vplyvy obmedzovať, ako aj zabezpečiť vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia a životného prostredia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov potreby harmonizácie ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(98) Spojené kráľovstvo 1. februára 2020 vystúpilo z Európskej únie. Dohoda o vystúpení⁴³ bola uzatvorená medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej. Bola schválená rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/135⁴⁴ z 30. januára 2020 a nadobudla platnosť 1. februára 2020. V dohode o vystúpení sa stanovuje prechodné obdobie, ktoré sa skončilo 31. decembra 2020. Na konci prechodného obdobia sa na Spojené kráľovstvo prestalo uplatňovať právo Únie a začal sa uplatňovať protokol o Írsku/Severnom Írsku – teraz označovaný ako Windsorský rámec⁴⁵, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou dohody o vystúpení. V súlade s článkom 5 ods. 4 Windsorského rámca a bodom 9 prílohy 2 k Windsorskému rámcu sa smernica 2005/64/ES, ako aj právne akty Únie, ktorými sa uvedený právny akt vykonáva, mení alebo nahrádza, uplatňujú na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko. Týmto nariadením sa nahrádza smernica 2005/64/ES, a preto by sa uplatňovalo na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko. Vzhľadom na rozsah pôsobnosti Windsorského rámca je preto vhodné stanoviť, že určité ustanovenia tohto nariadenia by sa nemali uplatňovať na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

⁴³ Dohoda o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7).

⁴⁴ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 o uzavretí Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁴⁵ Spoločné vyhlásenie Únie a Spojeného kráľovstva v Spoločnom výbore zriadenom Dohodou o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu č. 1/2023 z 24. marca 2023 (Ú. v. EÚ L 102, 17.4.2023, s. 87).

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky obehovosti týkajúce sa návrhu a výroby vozidiel v súvislosti s opätovnou použiteľnosťou, recyklovateľnosťou a zhodnotiteľnosťou, ako aj s používaním recyklovaného obsahu, ktoré sa musia overiť pri typovom schvaľovaní vozidiel, a požiadavky na informácie o častiach, komponentoch a materiáloch vo vozidle a na ich označovanie. Stanovujú sa v ňom aj požiadavky týkajúce sa rozšírenej zodpovednosti výrobcov, zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti, ako aj vývozu ojazdených vozidiel z Únie do tretích krajín.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje:
 - a) na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₁ a N₁ stanovené v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) a písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - a1) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₁ a N₁ na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858 okrem článku 34 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;

- b) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O stanovených v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858;
- c) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} stanovených v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) nariadenia (EÚ) 168/2013;
- d) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858 okrem článkov uvedených v odseku 4 a článku 9.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:

[...]

[...]

- c) vozidlá vyrábané v malých sériách vymedzené v článku 3 bode 30 nariadenia 2018/858;
- d) historické vozidlá v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 7 smernice 2014/45/EÚ;
- e) vozidlá na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858 vyrobené výrobcom s malým objemom výroby; časti vozidiel vyrobených výrobcom s malým objemom výroby, ktoré sú typovo schválené viacstupňovým typovým schválením iným ako základné vozidlo, a obytné prívesy uvedené v bode 5.6 prílohy I k uvedenému nariadeniu.

3. Bez ohľadu na odsek 1 písm. b) sa na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O neuplatňujú tieto ustanovenia:

- a) článok 4 o opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidiel;
- b) článok 5 o požiadavkách na látky vo vozidlách;
- c) článok 6 o minimálnom recyklovanom obsahu vo vozidlách;

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

- g) článok 10 o vyhlásení o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách;
- h) článok 12 ods. 1 o označovaní častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách;
- i) článok 13 o digitálnom pase obehovosti vozidla;
- j) článok 21 o modulácii poplatkov;
- k) článok 22 o mechanizme alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte;

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

- q) článok 34 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;

[...]

- s) článok 36 ods. 2 o preprave vozidiel po skončení životnosti.

4. Bez ohľadu na odsek 1 písm. c) sa na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} neuplatňujú tieto ustanovenia:

a) články uvedené v odseku 3;

a1) článok 37a o príslušnom orgáne;

b) článok 38 o kontrolách vývozu a požiadavkách na vývoz ojazdených vozidiel;

c) článok 39 o automatizovanom overovaní identifikačného čísla vozidla a informácií o stave vozidla;

d) článok 40 o riadení rizika a colných kontrolách;

e) článok 41 o pozastavení;

f) článok 42 o prepustení na vývoz;

g) článok 43 o odmietnutí prepustenia na vývoz;

h) článok 44 o spolupráci medzi orgánmi a výmene informácií;

i) článok 45 o elektronických systémoch;

j) členské štáty môžu vyňať kategórie L_{1e}, L_{2e} a L_{6e} z povinností podľa článku 23 ods. 5, článku 25 a článku 37.

5. [...]

6. Bez ohľadu na odsek 1 písm. [.../ c), [.../ d) a e) sa články 7, 8, 9, 16, [.../], [.../ 27, 30, a 46 až 49 uplatňujú na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O a vozidlá na špeciálne účely kategórií M₂, M₃, N₂, a N₃ s týmito úpravami:

[.../ [.../ [.../ [.../ [.../ [.../ [.../ [.../

a) článok 7 sa uplatňuje len v súvislosti s položkami 1a, 2, 3, 5, 8 a 9 časti C prílohy VII;

- b) článok 8 sa uplatňuje len v súvislosti s povinnosťami uplatniteľnými na takéto kategórie vozidiel;
- c) článok 9, ak je uplatniteľný na takéto kategórie vozidiel, sa uplatňuje len v súvislosti s bodmi 5 až 7 časti A prílohy IV;
- d) článok 16 písm. b) sa neuplatňuje;
- e) článok 27 sa uplatňuje okrem odseku 2 písm. e);
- f) článok 30 sa uplatňuje len v súvislosti s položkami 1a, 2b, 2, 3, 5, 8 a 9 časti C prílohy VII;
- g) články 46 až 49 sa uplatňujú len v súvislosti s podávaním správ a presadzovaním povinností uplatniteľných na takéto kategórie vozidiel.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 1. „vozidlo“ je každé vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 15 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
 2. „vozidlo po skončení životnosti“ je vozidlo, ktoré je odpadom v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2008/98/ES alebo[...] ktoré je odpadom [...] podľa prílohy I;
 3. „typ vozidla“ je každý typ vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 32 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo typ vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 73 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
 4. „opätovná použiteľnosť“ je možnosť opätovného použitia častí alebo komponentov získaných z vozidla po skončení životnosti;
 5. „opätovné použitie“ je každý úkon, ktorého následkom sa časti alebo komponenty vozidiel po skončení životnosti použijú opäť na rovnaký účel, na ktorý sa zhotovili;

6. „recyklovateľnosť“ je možnosť recyklovať časti, komponenty alebo materiály získané z vozidla po skončení životnosti;
7. „zhodnotiteľnosť“ je možnosť zhodnotiť časti, komponenty alebo materiály získané z vozidla po skončení životnosti;
8. „dodávateľ“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá dodáva časti, komponenty alebo materiály výrobcovi vozidiel, ktorý ich používa na výrobu vozidiel;
9. „plast“ je polymér v zmysle článku 3 bodu 5 nariadenia (ES) č. 1907/2006, do ktorého mohli byť pridané prísady alebo iné látky a ktorý môže fungovať ako hlavná štruktúrna zložka konečných výrobkov, s výnimkou prírodných polymérov, ktoré neboli chemicky modifikované;
10. „kritické suroviny“ sú kritické suroviny [...] v **zmysle** článku [...] **4[...] ods. 1** nariadenia (EÚ)[...] 2024/1252;
11. „spotrebiteľský odpad“ je odpad, ktorý vzniká [...] z výrobkov, ktoré boli uvedené na trh alebo dodané na distribúciu, spotrebu alebo použitie v tretej krajine v rámci obchodnej činnosti, či už za poplatok, alebo bezplatne;
12. „odstránenie“ je manuálny, mechanický, chemický, tepelný alebo metalurgický spôsob spracovania, ktorý umožňuje jednotlivo oddeliť cieľové časti, komponenty alebo materiály z vozidiel po skončení životnosti ako samostatný výstupný prúd alebo časť výstupného prúdu;
13. „elektrický hnací motor“ je elektrický motor, ktorý premieňa elektrický príkon na mechanický výstupný výkon na zabezpečenie trakcie vozidla;
14. „batéria pre elektrické vozidlo“ je batéria pre elektrické vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 14 nariadenia (EÚ) 2023/1542[...];
15. „autorizované zariadenie na spracovanie“ je každé zariadenie alebo podnik, ktorý má v súlade so smernicou 2008/98/ES a týmto nariadením povolenie vykonávať zber, skladovanie a spracovanie vozidiel po skončení životnosti;

16. „spracovanie“ je akákoľvek činnosť po tom, ako bolo vozidlo po skončení životnosti odovzdané do zariadenia na odstránenie znečisťujúcich látok, rozobratie, zhutnenie, rozdelenie, drvenie, zhodnotenie alebo prípravu [...] pred zneškodnením odpadu z dezintegrátora, a akákoľvek iná operácia, ktorá sa vykonáva na zhodnotenie alebo zneškodnenie vozidla po skončení životnosti a jeho častí, komponentov a materiálov;
17. „drvenie“ je každá činnosť, pri ktorej sa vozidlo po skončení životnosti rozdelí trhaním alebo trieštením;
18. „prevádzkovateľ opráv a údržby“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá v súvislosti so svojou obchodnou, podnikateľskou, remeselnou alebo profesijnou činnosťou poskytuje služby opráv alebo údržby, či už nezávisle od výrobcov vozidiel alebo s ich autorizáciou;
19. „uvedenie na trh“ je prvé sprístupnenie vozidla v Únii;
20. „sprístupnenie na trhu“ je každé dodanie vozidla na trh v rámci komerčnej činnosti, či už za poplatok alebo bezplatne, na účely distribúcie alebo používania;
21. „prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá sa v rámci svojej podnikateľskej činnosti zaoberá zberom alebo spracovaním vozidiel po skončení životnosti;
22. „výrobca“ je každý výrobca vozidiel, dovozca alebo distribútor, ktorý bez ohľadu na použitú techniku predaja vrátane zmlúv uzavretých na diaľku v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 7 smernice 2011/83/EÚ v rámci svojej podnikateľskej činnosti na území členského štátu prvýkrát dodáva vozidlo na účely distribúcie alebo používania;
23. „organizácia zodpovednosti výrobcov“ je právnická osoba, ktorá v mene niekoľkých výrobcov finančne alebo finančne a prevádzkovo organizuje plnenie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu;

24. „[.../ splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu“ je fyzická alebo právnická osoba usadená v členskom štáte [...], ktorý je iný ako členský štát, v ktorom je usadený výrobca, ktorú vymenoval výrobca v súlade s článkom 8a ods. 5 tretím pododsekom smernice 2008/98/ES na plnenie povinností tohto výrobcu podľa kapitoly IV tohto nariadenia;
25. „druhotné suroviny“ sú materiály, ktoré boli získané recyklačnými procesmi a ktoré môžu nahradiť primárne suroviny;
26. „vlastník vozidla“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá je držiteľom vlastníckeho práva k vozidlu, [...] alebo držiteľ [...] vozidla, ak vlastníka nemožno určiť;
27. „technológia po drvení“ sú techniky a technológie používané na spracovanie materiálov z vozidiel po skončení životnosti po ich drvení na ďalšie zhodnocovanie v súlade s prílohou VII časťou G bodom 2;
28. „repasovanie“ je [...] profesionálna činnosť, ktorou sa z častí a komponentov, ktoré boli [...] odstránené z vozidiel [...], vyrába nová časť alebo komponent [...] a [...] ktorou sa vykoná aspoň jedna zmena, ktorá [...] podstatne ovplyvňuje [...] bezpečnosť, výkon, účel alebo typ danej časti alebo komponentu;
29. „renovovanie“ sú činnosti vykonávané s cieľom pripraviť, vyčistiť, vyskúšať, vykonať údržbu a v prípade potreby opraviť časť alebo komponent, ktoré sa odstraňujú z vozidiel [...], na obnovu [...] ich výkonu alebo funkčnosti [...] v rámci zamýšľaného použitia a rozsahu výkonu pôvodne plánovaných vo fáze návrhu [...] v čase [...] uvedenia tejto časti alebo komponentu na trh;
30. [...] ⁴⁶ [...]
31. [...] ⁴⁷ [...]

⁴⁶ [...].

⁴⁷ [...].

32. „neinertný odpad“ je odpad, ktorý nespĺňa podmienky vymedzenia pojmu „inertný odpad“ stanovené v článku 2 písm. e) smernice Rady 1999/31/ES⁴⁸;
33. „ojazdené vozidlo“ je vozidlo, ktoré bolo evidované v členskom štáte alebo v akejkolvek inej krajine a nie je vozidlom po skončení životnosti;
34. „ojazdené vozidlo na vývoz“ je ojazdené vozidlo, ktoré sa má umiestniť do colného režimu stanoveného v článku 269 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
35. „hospodárske subjekty“ sú výrobcovia, [...], spoločnosti pre poistenie vozidiel, dodávatelia, prevádzkovatelia opráv a údržby, prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom a akékoľvek iné subjekty zapojené do navrhovania vozidiel, obchodu s ojazdenými vozidlami a opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov z vozidiel;
36. „vozidlo spôsobilé na cestnú premávku“ je vozidlo spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke v súlade s článkom 5 ods. 1 písm. a) a b), článkom 5 ods. 4 a článkom 8 smernice 2014/45/EÚ;
37. „ekonomická totálna škoda“ je škoda alebo poškodenie vozidla v takom rozsahu, že náklady na opravu presahujú jeho trhovú hodnotu alebo hodnotu, na ktorú bolo poistené;
38. „technická totálna škoda“ je vážne poškodenie alebo úplné zničenie vozidla v takom rozsahu, že vozidlo nemožno opraviť;
39. „zberné miesto“ je hospodársky subjekt iný než autorizované zariadenie na spracovanie, ktorý dočasne skladuje vozidlá po skončení životnosti a pripravuje transfer zozbieraných vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie;
40. „plasty na biologickej báze“ sú plasty, ktoré sú vyrobené z biologických zdrojov, napr. z biomasy, organického odpadu alebo vedľajších produktov.

⁴⁸ Smernica Rady 1999/31/ES z 26. apríla 1999 o skládkach odpadov (Ú. v. ES L 182, 16.7.1999, s. 1 – 19).

Plasty na biologickej báze môžu byť [...] biologicky rozložiteľné alebo nerozložiteľné.

2. Okrem vymedzenia pojmov v odseku 1 sa uplatňuje aj toto vymedzenie pojmov:
- a) „odpad“, „odpadové oleje“, „držiteľ odpadu“, „nakladanie s odpadom“, „zber“, „predchádzanie vzniku“, „recyklácia“, „zhodnocovanie“, „spätné zasypávanie“, „zneškodňovanie“ a „systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov“ stanovené v článku 3 bodoch 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 smernice 2008/98/ES;
 - b) „typové schválenie“, „viacstupňové typové schválenie“, „komponent“, „časti“, „náhradné diely“, „základné vozidlo“, „vozidlo vyrábané v malých sériách“, „vozidlo na špeciálne účely“, „orgán dohľadu nad trhom“, „schvaľovací orgán“, „výrobca vozidiel“, „dovozca“ a „distribútor“ stanovené v článku 3 bodoch 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - c) „registrácia“, (ďalej len „evidencia“) „registračné osvedčenie“ (ďalej len „osvedčenie o evidencii“), „pozastavenie“, „držiteľ registračného osvedčenia“ (ďalej len „držiteľ osvedčenia o evidencii“) a „zrušenie registrácie“ (ďalej len „zrušenie osvedčenia o evidencii“) stanovené v článku 2 písm. b), c), d), e) a f) smernice 1999/37/ES;
 - d) „historické vozidlo“, „kontrola technického stavu“ a „protokol o kontrole technického stavu“ stanovené v článku 3 bodoch 7, 9 a 12 smernice 2014/45/EÚ;
 - e) „látka vzbudzujúca obavy“ a „ dátový nosič“ stanovené v článku 2 bodoch 28 a 30 nariadenia [o ekodizajne udržateľných výrobkov];
 - f) „colné orgány“ stanovené v článku 5 bode 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - g) „zmluvy uzavreté na diaľku“ stanovené v článku 2 bode 7 smernice 2011/83/EÚ;
 - h) „online platforma“ stanovená v článku 3 písm. i) nariadenia (EÚ) 2022/2065;
 - i) „spotrebiteľ“ stanovený v článku 2 bode 2 smernice (EÚ) 2019/771;
 - j) „výrobca s malým objemom výroby“ stanovený v článku 3 bode 48 nariadenia (EÚ) č. 2024/1257;

KAPITOLA II

POŽIADAVKY OBEHOVOSTI

Článok 4

Opätovná použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť vozidiel

1. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí byť skonštruované tak, aby bolo:
 - a) opätovne použiteľné alebo recyklovateľné minimálne z 85 % hmotnosti vozidla;
 - b) opätovne použiteľné alebo zhodnotiteľné minimálne z 95 % hmotnosti vozidla.
2. Pri každom type vozidla podľa odseku 1 musia výrobcovia vozidiel vykonať tieto opatrenia:
 - a) zhromaždiť potrebné údaje v rámci celého dodávateľského reťazca, najmä o povahe a hmotnosti všetkých materiálov použitých na konštrukciu vozidiel, s cieľom zabezpečiť nepretržité dodržiavanie požiadaviek;
 - b) uchovávať všetky ostatné príslušné informácie o vozidle, ktoré sú potrebné na postup výpočtu uvedený v písmene e);
 - c) overovať správnosť a úplnosť informácií prijatých od dodávateľov;
 - d) súpis materiálov sa musí spravovať a dokumentovať;
 - e) vypočítať miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti na účely odseku 1 v súlade s metodikou, ktorú stanovila Komisia podľa odseku 3, alebo do prijatia takejto metodiky a začatia jej uplatňovania v súlade s normou ISO 22628:2002 v spojení s prvkami stanovenými v časti A prílohy II;
 - f) označiť časti a komponenty vozidiel vyrobené z polymérov a elastomérov v súlade s článkom 12 ods. 1;

g) zabezpečiť, aby sa časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VII opätovne nepoužili na konštrukciu nových vozidiel.

3. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po [...]
24 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt, ktorým sa stanoví nová metodika výpočtu a overovania mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti so zohľadnením prvkov stanovených v prílohe II.

Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

Článok 5

Požiadavky na látky vo vozidlách

1. Prítomnosť látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách a ich častiach a komponentoch sa podľa možnosti musí minimalizovať.
2. V tomto nariadení sa stanovuje režim pre látky vo vozidlách [...] popri obmedzeniach stanovených v prílohe XVII k nariadeniu (ES) č. 1907/2006 a obmedzeniach stanovených v prílohách I a II k nariadeniu (EÚ) 2019/1021 a v nariadení (EÚ) 2023/1542.[...] Žiadny typ vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, ani žiadne nové časti alebo komponenty uvedené na trh pre takéto vozidlo nesmú obsahovať olovo, ortuť, kadmium ani šesťmocný chróm.
- 2a. Komisia do [vložte dátum najneskôr 24 mesiacov po prijatí tohto nariadenia] vypracuje správu o prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách s cieľom určiť, v akom rozsahu nepriaznivo ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov alebo vplývajú na chemickú bezpečnosť. Komisii v súvislosti s aspektmi chemickej bezpečnosti pomáha Európska chemická agentúra. Správa sa nevzťahuje na látky vzbudzujúce obavy v častiach a komponentoch vozidiel, v prípade ktorých sa identifikácia alebo posúdenie vyžaduje už podľa iných právnych predpisov Únie.

Komisia túto správu s podrobnými informáciami o svojich zisteniach predloží Európskemu parlamentu a Rade a zváži vhodné následné opatrenia vrátane:

- i) stanovenia obmedzení týkajúcich sa látok vzbudzujúcich obavy, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov vo vozidlách, v ktorých sú prítomné, v rámci delegovaných aktov stanovených v súlade s článkom 5 ods. 2b;
- ii) zavedenia požiadaviek na informácie v rámci digitálneho pasu obehovosti vozidla v súlade s článkom 13;
- iii) použitia postupov uvedených v článku 68 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 1907/2006 na prijatie nových obmedzení.

Ak sa členský štát domnieva, že látka nepriaznivo ovplyvňuje opätovné použitie a recykláciu materiálov vo vozidle, v ktorých je prítomná, do [vložiť dátum] poskytne tieto informácie Komisii a v prípade aspektov chemickej bezpečnosti Európskej chemickej agentúre, a odkáže na príslušné posúdenia rizika alebo iné relevantné údaje, ak sú k dispozícii.

2b. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie, tým že stanoví obmedzenia týkajúce sa prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov vo vozidlách a v ich častiach a komponentoch z dôvodov, ktoré nesúvisia predovšetkým s chemickou bezpečnosťou.

3. Odchyľne od odseku 2 môžu typy vozidiel alebo časti a komponenty uvádzané na trh pre tieto vozidlá obsahovať olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm za podmienok a do hodnôt maximálnej koncentrácie uvedených v prílohe III.

Odseky 2 a 3 sa neuplatňujú na batérie zabudované vo vozidlách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2023/1542.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 na účely zmien prílohy III s cieľom prispôbiť ju vedeckému a technickému pokroku:

- a) stanovením hodnôt maximálnej koncentrácie, do ktorých možno prítomnosť olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu v konkrétnych častiach, komponentoch a homogénnych materiáloch vozidiel tolerovať;
- b) vyňatím určitých častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel zo zákazu prítomnosti olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu uvedeného v odseku 2, ak sú splnené tieto podmienky:
 - i) použitie uvedených látok je nevyhnutné;
 - ii) preukázalo sa, že sociálno-ekonomické prínosy prevažujú nad rizikom pre ľudské zdravie alebo životné prostredie, ktoré vyplýva z použitia uvedených látok;
 - iii) neexistujú žiadne vhodné alternatívne látky alebo technológie;
- c) vypustením častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel z prílohy III, ak sa použitiu olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu možno vyhnúť;
- d) určením častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel, ktoré sa musia odstrániť pred ďalším spracovaním a ktoré je potrebné označiť alebo umožniť ich identifikovanie inými vhodnými prostriedkami.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 na účely zmien prílohy III, najmä odstránením určitých výnimiek týkajúcich sa homogénnych materiálov a komponentov zo zoznamu v prípade, ak sa konkrétna výnimka rieši v rámci iných právnych predpisov Únie.

Pri prijímaní delegovaného aktu podľa tohto odseku Komisia zohľadní sociálno-ekonomický vplyv zavedenia, úpravy alebo vypustenia výnimky týkajúcej sa obmedzenia používania olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu v typoch vozidiel vrátane dostupnosti alternatív a vplyvov na ľudské zdravie a životné prostredie počas celého životného cyklu vozidiel.

5. Na žiadosť Komisie a do 12 mesiacov od podania žiadosti Európska chemická agentúra (ďalej len „agentúra“) vypracuje správu o technickej a hospodárskej uskutočniteľnosti alternatív, ktoré sa týkajú existujúcich výnimiek uvedených v prílohe III, a na základe takéhoto posúdenia odôvodnený návrh konkrétnej zmeny výnimky.
6. Agentúra hneď po prijatí žiadosti od Komisie uverejní na svojom webovom sídle oznámenie o budúcej príprave správy o možnej zmene výnimky v prílohe III a vyzve členské štáty a všetky zainteresované strany, aby v lehote ôsmich týždňov od dátumu uverejnenia tejto správy predložili svoje pripomienky. Agentúra uverejňuje na svojom webovom sídle všetky pripomienky doručené členskými štátmi a zainteresovanými stranami.
7. Najneskôr deväť mesiacov od doručenia správy uvedenej v odseku [...] 5 Komisii výbor pre sociálno-ekonomickú analýzu agentúry, ustanovený podľa článku 76 ods. 1 písm. d) nariadenia (ES) č. 1907/2006, prijme stanovisko k správe a ku konkrétnym navrhnutým zmenám. Agentúra bezodkladne predloží toto stanovisko Komisii.
8. [...]

Článok 6

Minimálny recyklovaný obsah vo vozidlách

1. Plast obsiahnutý v každom type vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 15 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

Aspoň 25 % cieľovej hodnoty stanovenej v prvom pododseku sa musí v dotknutom type vozidla dosiahnuť využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti [...] alebo z odpadu uvedeného v článku 23 ods. 2 písm. c) tohto nariadenia.

Z hmotnosti plastu obsiahnutého v každom vozidle a hmotnosti recyklovaného plastu uvedenej v prvom pododseku sú vylúčené elastoméry, iné termosety ako polyuretánové peny používané v čalúnení a plasty, ktoré obsahujú akúkoľvek látku, na ktorú sa vzťahuje článok 7 nariadenia (EÚ) 2019/1021, alebo sú takouto látkou kontaminované, ak sa prekročia prahové hodnoty uvedené v prílohe IV k uvedenému nariadeniu.

1a. Plast obsiahnutý v každom type vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 96 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 20 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

Aspoň 25 % cieľovej hodnoty stanovenej v prvom pododseku sa musí v dotknutom type vozidla dosiahnuť využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti alebo z odpadu uvedeného v článku 23 ods. 2 písm. c) tohto nariadenia.

1b. Plast obsiahnutý v každom type vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 120 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 25 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

Aspoň 25 % cieľovej hodnoty stanovenej v prvom pododseku sa musí v dotknutom type vozidla dosiahnuť využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti alebo z odpadu uvedeného v článku 23 ods. 2 písm. c) tohto nariadenia.

1c. Na účely tohto článku sa recyklovaný obsah zhodnocuje zo spotrebiteľského odpadu, ktorý sa recykluje buď v:

a) zariadení nachádzajúcich sa v Únii, ktoré spĺňa požiadavky na ochranu ľudského zdravia, klímy a životného prostredia podľa práva Únie, alebo

b) zariadení nachádzajúcich sa v tretej krajine[...], pričom takéto zariadenie musí od [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] spĺňať[...] požiadavky na ochranu ľudského zdravia, klímy a životného prostredia rovnocenné s požiadavkami stanovenými v práve Únie[...]; Komisia do [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] komplexnejšie posúdi očakávaný vplyv na svetový obchod, ako aj na recyklačný a automobilový priemysel EÚ a o svojom posúdení podá správu Rade a Európskemu parlamentu.

2. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 23 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na účely odsekov 1, 1a, 1b a 1c tohto článku prijme vykonávací akt v súlade s článkom 51 ods. 2 [...]s cieľom [...]stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu plastov zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a z vozidiel po skončení životnosti [...] prítomných a zabudovaných v danom type vozidla. Metodika overovania zahŕňa povinnosť výrobcov vozidiel zabezpečiť, aby každé zariadenie vyrábajúce materiál z recyklovaného obsahu, ktorý používajú, podliehalo aspoň každých 5 rokov auditu nezávislým subjektom, ktorý je treťou stranou. Týmto auditmi sa overí, či sú splnené podmienky stanovené v odsekoch 1, 1a, 1b a 1c, a teda či sú dodržané požiadavky a kritériá stanovené v prílohe XIII. V prípade materiálu recyklovaného v tretích krajinách sa táto požiadavka na audit a požiadavky a kritériá stanovené v prílohe XIII uplatňujú od [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. V rámci svojich všeobecných povinností podľa článku 8 ods. 2 musia mať výrobcovia vozidiel k dispozícii, uchovávať a zasielať príslušným typovým schvaľovacím orgánom dokumentáciu vrátane správ auditov, ktorá potvrdzuje, že zariadenia spĺňajú tieto podmienky, požiadavky a kritériá.
- 2a. Ak nedostatočná dostupnosť alebo nadmerné ceny konkrétnych recyklovaných plastov nadmerne sťažujú dodržiavanie minimálnych percentuálnych podielov recyklovaného obsahu stanovených v odsekoch 1, 1a, 1b a 1c tohto článku, Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť [...]uvedené odseky stanovením dočasných výnimiek z cieľov týkajúcich sa obsahu recyklovaného plastu.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu recyklovanej ocele zo spotrebiteľského oceľového odpadu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v typoch vozidiel, ktoré majú byť typovo schválené v súlade s týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2018/858.

Minimálny podiel recyklovanej ocele uvedený v prvom pododseku vychádza zo štúdie uskutočniteľnosti, ktorú vykoná Komisia. Štúdia sa má dokončiť do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 23 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] s osobitným zreteľom na tieto aspekty:

- a) súčasná a predpovedaná dostupnosť ocele recyklovanej zo spotrebiteľského ocelového odpadu,
- b) súčasný podiel spotrebiteľského odpadu v rôznych ocelových polovýrobkoch a medziproduktoch používaných vo vozidlách;
- c) potenciálne využívanie spotrebiteľskej recyklovanej ocele výrobcami vozidiel vo vozidlách, ktoré majú byť typovo schválené v budúcnosti;
- d) relatívny dopyt automobilového odvetvia v porovnaní s dopytom po spotrebiteľskom ocelovom odpade iných odvetví;
- e) hospodárska životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú mier recyklácie ocele;
- f) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu ocele vo vozidlách k otvorenej strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy a životného prostredia;
- g) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel a
- h) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

[...]

[...]

4. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] posúdi uskutočniteľnosť stanovenia požiadavky minimálneho podielu:

- a) hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a zabudovaných do typov vozidiel a
- b) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a zabudovaných do permanentných magnetov.

Po dokončení posúdenia uvedeného v prvom pododseku je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 50 delegované akty s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu, ktoré musia byť prítomné v typoch vozidiel a zabudované do typov vozidiel, ktoré sa majú typovo schváliť podľa tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) 2018/858.

Minimálny podiel recyklovaného obsahu materiálov uvedených v druhom pododseku musí vychádzať zo štúdie uskutočniteľnosti uvedenej v prvom pododseku, pričom sa zohľadnia všetky tieto skutočnosti:

- a) súčasná a predpovedaná dostupnosť materiálov uvedených v druhom pododseku, recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu;
- b) súčasné podiely recyklovaného obsahu zo spotrebiteľského odpadu v materiáloch uvedených v druhom pododseku vo vozidlách uvedených na trh;
- c) hospodárska životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú druhu recyklovaných materiálov a mier ich recyklácie;
- d) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu materiálov uvedených v druhom pododseku vo vozidlách k strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy a životného prostredia;
- e) možné vplyvy na fungovanie vozidiel v dôsledku zabudovania recyklovaného obsahu materiálov uvedených v druhom pododseku do častí a komponentov vozidiel;
- f) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel, ktoré obsahujú materiály uvedené v druhom pododseku;
- g) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

5. _____ [...] Komisia do 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia prijme vykonávací akt [...], v ktorom stanoví metodiku výpočtu a overovania podielu materiálov uvedených v odsekoch 3 a 4 recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel.

Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

Článok 7

Návrh na umožnenie odstránenia a výmeny určitých častí a komponentov vo vozidle

1. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený, musí byť navrhnuté spôsobom, ktorý nebráni autorizovanému zariadeniu na spracovanie odstrániť z dotknutého vozidla časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII, keď je vozidlo vo fáze odpadu.
2. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí byť z hľadiska spojovacích, upevňovacích a tesniacich prvkov navrhnuté tak, aby umožňovalo autorizovaným zariadeniam na spracovanie a prevádzkovateľom opráv a údržby jednoduchým a nedeštruktívnym spôsobom z vozidla odstrániť a vymeniť batérie pre elektrické vozidlá a elektrické hnacie motory počas fázy používania a fázy odpadu vozidla.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 na zmenu odseku 2 revíziou zoznamu častí a komponentov, ktoré majú byť navrhnuté tak, aby sa dali z vozidiel odstrániť a vymeniť, s cieľom zaradiť do daného odseku ďalšie časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII so zreteľom na technický a vedecký pokrok.
4. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podmienky konštrukčného riešenia na umožnenie odstránenia a výmeny častí a komponentov uvedených v odseku 2, ak je to potrebné na zabezpečenie harmonizovaného plnenia povinnosti stanovenej v odseku 2.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA III

POVINNOSTI VÝROBCOV VOZIDIEL

Článok 8

Všeobecné povinnosti

1. Výrobcovia vozidiel preukazujú, že nové vozidlá, ktoré vyrobili a ktoré uviedli na trh, sú typovo schválené v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/858, nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a tohto nariadenia.
2. Na účely typového schválenia typov [...]/vozidiel, na ktoré sa vzťahujú požiadavky stanovené v článkoch 4, 5, 6 alebo 7, výrobca vozidiel poskytne dokumentáciu preukazujúcu dodržanie týchto požiadaviek a:
 - a) vloží ju do informačnej zložky uvedenej v článku 24 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch v článku 27 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a
 - b) predloží ju typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch s článkom 26 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.
3. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňuje požiadavka stanovená v článku 9, výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu stratégiu obehovosti spolu so žiadosťou o typové schválenie uvedenou v článku 23 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch v článku 26 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.
4. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 10, výrobca vozidiel vypracuje informácie podľa článku 10 ods. 1 a predloží ich v súlade s článkom 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/858 typovému schvaľovaciemu orgánu spolu so žiadosťou o typové schválenie uvedenou v článku 23 uvedeného nariadenia.

5. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 11, výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu spolu so žiadosťou o typové schválenie vyhlásenie, v ktorom potvrdzuje dodržanie požiadaviek stanovených v článku 11 ods. 1, v súlade s článkom 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch s článkom 27 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.

Článok 9

Stratégia obehovosti

1. Výrobca vozidiel od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] pre každú kategóriu vozidla, v rámci ktorej vyrobil vozidlá typovo schválené podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, vypracúva a vykonáva stratégiu obehovosti s cieľom sprístupniť svoj komplexný plán pre obehovosť na nasledujúcich päť rokov. Stratégia obsahuje informácie špecifické pre dotknutý typ vozidla, pokiaľ ide o odseky 3 a 4 časti A prílohy IV.
2. V stratégii obehovosti sa opisuje, aké opatrenia prijímú výrobcovia vozidiel v nadväznosti na svoje povinnosti, aby zabezpečili splnenie požiadaviek obehovosti uvedených v kapitole II, ktoré sa overujú postupmi typového schvaľovania a ktoré sú uplatniteľné na dotknutú kategóriu vozidla.
3. Stratégia obehovosti musí obsahovať prvky uvedené v časti A prílohy IV.
4. Výrobca vozidiel predloží kópiu stratégie obehovosti Komisii do 30 dní od udelenia prvého typového schválenia pre [...]vozidlo [...] v dotknutej kategórii.
5. Výrobca vozidiel monitoruje opatrenia uvedené v stratégii obehovosti a v nadväznosti na ne koná a každých päť rokov aktualizuje stratégiu v súlade s časťou B prílohy IV. Aktualizovaná stratégia obehovosti sa predkladá typovému schvaľovaciemu orgánu, ktorý vydal typové schválenie pre vozidlo v dotknutej kategórii, a Komisii.
6. Komisia zverejňuje stratégie obehovosti a všetky aktualizácie týchto stratégií okrem dôverných informácií.

7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť časť B prílohy IV prispôbením požiadaviek na obsah a aktualizácie stratégie obehovosti technickému a vedeckému pokroku v oblasti výroby vozidiel a nakladania s vozidlami po skončení životnosti, vývoju na trhu v automobilovom odvetví a regulačným zmenám.
8. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 83 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a potom každých šesť rokov vypracuje a uverejní správu o obehovosti automobilového odvetvia. Správa vychádza najmä zo stratégií obehovosti a aktualizácií takýchto stratégií.

Článok 10

Vyhlásenie o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách

1. Výrobcovia vozidiel uvedú o každom type vozidla, ktorý bol od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...] 12 mesiacoch od [...] prijatia vykonávacieho aktu, ktorým sa stanovuje metodika výpočtu a overovania podielu materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel, uvedeného v článku 6 ods. [...] /5] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, príslušný podiel recyklovaného obsahu:
 - a) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu, bóru v permanentných magnetoch v elektrických hnacích motoroch;
 - b) hliníka a jeho zliatin;
 - c) horčíka a jeho zliatin;
 - d) ocele.

Vyhlásenie sa týka recyklovaného obsahu týchto materiálov prítomných v danom type vozidla a uvádza sa v ňom podľa podielu materiálu, či je materiál recyklovaný z odpadu z výroby alebo zo spotrebiteľského odpadu.

2. Typové schvaľovacie orgány overujú, či výrobcovia vozidiel predložili požadovanú dokumentáciu a či táto obsahuje informácie uvedené v odseku 1.
3. Odchyľne od odseku 1 sa požiadavka na vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu určitého materiálu neuplatňuje, ak cieľová hodnota tohto materiálu bola stanovená podľa článku 6 ods. 3 alebo 4.

Článok 11

Informácie o odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po uplynutí 36 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] výrobcovia vozidiel poskytujú prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám uvedeným v prílohe V, ktorý im umožní prístup k nasledujúcim položkám a ich bezpečné odstránenie a výmenu:
 - [...]/[...]/c) časti, komponenty a materiály, ktoré obsahujú tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VII a ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;
 - d) časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII, ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;
 - e) časti a komponenty, ktoré v čase typového schválenia vozidla obsahujú kritické suroviny uvedené v [...]/článku 28 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1252;
 - f) digitálne kódované komponenty a časti vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni ich oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.
2. Výrobcovia vozidiel zabezpečujú spoluprácu s autorizovanými spracovateľmi a prevádzkovateľmi opráv a údržby vytvorením potrebných komunikačných platforiem na poskytovanie a aktualizáciu informácií uvedených v odseku 1 a informácií špecifikovaných v prílohe V.

Výrobcovia vozidiel poskytujú informácie uvedené v prvom pododseku bezplatne.

Výrobcovia vozidiel môžu vyberať poplatky od prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľov opráv a údržby do výšky potrebnej na úhradu administratívnych nákladov na sprístupnenie požadovaných informácií prostredníctvom komunikačných platforiem.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu V revíziou zoznamu častí, komponentov a materiálov vozidiel a rozsahu informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať.

Článok 12

Označovanie častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidle

1. Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia používajú nomenklatúru noriem týkajúcich sa kódovania komponentov a materiálov uvedených v bodoch 1 až 3 prílohy VI na označovanie a identifikáciu častí, komponentov a materiálov vozidiel.
2. Výrobcovia vozidiel [...] do 24. mája 2029 zabezpečia, aby[...] časti a komponenty vozidiel, ktoré obsahujú permanentné magnety, boli označené výrazným, jasne čitateľným a nezmazateľným označením, na ktorom sa uvádzajú informácie v súlade s článkom 28 nariadenia (EÚ) 2024/1252[...].
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu VI tak, aby sa prispôsobila vedeckému a technickému pokroku.

Článok 13

Digitálny pas obehovosti vozidla

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...]72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] musí mať každé vozidlo uvedené na trh digitálny pas obehovosti vozidla, ktorý je v súlade a podľa možnosti integrovaný [...] s inými environmentálnymi pasmi vozidla zavedenými podľa práva Únie, najmä pasmi uvedenými v článku 77 nariadenia (EÚ) 2023/1542 a v článku 3 bode 68 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

Digitálny pas obehovosti vozidla sa vo vhodných prípadoch zosúladí s požiadavkami stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1781 z 13. júna 2024, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov, najmä s jeho článkami 11 až 13.

2. Digitálny pas obehovosti vozidla, ktoré sa uvádza na trh, je prístupný bezplatne a obsahuje:

a) informácie uvedené v článku 11 tohto nariadenia v digitálnom formáte [...][...];

b) informácie o častiach vozidla obsahujúcich olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm, ako sa uvádza vo výnimke stanovenej v článku 5 ods. 3; [...]

b1) vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu plastov a materiálov uvedených v článku 10 ods. 1 písm. a) až d);

b2) stratégiu obehovosti pre dotknutý typ vozidla; [...]

b3) odkaz na katalóg náhradných dielov pre dotknutý typ vozidla vrátane umiestnenia jednotlivých dielov vo vozidle.

3. Výrobca vozidiel, ktorý uvádza vozidlo na trh, zabezpečí, aby informácie v digitálnom pase obehovosti vozidla boli presné, úplné a aktuálne.

3a. [...]

4. Všetky informácie uvedené v digitálnom pase obehovosti vozidla musia byť v súlade s pravidlami stanovenými Komisiou v odseku 6 a musia byť:

a) založené na otvorených normách;

b) vypracované v interoperabilnom formáte;

c) prenositeľné prostredníctvom otvorenej interoperabilnej siete na výmenu údajov bez odkázanosti na určitého dodávateľa;

d) strojovo čitateľné, štruktúrované a vyhľadateľné.

5. Digitálny pas obehovosti vozidla, ktoré sa stalo vozidlom po skončení životnosti, zaniká najskôr [...] 12 mesiacov po vydaní osvedčenia o zničení vozidla po skončení životnosti, pre ktoré bol vydaný.
6. Komisia do [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] [...] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia pravidlá týkajúce sa:
- a) spôsobu a technickej špecifikácie riešenia, ktoré sa použije na prístup k digitálnemu pasu obehovosti vozidla;
 - b) požiadaviek na technický návrh a fungovanie digitálneho pasu obehovosti vozidla vrátane pravidiel, ktoré sa týkajú:
 - i) súlady a interoperability digitálneho pasu obehovosti vozidla s inými pasmi a osvedčeniami požadovanými právnymi predpismi Únie, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku;
 - ii) uchovávaní a spracúvaní informácií zahrnutých v digitálnom pase obehovosti vozidla;
 - iii) dostupnosti digitálneho pasu obehovosti vozidla po tom, ako výrobca vozidla zodpovedný za plnenie povinností stanovených v odseku 3 zanikne alebo ukončí svoju činnosť v Únii;
 - c) zavedenia, zmeny a aktualizovania informácií uvedených v digitálnom pase obehovosti vozidla tretími stranami inými ako výrobca vozidla;
 - d) umiestnenia dátového nosiča alebo iného identifikátora umožňujúceho prístup k digitálnemu pasu obehovosti daného vozidla.

Pri stanovení pravidiel uvedených v prvom pododseku Komisia zohľadní potrebu zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany súkromia.

Vykonávacie akty uvedené v prvom pododseku [...] sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA IV

NAKLADANIE S VOZIDLAMI PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

ODDIEL 1

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 14

Príslušný orgán

1. Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za povinnosti podľa tejto kapitoly, najmä za monitorovanie a overovanie plnenia povinností hospodárskymi subjektmi, výrobcami a organizáciami zodpovednosti výrobcov, ako sa stanovujú v článkoch 15 až [...]37 a prílohe I.
2. Každý členský štát môže určiť jedno kontaktné miesto spomedzi príslušných orgánov uvedených v odseku 1 na účely komunikácie s Komisiou.
3. Členské štáty stanovujú podrobnosti týkajúce sa organizácie a činnosti príslušných orgánov vrátane administratívnych a procesných pravidiel:
 - a) registráciu výrobcov v súlade s článkom [...] 19;
 - b) autorizáciu výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom [...] 18;
 - c) dohľad nad plnením povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov v súlade s článkami 16 a 20;
 - d) zberu údajov o vozidlách a vozidlách po skončení životnosti v súlade s článkom [...]19 ods. 12 a článkom 49 ods. 6;
 - e) sprístupnenia informácií v súlade s článkom 49.

4. Členské štáty do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po [...]] 12 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov určených podľa odseku 1. Členské štáty sú povinné bez zbytočného odkladu informovať Komisiu o akýchkoľvek zmenách názvov alebo adries príslušných orgánov.

Článok 15

Autorizované zariadenia na spracovanie

1. Bez toho aby bola dotknutá smernica 2010/75/EÚ, každé zariadenie alebo podnik so zámerom vykonávať činnosti spracúvania vozidiel po skončení životnosti musí získať povolenie príslušného orgánu v súlade s článkom 23 smernice 2008/98/ES a spĺňať podmienky stanovené v tomto povolení.
2. Na účely vydania povolenia uvedeného v odseku 1 príslušný orgán overuje, či zariadenie alebo podnik má [...] kapacity potrebné na splnenie povinností stanovených v článku 27.
3. V povoleniach uvedených v odseku 1 sa uvedie, že zariadenia na spracovanie majú oprávnenie vydávať osvedčenie o zničení podľa článku 25. Členské štáty môžu vo všeobecnosti stanoviť, že zariadenia na spracovanie sú oprávnené vydávať osvedčenie o zničení uvedené v článku 25.
- 3a. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov môžu uzatvárať zmluvy s autorizovanými zariadeniami na spracovanie na účely plnenia svojich povinností v oblasti zodpovednosti výrobcov. Takéto zmluvy musia byť spravodlivé, transparentné a nediskriminačné a môžu byť založené na vzore stanovenom členským štátom.

4. [...]Členské štáty zabezpečujú, aby podmienky a postupy udeľovania povolenia boli v plnom rozsahu koordinované, ak je účastníkom povoľovacieho konania viac než jeden príslušný orgán alebo ak viac než jedno zariadenie alebo jeden podnik zamýšľa vykonávať činnosti spracúvania vozidiel po skončení životnosti, s cieľom zaručiť účinný integrovaný prístup všetkých orgánov príslušných v tomto konaní.
5. Komisia je splnomocnená prijať vykonávací akt, v ktorom sa stanovujú podrobné požiadavky na zmluvy uvedené v odseku 3a s cieľom zabezpečiť spravodlivé, transparentné a nediskriminačné podmienky. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

ODDIEL 2

ROZŠÍRENÁ ZODPOVEDNOSŤ VÝROBCOV

Článok 16

Rozšírená zodpovednosť výrobcov

Od [OP: vložte dátum = prvého dňa mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] majú výrobcovia rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré prvý raz sprístupnia na trhu na území členského štátu. Systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov [...] [...] musí byť v súlade s článkami 8 a 8a smernice 2008/98/ES a musí spĺňať požiadavky stanovené v tejto kapitole.

Rozšírená zodpovednosť výrobcov zahŕňa aj povinnosť výrobcov zabezpečiť, aby:

- a) vozidlá, ktoré sprístupnili prvý raz na trhu na území členského štátu a ktoré sa stali vozidlami po skončení životnosti, sa:
 - i) zbierali v súlade s článkom 23;
 - ii) spracúvali v súlade s článkom 27;

- b) prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí spracúvajú vozidlá po skončení životnosti uvedené v písmene a), dosiahli cieľové hodnoty stanovené v článku 34.

V najvzdialenejších regiónoch môžu členské štáty prispôbiť povinnosti výrobcov s cieľom zaručiť službu a pokryť náklady nakladania s vozidlami po skončení životnosti so zreteľom na charakteristiky týchto regiónov.

Okrem informácií uvedených v článku 8a ods. 3 písm. e) smernice 2008/98/ES uverejňujú výrobcovia na svojich webových sídlach raz ročne, s výhradou obchodného a priemyselného tajomstva, informácie o zbere vozidiel po skončení životnosti a o dosiahnutí cieľov v oblasti opätovného použitia a recyklácie, opätovného použitia a zhodnocovania, ako aj recyklácie plastu.

Článok [...] 17

Organizácia zodpovednosti výrobcov

1. Výrobcovia sa môžu rozhodnúť buď pre individuálne plnenie svojich povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, alebo môžu poveriť organizáciu zodpovednosti výrobcov oprávnenú v súlade s článkom [...] 18, aby plnila povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov v ich mene.

Členské štáty môžu prijať opatrenia, ktorými budú od výrobcov vyžadovať, aby plnením svojich povinností v oblasti rozšírenej zodpovednosti stanovených v článku 16 poverili organizáciu zodpovednosti výrobcov.

2. Organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú dôvernosť údajov, ktorými disponujú, pokiaľ ide o informácie chránené vlastníckymi právami alebo informácie pochádzajúce priamo od jednotlivých výrobcov alebo ich [...] splnomocnených zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.

3. Okrem informácií uvedených v článku 8a ods. 3 písm. e) smernice 2008/98/ES organizácie zodpovednosti výrobcov uverejňujú na svojich webových sídlach [...] raz ročne, s výhradou obchodného a priemyselného tajomstva, informácie o zbere vozidiel po skončení životnosti a o dosiahnutí cieľov v oblasti opätovného použitia a recyklácie, opätovného použitia a zhodnocovania, ako aj recyklácie plastu výrobcami, ktorí poverili organizáciu zodpovednosti výrobcov.
4. Organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú [...] pravidelný dialóg medzi zainteresovanými stranami podľa článku 8a ods. 6 smernice 2008/98/ES.

Článok [...]18

Autorizácia na plnenie rozšírenej zodpovednosti výrobcov

1. Výrobca v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov a organizácie zodpovednosti výrobcov vymenované v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov požiadajú o autorizáciu príslušný orgán.
2. Autorizácia sa udelí len vtedy, ak sa preukáže, že sú splnené požiadavky stanovené v článku 8a ods. 3 písm. a) až d) smernice 2008/98/ES a opatrenia zavedené výrobcom alebo organizáciou zodpovednosti výrobcov postačujú na splnenie povinností stanovených v tejto kapitole, pokiaľ ide o počet vozidiel, ktoré výrobca alebo výrobcovia, v mene ktorých koná organizácia zodpovednosti výrobcov, prvýkrát sprístupnili na trhu na území členského štátu.

Výrobca v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov a organizácie zodpovednosti výrobcov vymenované v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov sa môžu zaregistrovať, len ak im príslušný orgán udelí autorizáciu podľa tohto článku. Nie je tým dotknutá možnosť skombinovať postup registrácie podľa článku 19 a postup autorizácie podľa tohto článku do jedného postupu.

3. Členské štáty do svojich opatrení, ktorými sa stanovujú administratívne a procesné pravidlá uvedené v článku 14 ods. 3 písm. b), zahrnú podrobnosti o postupe udelenia autorizácie, ktoré sa môžu líšiť podľa toho, či sa vzťahujú na individuálne alebo kolektívne plnenie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, a spôsoby overovania súladu výrobcov alebo organizácií zodpovednosti výrobcov vrátane informácií, ktoré majú výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov poskytnúť na tento účel.
4. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov bez zbytočného odkladu oznámia príslušnému orgánu všetky zmeny informácií uvedených v autorizácii, všetky zmeny týkajúce sa podmienok autorizácie alebo trvalé ukončenie činnosti.
5. Mechanizmus vnútornej kontroly stanovený v článku 8a ods. 3 písm. d) smernice 2008/98/ES sa vykonáva pravidelne, aspoň každé tri roky a na žiadosť príslušného orgánu s cieľom overiť, či sa dodržiavajú ustanovenia uvedeného písmena a či sú naďalej splnené podmienky autorizácie uvedené v odseku 2. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov predloží príslušnému orgánu na požiadanie správu o vnútornej kontrole a v prípade potreby návrh plánu nápravných opatrení. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci podľa odseku 6, príslušný orgán môže k správe o vnútornej kontrole a k návrhu plánu nápravných opatrení predložiť pripomienky a všetky takéto pripomienky oznámi výrobcovi alebo organizácii zodpovednosti výrobcov. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov na základe uvedených pripomienok vypracujú a vykonávajú plán nápravných opatrení.
6. Príslušný orgán môže rozhodnúť o zrušení autorizácie, ak výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov už nespĺňajú požiadavky týkajúce sa organizácie zberu a spracovania po skončení životnosti, neplnia si povinnosti v súvislosti s podávaním správ príslušnému orgánu, príslušnému orgánu neoznámia všetky zmeny, ktoré sa týkajú podmienok autorizácie, alebo ak ukončili činnosť.

Registrácia [...]

1. Členské štáty do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] zriadia register výrobcov, ktorý slúži na monitorovanie dodržiavania požiadaviek tejto kapitoly výrobcami.

Register umožní prepojenie s inými vnútroštátnymi registrami webových sídel výrobcov s cieľom uľahčiť vo všetkých členských štátoch registráciu výrobcov alebo [...] splnomocnených zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu a aj s vnútroštátnymi webovými sídlami obsahujúcimi informácie o postupe registrácie, ak sú dostupné.

Komisia do [OP: vložte dátum tridsať mesiacov po nadobudnutí účinnosti [...]] tohto nariadenia] zriadi webové sídlo, ktoré bude obsahovať prepojenia na všetky vnútroštátne registre s cieľom uľahčiť registráciu výrobcov vo všetkých členských štátoch a aj na vnútroštátne webové sídla obsahujúce informácie o postupe registrácie, ak sú dostupné.

2. Výrobcovia sa registrujú v registri uvedenom v odseku 1. Na tento účel predkladajú žiadosť o registráciu v každom členskom štáte, v ktorom sprístupňujú vozidlo na trhu prvýkrát.

Výrobcovia predkladajú žiadosť o registráciu prostredníctvom systému elektronického spracovania údajov, ako sa uvádza v odseku 8 písm. a).

Výrobcovia sprístupnia na trhu členského štátu vozidlá len vtedy, ak sú oni sami alebo v prípade splnomocnenia ich [...] splnomocnení zástupcovia pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu zaregistrovaní v danom členskom štáte.

3. Žiadosť o registráciu obsahuje informácie uvedené v prílohe VIII. Členské štáty môžu podľa potreby vyžadovať dodatočné informácie alebo doklady, aby mohli register výrobcov používať efektívnym spôsobom.
4. Odchyľne od odseku 3 sa informácie uvedené v odseku 1 písm. d) prílohy VIII poskytujú buď v žiadosti o registráciu podľa odseku 3, alebo v žiadosti o autorizáciu podľa článku[...] 18.

5. Ak výrobca vymenoval organizáciu zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom [...]17, povinnosti podľa tohto článku plní uvedená organizácia *mutatis mutandis*, pokiaľ členský štát, v ktorom bolo vozidlo sprístupnené na trhu prvýkrát, nešpecifikoval inak.
6. Povinnosti podľa tohto článku môže plniť v mene výrobcu [...] splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.

Ak jeden splnomocnený zástupca zastupuje v členskom štáte viac ako jedného výrobcu, tento splnomocnený zástupca poskytne meno/názov a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu osobitne.

7. Členské štáty môžu rozhodnúť, že postup registrácie podľa tohto článku a postup autorizácie podľa článku [...] 18 tvoria jeden postup, za predpokladu, že žiadosť o autorizáciu spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 3 až 6 tohto článku.
8. Príslušný orgán:
- a) sprístupňuje na svojom webovom sídle informácie o postupe podávania žiadostí prostredníctvom systému elektronického spracúvania údajov;
 - b) udeľuje registrácie a poskytuje registračné číslo najneskôr do 12 týždňov od predloženia všetkých informácií požadovaných podľa odsekov 2 a 3.
9. Príslušný orgán môže:
- a) stanoviť podrobnosti týkajúce sa požiadaviek a procesu registrácie bez toho, aby požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3 doplnil o ďalšie podstatné požiadavky;
 - b) výrobcom za spracovanie žiadostí uvedených v odseku 2 a článku 18 ods. 1 účtovať poplatky, ktoré vychádzajú z nákladov a sú primerané.
10. Príslušný orgán môže registráciu výrobcu zamietnuť alebo zrušiť, ak sa informácie uvedené v odseku 3 a súvisiace listinné dôkazy neposkytnú alebo nie sú dostatočné, alebo ak výrobca už nespĺňa požiadavky stanovené v bode 1 písm. d) prílohy VIII.

Príslušný orgán zruší registráciu výrobcu, ak výrobca zanikol.

11. Výrobca alebo v príslušných prípadoch jeho [...] splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácia zodpovednosti výrobcov vymenovaná v mene výrobcov, ktorých zastupuje, bez zbytočného odkladu oznámi príslušnému orgánu všetky zmeny v informáciách, ktoré obsahuje evidencia, a každé trvalé ukončenie, pokiaľ ide o sprístupňovanie vozidiel, ktoré sú uvedené v evidencii, na trhu na území členského štátu.
12. Výrobca alebo v príslušných prípadoch jeho [...] splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácia zodpovednosti výrobcov podáva príslušnému orgánu zodpovednému za register správy o plnení povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Článok 20

Finančná zodpovednosť výrobcov

1. Finančné príspevky, ktoré platí výrobca, pokrývajú nasledujúce náklady na vozidlá, ktoré výrobca sprístupňuje na trhu:
 - a) náklady na zber vozidiel po skončení životnosti[...], ktorý je potrebný na splnenie požiadaviek článkov 23 až 26, a na ich následnú prepravu z miesta zberu do autorizovaného zariadenia na spracovanie, ktoré vydalo osvedčenie o zničení, a náklady na spracovanie vozidiel po skončení životnosti, ktoré je potrebné na splnenie požiadaviek v článkoch 27 až [...] 31, 34 a [...] 36, pokiaľ [...] podľa článku 8a ods. 4 písm. a) až c) smernice 2008/98/ES zohľadňujú príjmy prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom súvisiace s predajom použitých náhradných dielov a použitých náhradných komponentov, vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia alebo druhotných surovín recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti;
 - b) náklady na vedenie kampaní na zvýšenie informovanosti určených na zlepšenie zberu vozidiel po skončení životnosti;
 - c) náklady na zriadenie systému oznamovania podľa článku 25;

- d) náklady na zhromažďovanie a oznamovanie údajov príslušným orgánom.

V prípade vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice 2000/53/ES sprístupnených na trhu pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia a odchylné od prvého pododseku písm. a) a odseku 1a tohto článku zodpovedajú finančné príspevky, ktoré musí výrobca týchto vozidiel poskytnúť, v členských štátoch, v ktorých výrobcovia v súlade s článkom 5 ods. 4 druhým pododsekom smernice 2000/53/ES nemuseli znášať všetky náklady, ale len ich podstatnú časť, výške predstavujúcej podstatnú časť nákladov, ktoré sú v nej uvedené.

- 1a. Finančné príspevky zaplatené výrobcami, ktorí uvádzajú vozidlo na trh, pokrývajú aj náklady uvedené v odseku 1 písm. a) týkajúce sa vozidiel, v prípade ktorých výrobcu nemožno určiť alebo prestal existovať v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, v pomere k ich príslušnému podielu na trhu.
2. Príslušný orgán v úzkej spolupráci s výrobcami, organizáciami zodpovednosti výrobcov a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom monitoruje:
- a) priemerné náklady na činnosti zberu, recyklácie a spracovania a príjmy prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom;
 - b) úroveň finančných príspevkov, ktoré majú výrobcovia zaplatiť organizáciám zodpovednosti výrobcov vymenovaným v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, s cieľom spravodlivo rozdeliť náklady medzi všetkých zainteresovaných prevádzkovateľov.
3. Finančné príspevky, ktoré platia výrobcovia sprístupňujúci na trhu vozidlá na špeciálne účely, pokrývajú iba náklady uvedené v odseku 1 písm. a), ktoré sa týkajú zberu a odstránenia znečisťujúcich látok z takýchto vozidiel.
4. V prípade individuálneho plnenia povinností rozšírenej zodpovednosti výrobcov poskytujú výrobcovia záruku na vozidlá, ktoré sprístupňujú prvýkrát na trhu na území členského štátu. Touto zárukou sa zabezpečuje financovanie činností uvedených v odseku 1, ktoré sa týkajú uvedených vozidiel.

Sumu záruky určuje členský štát, v ktorom bolo vozidlo sprístupnené na trhu prvýkrát, a to s ohľadom na kritériá uvedené v článku 21.

Záruka môže mať formu účasti výrobcu na vhodných systémoch financovania nakladania s vozidlami po skončení životnosti, [...]/finančnej záruky alebo rovnocenného poistenia.

5. Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 ZFEÚ v prípade štátom riadenej organizácie zodpovednosti výrobcov takáto záruka môže mať formu verejného fondu, ktorý je financovaný z poplatkov výrobcov a za ktorý je spoločne a nerozdielne zodpovedný členský štát, ktorý riadi túto organizáciu.
6. Výrobca vozidiel, ktorý vyrába základné vozidlo, sa považuje za výrobcu a môže vyberať pomerné príspevky od výrobcov vozidiel v neskorších stupňoch typového schválenia.

Článok 21

Modulácia poplatkov

1. V prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečia, aby sa finančné príspevky, ktoré im platia výrobcovia, upravili aspoň s prihliadnutím na:
- a) hmotnosť vozidla;
 - b) druh hnacieho mechanizmu;
 - c) mieru recyklovateľnosti a opätovnej použiteľnosti typu vozidla, ku ktorému vozidlo patrí, na základe informácií predložených typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 4;

- d) čas potrebný na rozobratie vozidla v autorizovanom zariadení na spracovanie, najmä častí a komponentov, ktoré je potrebné odstrániť pred drvením podľa článku 30;
 - e) podiel materiálov a látok, ktoré bránia vysokokvalitným recyklačným procesom, napr. lepidiel, kompozitných plastov alebo materiálov vystužených karbónovými vláknami;
 - f) percentuálny podiel recyklovaného obsahu materiálov použitých vo vozidle, ktoré sú uvedené v článkoch 6 a 10;
 - g) prítomnosť a množstvo látok uvedených v článku 5 ods. 2.
2. Komisia je splnomocnená prijať [...] vykonávací akt v súlade s článkom [...] 51 ods. 2 s cieľom [...] stanoviť [...] podrobné pravidlá uplatňovania kritérií uvedených v odseku 1. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

Článok 22

Mechanizmus alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte

1. Ak sa vozidlo stáva vozidlom po skončení životnosti v inom členskom štáte, ako je členský štát, na ktorého území bolo toto vozidlo prvýkrát sprístupnené na trhu, a na území členského štátu, kde sa stáva vozidlom po skončení životnosti, nie je možné určiť výrobcu, pokrytie [...] nákladov na činnosti nakladania s odpadom podľa článku 20, ktoré vznikli prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom v inom členskom štáte, zabezpečuje výrobca, [...] ktorý uviedol toto vozidlo na trh, alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...] 17 organizácia zodpovednosti výrobcov uvedená v odseku 2 tohto článku.
2. Výrobca uvádzajúci vozidlo na trh alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...] 17 organizácia zodpovednosti výrobcov v členskom štáte, v ktorom výrobca uviedol dané vozidlo na trh:

- a) určí písomným poverením [...] splnomocneného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu v každom členskom štáte;
- b) zavedie mechanizmy cezhraničnej spolupráce s prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú činnosti nakladania s odpadom uvedené v článku 20.

2a. Členské štáty môžu od vlastníkov vozidiel požadovať, aby zaplatili správny poplatok za ojazdené vozidlá alebo vozidlá, v prípade ktorých nie je možné určiť výrobcu a ktoré sú po prvýkrát evidované v danom členskom štáte, na pokrytie nákladov na činnosti nakladania s odpadom, ako sa uvádza v článku 20 ods. 1. Správny poplatok nesmie presiahnuť finančný príspevok podľa článku 20 ods. 1.

3. Členský štát, v ktorom sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, monitoruje, či výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]17 organizácie zodpovednosti výrobcov dodržiavajú odseky 1 a 2. Monitorovanie sa vykonáva na základe informácií o vykonávaní odsekov 1 a 2, ktoré overia a príslušným orgánom oznámia výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]17 organizácie zodpovednosti výrobcov, a to najmä o výpočte a alokácii nákladov na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti podľa odseku 1 s náležitým prihliadnutím na obchodné tajomstvo a iné obavy týkajúce sa konkurencieschopnosti.

4. Ak je potrebné zabezpečiť dodržiavanie tohto článku a vyhnúť sa deformácii jednotného trhu, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 tohto nariadenia stanovením podrobných pravidiel plnenia povinností výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a vlastností mechanizmov uvedených v odseku 1, a to s prihliadnutím na informácie, ktoré členské štáty poskytnú v súvislosti so spolupracou a monitorovaním uvedenými v odsekoch 2 a 3.

ODDIEL 3

ZBER VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Článok 23

Zber vozidiel po skončení životnosti

1. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]/17 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárajú systémy zberu[...] pre všetky [...]vozidlá[...], ktoré prvýkrát sprístupnili na trhu na území členského štátu a ktoré sa stali vozidlami po skončení životnosti, alebo sa na vytvorení takýchto systémov zberu podieľajú.

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]/17 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárali systémy zberu pre všetky vozidlá po skončení životnosti.

2. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]/17 organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú, aby systémy zberu uvedené v odseku 1:
 - a) pokrývali celé územie členského štátu;
 - b) [...] mali zabezpečenú primeranú dostupnosť autorizovaných zariadení na spracovanie alebo zberných miest vzhľadom na veľkosť a hustotu obyvateľstva, očakávaný objem vozidiel po skončení životnosti, pričom sa neobmedzujú na oblasti, v ktorých sú zber a následné nakladanie najziskovejšie;
 - c) zabezpečovali zber odpadových dielov z opráv vozidiel;
 - d) umožňovali zber vozidiel po skončení životnosti všetkých značiek, bez ohľadu na ich pôvod;
 - e) umožňovali bezplatné [...] prijatie všetkých vozidiel po skončení životnosti na zberných miestach alebo v autorizovaných zariadeniach na spracovanie, ako sa stanovuje v článku 24 ods. 2.

3. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...] 17 organizácie zodpovednosti výrobcov na svojich webových sídlach zverejňujú a pravidelne aktualizujú zoznam zberných miest a autorizovaných zariadení na spracovanie a organizujú vzdelávacie kampane, ktorými propagujú systém zberu vozidiel po skončení životnosti a informujú o environmentálnych dôsledkoch nenáležitého zberu vozidiel po skončení životnosti a nakladania s nimi. Členské štáty môžu vyžadovať, aby sa vzdelávacie kampane koordinovali v rámci členského štátu v spolupráci s výrobcami alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 organizáciami zodpovednosti výrobcov, ako aj s príslušnými orgánmi.
4. Členské štáty môžu poveriť [...] zberom vozidiel po skončení životnosti iné zberné miesta [...] než autorizované zariadenia na spracovanie.
- [...]
- Zberné miesta musia získať povolenie od príslušného orgánu v súlade s článkom 23 smernice 2008/98/ES a musia spĺňať podmienky stanovené v tomto povolení.
- Príslušný orgán na účely vydania povolenia overuje, či zariadenie alebo podnik má kapacity potrebné na splnenie týchto povinností:
- a) [...] vykonávať zber vozidiel po skončení životnosti a ich dočasné skladovanie v súlade s [...] časťou A prílohy VII;
 - b) [...] pripraviť transfer zozbieraných vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie zabránením náhodnému úniku kvapalín a neoprávnenému prístupu k zbernému miestu;
 - ba) zabezpečiť prepravu do autorizovaného zariadenia na spracovanie, keď sa v rovnakom čase na zbernom mieste skladuje osem alebo viac vozidiel po skončení životnosti, a
 - c) zaručiť, že sa vykoná transfer všetkých zozbieraných vozidiel po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie do jedného [...] mesiaca od prevzatia vozidla po skončení životnosti. [...]

[...] [...]

5. Zberné miesta [...] vydajú vlastníkovi vozidla doklad v elektronickom formáte, ktorým potvrdia prevzatie vozidla po skončení životnosti, a prostredníctvom postupu elektronického oznamovania stanoveného v súlade s článkom 25 ods. 2 ho predložia príslušným orgánom členského štátu vrátane príslušných orgánov určených podľa článku 14.

Článok 24

Odovzdanie vozidiel po skončení životnosti

1. Vlastník vozidla a každý hospodársky subjekt konajúci v mene vlastníka vozidla, ktoré sa stane vozidlom po skončení životnosti, ho bez zbytočného odkladu odovzdá autorizovanému zariadeniu na spracovanie alebo zbernému miestu. [...]
2. Odovzdanie vozidla po skončení životnosti vrátane náhradných alebo výmenných dielov po oprave a údržbe vozidla [...] je pre posledného vlastníka vozidla bezplatné, pokiaľ na vozidle po skončení životnosti nechýba žiadna zo základných častí alebo komponentov vozidla [...] alebo pokiaľ neobsahuje odpad, ktorý bol do vozidla pridaný po skončení životnosti.

Základnými časťami na účely tohto článku sú:

- a) elektrické hnacie motory vrátane ich príslušenstva a všetkých súvisiacich riadiacich jednotiek, elektrickej inštalácie a ostatných častí, komponentov a materiálov;
- b) batérie pre elektrické vozidlá v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 14 nariadenia (EÚ) 2023/1542;
- c) motory;
- d) katalyzátory;
- e) prevodovky;
- f) karoséria.

V prípade chýbajúcej batérie pre elektrické vozidlo je odovzdanie vozidla po skončení životnosti bezplatné, ak posledný vlastník poskytne dokumentáciu na preukázanie toho, že s batériou manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542.

3. Požiadavky stanovené v odseku 2 sa neuplatňujú na vozidlá, ktoré poisťovne vykázali ako technickú totálnu škodu.

Článok 25

Osvedčenie o zničení

1. Autorizované zariadenie na spracovanie vydá [...] poslednému vlastníkovi vozidla pri odovzdaní vozidla po skončení životnosti autorizovanému zariadeniu na spracovanie osvedčenie o zničení. Osvedčenie o zničení [...] sa vydáva v súlade so vzorom uvedeným v prílohe IX. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá kategórie L, ktoré nepodliehajú evidencii v dotknutom členskom štáte.
2. Osvedčenie o zničení sa vydáva v elektronickom formáte a poskytuje sa prostredníctvom postupu elektronického oznamovania príslušným orgánom členského štátu vrátane príslušných orgánov určených podľa článku 14. Autorizované zariadenie na spracovanie poskytne kópiu elektronického oznámenia poslednému vlastníkovi vozidla a každému hospodárskemu subjektu konajúcemu v mene vlastníka vozidla.
3. Ak je vozidlo po skončení životnosti, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o zničení v jednom členskom štáte, evidované v inom členskom štáte, informujú príslušné orgány [...] určené členským štátom, v ktorom bolo vydané osvedčenie o zničení, o vydaní osvedčenia o zničení dotknutého vozidla príslušné orgány [...] určené členským štátom, v ktorom je vozidlo evidované.
4. Príslušné orgány evidencie vozidla [...] zrušia evidenciu vozidla po skončení životnosti iba po doručení osvedčenia o zničení tohto vozidla.
5. Osvedčenia o zničení vydané v členskom štáte sa uznávajú vo všetkých ostatných členských štátoch.

Článok 26

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

ODDIEL 4

SPRACOVANIE VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Článok 27

Povinnosti autorizovaných zariadení na spracovanie

1. Autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby sa všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály, ako aj odpadové diely z opráv vozidiel prijímali a spracúvali v súlade s podmienkami stanovenými v ich povoleniach a v súlade s týmto nariadením.
2. [...]
3. Autorizované zariadenia na spracovanie:
 - a) skladujú, a to aj dočasne, všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály v súlade s minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti A prílohy VII;
 - b) odstraňujú znečisťujúce látky zo všetkých vozidiel po skončení životnosti v súlade s článkom 29 a minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VII;
 - c) odstraňujú z vozidiel po skončení životnosti časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII [...] v súlade s článkami 30 a 31;

- d) spracúvajú všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály v súlade s článkami 28, 29, 30, 31, 32, 35 a 36 a prílohou VII tohto nariadenia, s hierarchiou odpadového hospodárstva a s všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 2008/98/ES[...];
- e) zabezpečujú, aby každé spracovanie vozidiel po skončení životnosti uvedené v odseku 2 viedlo k splneniu cieľov článku 34, a v príslušných prípadoch uplatňujú najlepšie dostupné techniky v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 10 smernice 2010/75/EÚ.

Okrem požiadaviek stanovených v článku 35 smernice 2008/98/ES autorizované zariadenia na spracovanie elektronicky uchovávať záznam o všetkých vykonaných činnostiach spracovania vozidiel po skončení životnosti uvedených v písm. a) až e) počas troch rokov a na požiadanie príslušných vnútroštátnych orgánov sú schopné tieto informácie predložiť.

4.[...] [...]Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu VII prispôbením minimálnych požiadaviek na spracovanie vozidiel po skončení životnosti vedeckému a technickému pokroku v oblasti technológií spracúvania, vrátane:

- a) dopĺňania, vypúšťania a revízie častí a komponentov uvedených v časti C prílohy VII;
- b) revízie cieľových hodnôt výstupných frakcií uvedených v bode 2 časti G prílohy VII;
- c) rozšírenia zoznamu typov hliníkových zliatin uvedených v bode 2b časti G prílohy VII;
- d) doplnenia požiadaviek na kvalitu, ktoré zvýšia separáciu recyklovateľných plastov, a cieľových hodnôt pre následné recyklačné technológie uplatniteľné na bod 2 časti G prílohy VII.[...]

5. Členské štáty vyzývajú autorizované zariadenia na spracovanie, aby zaviedli certifikované systémy environmentálneho manažérstva v súlade s nariadením (ES) č. 1221/2009.

Článok 28

Všeobecné požiadavky na drvenie

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...]36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] autorizované zariadenia na spracovanie a ostatní prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom vykonávajúci činnosti drvenia vyžadujú, aby vozidlá po skončení životnosti, ktoré im boli odovzdané na drvenie, alebo veľké časti a komponenty z podvozku alebo karosérie vozidiel po skončení životnosti kategórie N₂, N₃, M₂, M₃ a O, ktoré im boli odovzdané na drvenie alebo rezanie, boli[...]:
 - a) zbavené znečistenia podľa článku 29 a ich časti a komponenty boli odstránené podľa článku 30 a
 - b) aby k nim bola priložená kópia osvedčenia o zničení, ktoré bolo vydané pre dotknuté vozidlo po skončení životnosti.
2. Autorizované zariadenia na spracovanie a prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú činnosti drvenia a preberajú vozidlá po skončení životnosti, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené v odseku 1:
 - a) nahlásia nesúlad príslušnému orgánu vrátane mena/názvu a kontaktných údajov fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá odovzdala vozidlo po skončení životnosti autorizovanému zariadeniu na spracovanie alebo inému prevádzkovateľovi nakladania s odpadom na účely drvenia;
 - b) zdržia sa použitia týchto vozidiel po skončení životnosti v rámci svojej činnosti drvenia, pokiaľ takéto činnosti neschváli príslušný orgán alebo kým sa neprijmú potrebné kroky na spracovanie vozidla po skončení životnosti v súlade s článkami 29 a 30 a na vydanie osvedčenia o zničení v súlade s článkom 25.
3. Autorizované zariadenia na spracovanie a prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú drvenie vozidiel po skončení životnosti, [...] drvia vozidlá po skončení životnosti, ich časti, komponenty a materiály [...] spolu s iným odpadom len vtedy, ak sú splnené kritériá a limitné hodnoty uvedené v časti G bodoch 1 a 2 prílohy VII.

Článok 29

Odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti

1. Autorizované zariadenie na spracovanie [...] do 30 dní po odovzdaní vozidla po skončení životnosti do zariadenia odstráni znečisťujúce látky z týchto vozidiel pred ich ďalším spracovaním v súlade s minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VII.
2. Tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VII sa zbierajú a skladujú samostatne v súlade s požiadavkami stanovenými v časti A prílohy VII. Odpadové oleje sa zbierajú a skladujú samostatne od ostatných tekutín a kvapalín a spracúvajú sa v súlade s článkom 21 smernice 2008/98/ES.
3. Časti, komponenty a materiály, ktoré obsahujú látky uvedené v článku 5 ods. 2, sa z vozidla po skončení životnosti odstránia a spracujú v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES.
4. Batérie z vozidiel po skončení životnosti sa odstraňujú samostatne a skladujú sa v určenom priestore na ďalšie spracovanie v súlade s článkom 70 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2023/1542 [...].
5. Časti, komponenty a materiály, ktoré boli zbavené znečistenia, sa spracujú a označia v súlade s článkami 18 a 19 smernice 2008/98/ES.
6. Autorizované zariadenie na spracovanie zdokumentuje odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti zaznamenaním informácií uvedených v časti B bode 3 prílohy VII a oznámi tieto informácie za každý kalendárny rok príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom boli vozidlá po skončení životnosti zozbierané, a to do šiestich mesiacov od konca kalendárneho roka a vo formáte určenom príslušným orgánom členského štátu.

Povinné odstránenie častí a komponentov na opätovné použitie a recyklovanie pred drvením

1. Od [OP: vložte dátum = prvého dňa mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII boli odstránené z vozidla po skončení životnosti pred drvením alebo zhutnením, po odstránení znečisťujúcich látok podľa článku 29, v prípade častí a komponentov s možnosťou opätovného použitia, repasovania alebo renovovania podľa článku 31 nedeštruktívnym spôsobom.

Autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby sa odstránené časti a komponenty uvedené v prvom pododseku bez možnosti opätovného použitia, repasovania alebo renovovania odoslali na recykláciu v súlade s požiadavkami na spracovanie uvedenými v časti F prílohy VII.

2. [...] Časti alebo komponenty bez možnosti opätovného použitia, repasovania alebo renovovania nie je nutné pred drvením odstrániť, ak autorizované zariadenie na spracovanie preukáže, že technológie po drvení [...] oddeľujú materiály od častí a komponentov [...] uvedených v druhom stĺpci časti C prílohy VII rovnako účinne ako postupy ručného rozobratia alebo postupy poloautomatickej demontáže a že sú splnené kritériá a limitné hodnoty časti G bodov 1 a 2 prílohy VII.

Autorizované zariadenie na spracovanie poskytuje na účely prvého pododseku informácie uvedené v časti G bode 3 prílohy VII.

3. Okrem povinností stanovených v článku 35 smernice 2008/98/ES autorizované zariadenia na spracovanie vedú záznamy o vozidlách po skončení životnosti, ktoré boli spracované bez predchádzajúceho odstránenia častí, komponentov a materiálov v súlade s odsekom 2, vrátane mena a adresy zariadení na spracovanie a identifikačného čísla vozidla (VIN) dotknutých vozidiel po skončení životnosti.

Autorizované zariadenia na spracovanie poskytujú informácie v záznamoch uvedených v prvom pododseku príslušnému orgánu v súlade s článkom 49 ods. 6.

Článok 31

Požiadavky týkajúce sa odstránených častí a komponentov

1. Autorizované zariadenia na spracovanie posudzujú [...] všetky časti a komponenty, ktoré boli odstránené z vozidla po skončení životnosti podľa článku 30 ods. 1, na účely určenia, či sú vhodné na:
 - a) opätovné použitie v súlade s časťou D bodom 1 písm. a) prílohy VII;
 - b) repasovanie alebo renovovanie v súlade s časťou D bodom 1 písm. b) prílohy VII;
 - c) recykláciu alebo
 - d) iné činnosti spracovania, ktorými sa zohľadňujú osobitné požiadavky na spracovanie podľa časti F prílohy VII.

[...]

Posúdenie sa vykonáva s prihliadnutím najmä na technickú uskutočniteľnosť postupov uvedených v prvom pododseku a na požiadavky bezpečnosti vozidla.

[...]

2. [...] Autorizované zariadenia na spracovanie:
 - [...] a) označujú odstránené časti a komponenty vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie v súlade s časťou D bodom 2 prílohy VII;

[...] [...]

b) zabezpečujú primeranú ochranu pred poškodením počas prepravy, nakladania a vykladania častí a komponentov;

c) poskytujú kópiu faktúry alebo zmluvy týkajúcej sa transferu častí alebo komponentov na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie.

3. Časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VII sa nesmú opätovne použiť, pokiaľ sa vykonaným technickým posúdením nepotvrdí, že použitie týchto častí a komponentov je v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na vozidlá stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/858. Transfer týchto výmenných dielov inému hospodárskemu subjektu na účely opätovného použitia možno vykonať len vtedy, ak ich má namontovať kvalifikovaný prevádzkovateľ opráv a údržby.

4. Časti a komponenty, ktoré sú posúdené ako vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, sa nepovažujú za odpad. Autorizované zariadenia na spracovanie na požiadanie sprístupnia dokumentáciu potvrdzujúcu vykonané posúdenie príslušným vnútroštátnym orgánom, a to aj vtedy, keď sa časti a komponenty prepravujú na účely opätovného použitia, repasovania alebo renovovania.

5. Ustanovenia uvedené v odseku 4 sa nevzťahujú na batérie odstránené z vozidla po skončení životnosti, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 2023/1542.

Článok 32

Obchod s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] každý [...] hospodársky subjekt, [...] ktorý predáva použité, repasované alebo renovované náhradné diely a komponenty:

[...] zabezpečí, aby časti a komponenty[...] boli označené v súlade s článkom 31 ods. 2 písm. a).

[...].

2. Hospodárske subjekty v prípade predaja použitých, repasovaných alebo renovovaných častí a komponentov spotrebiteľom zabezpečia, aby si takéto časti a komponenty pri bežnom používaní dokázali zachovať požadované funkcie a vlastnosti a spĺňali ďalšie požiadavky vzťahujúce sa na predávaný tovar v súlade so smernicou (EÚ) 2019/771.
3. Tieto požiadavky sa uplatňujú bez ohľadu na použitý spôsob predaja, a to aj prostredníctvom online platforiem v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. i) nariadenia (EÚ) 2022/2065.

Článok 33

Opätovné použitie, repasovanie a renovovanie častí a komponentov

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu účinnosti tohto nariadenia] členské štáty prijímú potrebné stimuly na podporu opätovného používania, repasovania a renovovania častí a komponentov, ktoré boli odstránené počas fázy používania alebo fázy po skončení životnosti vozidla.

Stimuly podľa prvého pododseku [...] môžu zahŕňať:

- a) požiadavku určenú prevádzkovateľom opráv a údržby, aby zákazníkovi ponúkali opravu vozidla pomocou použitých, repasovaných alebo renovovaných náhradných dielov a komponentov popri ponuke opravy vozidla s použitím nových častí a komponentov za predpokladu, že takáto požiadavka je formulovaná tak, že pre mikropodniky a malé podniky nevytvára neprimerané náklady alebo administratívne zaťaženie;
- b) využitie hospodárskych stimulov[...].

Komisia uľahčuje výmenu informácií o takýchto stimuloch a výmenu najlepších postupov ich uplatnenia medzi členskými štátmi.

2. Komisia monitoruje účinnosť stimulov poskytovaných členskými štátmi.

Článok 34

Ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania

1. Členské štáty od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] [...] prijímajú potrebné opatrenia, na to aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]/17 organizácie zodpovednosti výrobcov dosiahli tieto ciele, ktoré majú splniť prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom:
 - a) opätovné použitie a zhodnocovanie, vypočítané spolu, je minimálne 95 % priemernej hmotnosti na vozidlo bez batérií a za rok;
 - b) opätovné použitie a recyklácia, vypočítané spolu, je minimálne 85 % priemernej hmotnosti na vozidlo bez batérií a za rok.
2. Členské štáty od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijímajú potrebné opatrenia, na to aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom [...]/17 organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečili, že prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom dosiahnu ročný cieľ recyklácie plastov vo výške aspoň 30 % celkovej priemernej hmotnosti plastov z vozidiel po skončení životnosti[...].

[...]Hmotnosť recyklovaného plastu a celková hmotnosť plastu uvedená v prvom pododseku nezahŕňa elastoméry, iné termosety ako polyuretánové peny používané v čalúnení a plasty, ktoré obsahujú akúkoľvek látku[...] uvedenú v článku 7 nariadenia (EÚ) 2019/1021 alebo sú takouto látkou kontaminované, ak sa prekročia prahové hodnoty uvedené v prílohe IV k uvedenému nariadeniu.[...]

Článok 35

Zákaz skládkovania neinertného odpadu

Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] sa [...]ťažké a ľahké frakcie z dezintegrátora po **spracovaní** [...]vozidiel po skončení životnosti, ktoré obsahujú neinertný odpad [...]nesmú prijať na skládku, ak presahujú limitné hodnoty uvedené v časti G bode 2 písm. c) a d) prílohy VII.

Článok 36

Preprava vozidiel po skončení životnosti

1. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti sa môže vykonávať mimo dotknutého členského štátu alebo mimo Únie za predpokladu, že sa tieto vozidlá po skončení životnosti alebo odpad vzniknutý počas ich spracovania prepravujú v súlade s nariadením (EÚ) [...] 2024/1157.
 - 1a. S cieľom rozlišovať medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti môžu príslušné orgány členských štátov vykonať kontrolu prepravy ojazdených vozidiel, pri ktorých existuje podozrenie, že ide o vozidlá po skončení životnosti, a to z hľadiska dodržiavania požiadaviek stanovených v článku 37 a prílohe I, a môžu takúto prepravu zodpovedajúcim spôsobom monitorovať.

Ak príslušné orgány v členskom štáte zistia, že plánovaná preprava ojazdeného vozidla zahŕňa jedno alebo viac vozidiel po skončení životnosti, môžu sa náklady na primerané analýzy, kontroly a skladovanie vozidiel, pri ktorých existuje podozrenie, že ide o vozidlá po skončení životnosti, účtovať osobám, ktoré prepravu organizujú.
2. Preprava vozidiel po skončení životnosti z Únie do tretej krajiny v súlade s odsekom 1 sa započítava do plnenia povinností a cieľov stanovených v článku 34 len vtedy, ak vývozca vozidiel po skončení životnosti poskytne listinné dôkazy schválené príslušným orgánom krajiny určenia preukazujúce, že spracovanie sa uskutočnilo za podmienok, ktoré sú vo všeobecnosti rovnocenné s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a s požiadavkami ochrany ľudského zdravia a životného prostredia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie.

KAPITOLA V

ROZLIŠOVANIE MEDZI OJAZDENÝMI VOZIDLAMI A VOZIDLAMI PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI [...]

ODDIEL 1 [...]

[...]Článok 37

Rozlišovanie medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti

1. Na účel prevodu vlastníctva ojazdeného vozidla musí vlastník vozidla [...] predložiť každej fyzickej alebo právnickej osobe, ktorá má záujem o nadobudnutie vlastníctva k dotknutému vozidlu, [...] dokumentáciu preukazujúcu, [...]že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. [...] Táto dokumentácia pozostáva z posúdenia v súlade s prílohou I alebo z platného protokolu o kontrole technického stavu.

Prvý pododsek sa neuplatňuje v prípade prevodu vlastníctva vozidiel spôsobilých na cestnú premávku fyzickými osobami, ktoré nie sú hospodárskymi subjektmi, v prípade iného predaja ako predaja prostredníctvom zmlúv uzavretých na diaľku alebo online platforiem.

Ak prevádza vlastníctvo vozidla hospodársky subjekt, uchováva dokumentáciu uvedenú v prvom pododseku najmenej dva roky odo dňa prevodu vlastníctva.

2. Na účely prevodu vlastníctva vozidla, ktoré bolo vyhlásené za ekonomickú totálnu škodu, poskytne vlastník vozidla okrem požiadaviek stanovených v odseku 1 aj túto dokumentáciu:
- a) kópiu záznamu o škode na základe posúdenia poisťovne;
 - b) odhad nákladov na opravy, ktoré sú potrebné na opravu vozidla do takého technického stavu, aby prešlo kontrolou technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ.
3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1 druhý pododsek, sa požiadavky stanovené v odsekoch 1 a 2 uplatňujú bez ohľadu na použitý spôsob predaja, a to aj prostredníctvom špecializovaných aukcií pre hospodárske subjekty, zmlúv uzavretých na diaľku alebo online platforiem.
4. Pri posudzovaní škody na vozidle po nehode poisťovňa alebo akýkoľvek iný automobilový odborník, ktorý vykonáva posúdenie v jej mene, posúdi aj to, či vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti podľa prílohy I.
- Poisťovne [...] zabezpečia, aby sa príslušným orgánom aspoň raz ročne poskytol zoznam:
- a) identifikačných čísel všetkých vozidiel, ktoré boli vyhlásené za ekonomickú totálnu škodu, s určením tých, ktoré sa považujú za vozidlá po skončení životnosti v súlade s prílohou I;
 - b) identifikačných čísel všetkých vozidiel, ktoré boli vyhlásené za technickú totálnu škodu.
5. Príslušné orgány môžu v prípade pochybností, že ojazdené vozidlo môže byť vozidlom po skončení životnosti, požadovať od vlastníka vozidla, aby predložil dokumentáciu, že dotknuté vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Táto dokumentácia pozostáva z posúdenia v súlade s prílohou I alebo z nového platného protokolu o kontrole technického stavu.
- 5a. Pri prijímaní opatrení, ktorými sa stanovujú správne a procedurálne požiadavky týkajúce sa posudzovania v súlade s prílohou I, môžu členské štáty takisto bližšie špecifikovať kritériá na posúdenie nákladov na opravy.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 tohto nariadenia s cieľom zmeniť kritériá uvedené v časti A, časti B a časti C, oddiele 1, bode 1 prílohy I s cieľom určiť, či je ojazdené vozidlo vozidlom po skončení životnosti, a to za predpokladu, že technologický pokrok v oblasti výsledovateľnosti, opraviteľnosti a bezpečnosti odôvodňuje obmedzenie prípadov, keď sa vozidlo považuje za vozidlo po skončení životnosti.

ODDIEL 2

[...]

[...]KAPITOLA VA

VÝVOZ OJAZDENÝCH VOZIDIEL DO TRETÍCH KRAJÍN

Článok 37a

Príslušný orgán

1. Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za plnenie povinností podľa tejto kapitoly.
2. Členské štáty do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 12 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov určených podľa odseku 1. Členské štáty sú povinné bez zbytočného odkladu informovať Komisiu o akýchkoľvek zmenách názvov alebo adries príslušných orgánov.

Článok 38

Kontroly vývozu a požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] podliehajú ojazdené vozidlá na vývoz kontrolám a požiadavkám stanoveným v [...]tejto kapitole.
2. [...] Touto kapitolou nie sú dotknuté žiadne iné ustanovenia tohto nariadenia ani iné právne akty Únie upravujúce prepustenie tovaru na vývoz, najmä nariadenie (EÚ) č. 952/2013 a jeho články 46, 47, 267 a 269.
3. Ojazdené vozidlá sa môžu vyviezť, iba ak:
 - a) nie sú vozidlami po skončení životnosti[...] a
 - b) [...] sú spôsobilé na cestnú premávku k dátumu podania vývozného colného vyhlásenia, pokiaľ neboli uznané za vozidlá s osobitným kultúrnym významom v súlade s časťou C prílohy I k tomuto nariadeniu[...][...].
4. O každom ojazdenom vozidle na vývoz sa colným orgánom poskytujú alebo sprístupňujú tieto informácie:
 - a) identifikačné číslo vozidla (VIN) ojazdeného vozidla a identifikácia členského štátu, v ktorom bolo vozidlo naposledy evidované;
 - b) vyhlásenie, ktorým sa potvrdzuje, že ojazdené vozidlo spĺňa požiadavky stanovené v odseku 3 alebo že sa poskytuje osvedčenie uvedené v poslednom pododseku bodu 1 časti C prílohy I.

5. Na overenie súladu s [...]touto kapitolou týkajúcou sa umožnenia prepustenia ojazdeného vozidla na vývoz:
- a) až do sfunkčnenia prepojenia uvedeného v článku 45 ods. 4 si colné orgány [...] môžu vymieňať informácie a spolupracovať s príslušnými orgánmi v súlade s článkom 44 a podľa potreby zohľadnia takúto výmenu informácií a spoluprácu s cieľom umožniť prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz;
 - b) hneď ako bude prepojenie podľa článku 45 ods. 4 funkčné, článok 39, článok 40 ods. 2 a 3 a článok 42 ods. 3 sa uplatňujú a oznámenia a iné výmeny podľa článkov 41 až 43 sa uskutočňujú prostredníctvom uvedených elektronických systémov.
6. Ojazdené vozidlo na vývoz nesmie:
- [...] [...]
- b) podliehať zápisu do evidencie deklaranta podľa článku 182 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - c) podliehať samovymeriavaniu podľa článku 185 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.
7. [...]

Článok 39

Automatizované overovanie informácií o stave vozidla

1. Pred prepustením ojazdeného vozidla [...] na vývoz colné orgány overujú elektronicky a automaticky prostredníctvom elektronických systémov uvedených v článku 45 ods. 4, či je na základe identifikačného čísla vozidla a informácií o členskom štáte poslednej evidencie vozidlo spôsobilé na cestnú premávku[...][...]. **Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré boli uznané za vozidlá s osobitným kultúrnym významom v súlade s časťou C prílohy I k tomuto nariadeniu.**

2. Ak informácie poskytnuté alebo sprístupnené colným orgánom nezodpovedajú informáciám vnútroštátnych registrov vozidiel a vnútroštátnych elektronických systémov evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku podľa odseku 1, colné orgány neprepustia takéto vozidlo na vývoz a informujú o tom prostredníctvom [...] svojich systémov dotknutú fyzickú alebo právnickú osobu[...].

Článok 40

Riadenie rizika a colné kontroly

1. Na účely presadzovania ustanovení uvedených v článku 38 colné orgány vykonávajú kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s [...] ustanoveniami o riadení rizika a colných kontrolách stanovených podľa nariadenia (EÚ) č. 952/2013. Bez toho, aby bol dotknutý článok 39, takéto kontroly sa primárne zakladajú na analýze rizika, ako sa stanovuje [...] v nariadení (EÚ) č. 952/2013.
2. Okrem riadenia rizika uvedeného v odseku 1 po sfunkčnení prepojenia uvedeného v článku 45 [...] obsahujú [...] elektronické systémy uvedené v článku 45 ods. 1 informácie o tom, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa osobitné podmienky spojené s ochranou životného prostredia alebo bezpečnosťou cestnej premávky v súlade s odsekom 3 tohto článku a colné orgány tieto informácie automaticky a elektronicky overujú prostredníctvom prepojenia uvedeného v článku 45 ods. 4 [...].
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie podmienok uvedených v odseku 2, ktoré sa musia splniť, vrátane osobitných podmienok uplatňovaných na dovoz ojazdených vozidiel treťou krajinou dovozu, ktoré súvisia s ochranou životného prostredia a bezpečnosťou cestnej premávky, ak takéto podmienky uvedená tretia krajina oznámila Komisii. Uvedené podmienky musia byť overiteľné pomocou informácií dostupných v elektronických systémoch uvedených v článku 45 ods. 1.

Článok 41

Pozastavenie

1. Ak existujú opodstatnené dôvody domnievať sa, že ojazdené vozidlo na vývoz nespĺňa požiadavky tejto [...] kapitoly, colné orgány pozastavia prepustenie tohto ojazdeného vozidla na vývoz, [...] bezodkladne oznámia toto pozastavenie príslušným orgánom určeným podľa článku 37a a odošlú všetky relevantné informácie, ktoré príslušné orgány potrebujú na určenie toho, či ojazdené vozidlo spĺňa požiadavky tohto nariadenia a možno ho prepustiť na vývoz.
2. Na účely určenia, či je ojazdené vozidlo, na ktoré sa vzťahuje pozastavenie uvedené v odseku 1, v súlade s týmto nariadením, si príslušné orgány môžu vyžiadať od každej osoby zapojenej do vývozu tohto ojazdeného vozidla dodatočné informácie vrátane informácií o jeho predaji alebo preveze vlastníctva vozidla, ako sú kópie faktúry alebo zmluvy a listinné dôkazy o tom, že toto ojazdené vozidlo je určené na ďalšie používanie.

Článok 42

Prepustenie na vývoz

1. Ak bolo prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz pozastavené v súlade s článkom 41, toto ojazdené vozidlo sa prepustí na vývoz po splnení všetkých ostatných požiadaviek a formalít, ktoré sa týkajú takéhoto prepustenia, a ak je splnená jedna z týchto podmienok:
 - a) príslušné orgány určené podľa článku 37a nepožiadali do štyroch pracovných dní od začiatku pozastavenia colné orgány o zachovanie pozastavenia alebo
 - b) príslušné orgány určené podľa článku 37a informovali colné orgány o svojom schválení prepustenia na vývoz podľa tejto [...] kapitoly.
2. Prepustenie na vývoz sa nepovažuje za dôkaz súladu s právom Únie a, najmä s týmto nariadením alebo s nariadením (EÚ) č. 952/2013.

3. [...] Colné orgány automaticky oznamujú výstup vozidla z Únie prostredníctvom prepojenia uvedeného v článku 45 ods. 4 [...] orgánu evidencie vozidiel [...] členského štátu poslednej evidencie[...]. Orgán evidencie vozidiel zaznamená vo svojom vnútroštátnom registri vozidiel, že vozidlo bolo vyvezené do tretej krajiny.

Článok 43

Odmietnutie prepustenia na vývoz

1. Ak príslušný orgán dospeje k záveru, že ojazdené vozidlo, na ktoré sa vzťahuje oznámenie o pozastavení v súlade s článkom 41, nie je v súlade s [...] touto kapitolou, bezodkladne požiada colné orgány, aby ho neprepustili na vývoz a túto skutočnosť im oznámi.
2. Na základe oznámenia od príslušného orgánu podľa odseku 1 colné orgány neprepustia ojazdené vozidlo na vývoz.
3. Ak príslušný orgán dospeje k záveru, že ojazdené vozidlo, ktorého vývoz bol pozastavený, je vozidlom po skončení životnosti, uplatňuje sa nariadenie (EÚ) 2024/1157.

Článok 44

Spolupráca medzi orgánmi a výmena informácií

1. Príslušné orgány členských štátov si vzájomne pomáhajú pri vykonávaní [...] tejto kapitoly výmenou informácií na dvojstrannej úrovni, najmä na účely overenia stavu vozidla, a to aj overenia stavu jeho evidencie v členskom štáte, v ktorom bolo predtým zaevidované.
2. Ako je to potrebné, príslušné orgány členského štátu spolupracujú aj so správnymi orgánmi tretích krajín. Súčasťou takejto spolupráce môže byť výmena relevantných informácií, výkon spoločných kontrol alebo iné formy vzájomnej pomoci, ktoré sa považujú za potrebné na zabezpečenie súladu s uplatniteľnými zákonmi a predpismi upravujúcimi vývoz ojazdených vozidiel.
3. Colné orgány a príslušné orgány členských štátov spolupracujú v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013 a vymieňajú si informácie potrebné na plnenie svojich funkcií podľa tohto nariadenia, a to aj pomocou elektronických prostriedkov. Colné orgány môžu v súlade s článkom 12 ods. 1 a článkom 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013

oznamovať príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je usadený prevádzkovateľ alebo obchodník, dôverné informácie, ktoré colné orgány získali pri plnení svojich povinností alebo ktoré im boli poskytnuté ako dôverné.

4. Ak príslušné orgány dostali informácie v súlade odsekmi 1 až 3 tohto článku, tieto príslušné orgány môžu oznámiť uvedené informácie príslušným orgánom iných členských štátov.
5. Informácie súvisiace s rizikom sa vymieňajú takto:
 - a) medzi colnými orgánmi v súlade s článkom 46 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - b) medzi colnými orgánmi a Komisiou v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - c) medzi colnými orgánmi a príslušnými orgánmi vrátane príslušných orgánov iných členských štátov v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Článok 45

Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, sa používa na výmenu identifikačného čísla vozidla a informácií o evidencii vozidiel a stave ich spôsobilosti na cestnú premávku medzi vnútroštátnymi registrami vozidiel a elektronickými systémami evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku v členských štátoch, ako aj na prepojenie s prostredím centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, ak je to potrebné na účely kontroly a požiadaviek stanovených v [...] tejto kapitole.

2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 poskytuje minimálne tieto funkcie:
- a) výmenu údajov v reálnom čase vnútroštátnymi registrami vozidiel a vnútroštátnymi elektronickými systémami evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku členských štátov, ktoré sú s ním prepojené;
 - b) možnosť automatickej elektronickej kontroly údajov uvedených v protokole o kontrole technického stavu podľa prílohy II k smernici 2014/45/EÚ, dátumu prvej evidencie vozidla, ako aj členského štátu, v ktorom bolo vozidlo naposledy evidované podľa smernice 1999/37/ES, s cieľom určiť, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa požiadavky stanovené v článku 38, článku 39 ods. 1 a článku 40;
 - c) prepojenie s prostredím centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo v súlade s nariadením (EÚ) 2022/2399 na účely výmeny údajov a podpory postupu výmeny informácií uvedeného v článku 39 ods. 1 a článku 40 ods. 2, ako aj podpory oznámení uvedených v článkoch 41 až 43;
 - d) na účely spolupráce s tretími krajinami podľa článku 44 ods. 2 umožňuje elektronickú výmenu informácií s príslušnými orgánmi tretích krajín, ktoré oznámili Komisii podľa článku 40 ods. 2 osobitné podmienky dovozu ojazdených vozidiel, ktoré uplatňujú.
3. Členské štáty vzájomne prepoja svoje vnútroštátne registre vozidiel a vnútroštátne elektronické systémy evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku s elektronickým systémom MOVE-HUB uvedeným v odseku 1. Prepojenie musí byť funkčné do dvoch rokov od prijatia vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.
4. Komisia prepojí systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 so systémom prostredia centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo stanoveným v článku 4 nariadenia (EÚ) 2022/2399, aby bolo možné vykonávať automatizované kontroly podľa článku 39 a článku 40 ods. 2 a oznámenia podľa článkov 41, 42 a 43. Prepojenie musí byť funkčné do štyroch rokov od prijatia vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.

5. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 24 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia potrebné opatrenia na zavedenie funkcií systému MOVE-HUB uvedených v odseku 2 vrátane technických aspektov potrebných na prepojenie vnútroštátnych elektronických systémov so systémom MOVE-HUB, podmienok pripojenia k systému MOVE-HUB, údajov na prenos vnútroštátnymi systémami a formátu na prenos uvedených údajov prostredníctvom prepojených vnútroštátnych systémov.

Vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA VI

PRESADZOVANIE A DODRŽIAVANIE PREDPISOV

Článok 45a

Povinnosti pre niektoré online platformy

13. Na účely súladu s článkom 30 ods. 1 písm. d) a e) nariadenia (EÚ) 2022/2065 poskytovatelia online platforiem, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly III oddielu 4 nariadenia (EÚ) 2022/2065 a ktorí umožňujú spotrebiteľom uzatvárať s výrobcami zmluvy na diaľku, získavajú od výrobcov, ktorí spotrebiteľom nachádzajúcim sa v Únii ponúkajú vozidlá, tieto informácie, a to predtým, ako im umožnia využívať služby:
- (a) informácie o registrácii výrobcov v zmysle článku 19 v členskom štáte, v ktorom sa spotrebiteľ nachádza, a registračné čísla výrobcu v uvedenom registri;
 - (b) čestné vyhlásenie výrobcu, ktorým sa zaväzuje ponúkať len výrobky alebo služby, ktoré sú v súlade s uplatniteľnými pravidlami práva Únie, vrátane čestného vyhlásenia výrobcu, ktorým potvrdzuje, že ponúka len vozidlá, v súvislosti s ktorými sú v členskom štáte, v ktorom sa spotrebiteľ nachádza, splnené požiadavky rozšírenej zodpovednosti výrobcu uvedené v článku 16 tohto nariadenia.

Článok 46

Kontroly

0. Členské štáty na účely presadzovania tohto nariadenia vypracujú stratégie kontroly zamerané na odhaľovanie nezákonných činností v oblasti zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti a ich častí a komponentov. V týchto stratégiách sa stanovujú opatrenia uvedené v odsekoch 1, 2 a 3 tohto článku.
1. Členské štáty na účely presadzovania tohto nariadenia kontrolujú:
 - a) autorizované zariadenia na spracovanie;
 - b) [...]/zberné miesta;
 - c) iné zariadenia a hospodárske subjekty, ktoré [...] by mohli byť zapojené do zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti alebo do predaja náhradných dielov a komponentov.
2. [...]Celkový počet podozrivých nezákonných činností a zákonne pôsobiacich subjektov, ktoré každý kalendárny rok podliehajú kontrole sa vypočíta ako aspoň 10 % prevádzkovateľov uvedených v odseku 1 písm. a) a [...]b[...].
3. Členské štáty takisto vykonávajú kontroly vývozu ojazdených vozidiel s cieľom overiť súlad s článkami 36 a 38.

Článok 47

Spolupráca pri presadzovaní predpisov na vnútroštátnej úrovni a medzi členskými štátmi

1. Pokiaľ ide o všetky relevantné príslušné orgány zúčastnené na presadzovaní tohto nariadenia, členské štáty zavedú účinné mechanizmy, ktoré uvedeným orgánom umožnia vnútroštátnu spoluprácu a koordináciu pri tvorbe a vykonávaní politík týkajúcich sa presadzovania predpisov a činností súvisiacich s monitorovaním evidencie vozidiel a ich vyradením z evidencie, pozastavením a zrušením osvedčenia o evidencii, ako aj s predchádzaním nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti.

2. Členské štáty vzájomne spolupracujú na bilaterálnej a multilaterálnej úrovni s cieľom uľahčiť prevenciu a odhaľovanie nezákonného spracovania vozidiel po skončení životnosti. Vymieňajú si príslušné informácie o evidencii, vyradení z evidencie, pozastavení a zrušení osvedčení o evidencii vozidiel prostredníctvom systému elektronickej výmeny uvedeného v článku 45. Vymieňajú si aj príslušné informácie o autorizovaných zariadeniach na spracovanie a o prevádzkovateľoch opráv a údržby, ktorí nemajú povolenie ako autorizované zariadenia na spracovanie, ako aj o iných zariadeniach a hospodárskych subjektoch, ktoré vykonávajú činnosti týkajúce sa spracovania vozidiel po skončení životnosti. V rámci stanovených štruktúr si vymieňajú skúsenosti a poznatky týkajúce sa opatrení v oblasti presadzovania predpisov.

Súčasťou výmeny údajov v evidencii vozidla je aj prístup k výmene údajov o výkonnosti, povahe a výsledkoch kontrol, ktoré vykonali príslušné orgány členských štátov na účely uľahčenia presadzovania tohto nariadenia.

3. Členské štáty informujú Komisiu, ktorí ich stáli zamestnanci zodpovedajú za spoluprácu uvedenú v odseku 2 tohto článku a v článku 44.

Článok 48

Sankcie

Členské štáty do [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] stanovujú pravidlá ukladania sankcií uplatniteľných za porušenie článku 15 ods. 1, článku 16, článku [...]18 ods. 1, článku 22 ods. 1 a 2, článkov 23 a 24, článku 25 ods. 1 a 2, článkov [...]27 až 32 a článkov 34, 35, 37 a 38 tohto nariadenia a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zaistenie ich vykonania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach bezodkladne informujú Komisiu a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá sa ich týka.

Oznamovanie informácií Komisii

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] členské zverejňujú v súhrnnom formáte za každý kalendárny rok a vo formáte stanovenom Komisiou podľa odseku 5 nasledujúce údaje, ktoré vychádzajú z informácií a údajov prijatých od výrobcov, organizácií zodpovednosti výrobcov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom:
 - a) počet vozidiel zaevidovaných v členskom štáte;
 - b) počet vozidiel sprístupnených na trhu prvýkrát na území členského štátu;
 - c) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti zozbieraných a zbavených znečistenia v členskom štáte;
 - d) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti recyklovaných na území členského štátu;
 - e) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti vyvezených alebo prepravených na ďalšie spracovanie do iného členského štátu alebo tretej krajiny;
 - f) počet vydaných osvedčení o zničení;
 - g) [...]/celkovú hmotnosť a v relevantných prípadoch množstvo častí, komponentov a materiálov odstránených z vozidiel po skončení životnosti na účely:
 - i) opätovného použitia;
 - ii) repasovania alebo renovácie;
 - iii) recyklácie;
 - iv) zhodnocovania vrátane energetického zhodnotenia;
 - v) zneškodňovania;

- h) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti spracovaných odlišným spôsobom ako v písmene d);
- i) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti použitých na spätné zasypávanie;
- j) miery cieľov stanovených v článku 34, ktoré dosiahli všetci prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom pôsobiaci v členskom štáte;
- k) využitie výnimky stanovenej v článku 30 ods. 2 a spôsob, akým ju nahlasujúci členský štát monitoroval;
- l) údaje o organizáciách zodpovednosti výrobcov vrátane názvov právnických osôb, ktoré zastupujú;
- m) údaje o uplatňovaní článku 21.

Členské štáty zverejnia údaje uvedené v odseku 1 do 18 mesiacov od skončenia vykazovaného obdobia, za ktoré sa zbierali. Údaje musia byť strojovo čitateľné, triediteľné a vyhľadateľné a musia zodpovedať otvoreným normám na použitie tretími stranami. Členské štáty oznamujú Komisii, kedy sprístupnia údaje uvedené v prvom pododseku.

Prvým vykazovaným obdobím je prvý kalendárny rok po prijatí vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.

- 2. K údajom sprístupňovaným členskými štátmi v súlade s odsekom 1 sa pripája správa o kontrole kvality. Uvedené informácie sa predkladajú vo formáte stanovenom Komisiou podľa odseku 5.
- 3. Členské štáty vypracujú každých päť rokov správu, v ktorej zhrnú:
 - n) stimuly zavedené na podporu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov v súlade s článkom 33;
 - a) uplatňovanie sankcií a iných postihov stanovených v ich vnútroštátnom práve za porušenie tohto nariadenia prijatých v súlade s článkom 48 vrátane zoznamu oznámených druhov porušenia a druhov prijatých opatrení;
 - b) výsledky kontrol vykonaných v súlade s článkom 46;

- c) spôsob uplatňovania vymedzenia pojmov „vozidlo po skončení životnosti“ a „ojazdené vozidlo“ vrátane praktických ťažkostí zistených v tejto súvislosti.

Členské štáty predložia Komisii správu do šiestich mesiacov od skončenia päťročného obdobia, na ktoré sa správa vzťahuje. Prvá správa sa poskytne Komisii do [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 6 rokoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Komisia preskúma správy predložené členskými štátmi a podľa potreby vypracuje správu o získaných informáciách s cieľom uľahčiť výmenu informácií o najlepších postupoch uplatňovaných v členských štátoch.

4. Na účely monitorovania vykonávania tohto nariadenia Komisia zhromaždí a preskúma informácie sprístupnené v súlade s týmto článkom.
5. Komisia prijme vykonávacie akty na stanovenie:
- a) metodiky a pravidiel výpočtu, overovania a vykazovania údajov v súlade s odsekom 1 vrátane:
- i) metodiky určovania množstva a hmotnosti častí, komponentov a materiálov odstraňovaných na účely uvedené v odseku 1 písm. g), h) a i);
- ii) metodiky určovania hmotnosti recyklovaného odpadu vrátane bodov výpočtu a meracích bodov a podľa potreby možností uplatňovania priemernej miery strát;
- iii) metodiky výpočtu a overovania dosiahnutia cieľov opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania uvedených v článku 34 vrátane kombinovaného drvenia vozidiel po skončení životnosti s iným odpadom uvedeným v článku 28 a časti G bode 1 prílohy VII;
- b) formátu na podávanie správ Komisii podľa odseku 1, ako aj formátu správy o kontrole kvality.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 30 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

6. Výrobcovia, organizácie zodpovednosti výrobcov, prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom a ostatné príslušné hospodárske subjekty poskytujú orgánom presné a spoľahlivé údaje, ktoré umožňujú členským štátom plniť svoje oznamovacie povinnosti podľa tohto článku.

KAPITOLA VII

DELEGOVANÉ PRÁVOMOCI A POSTUP VÝBORU

Článok 50

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2b a 4, článku 6 ods. 2b, 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, [...]/článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4[...], článku 37 ods. 6[...], [...] článku 40 ods. 3 a článku 55 ods. 2a sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [OP: vložte dátum = nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 2b a 4, článku 6 ods. 2b, 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, [...] článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4[...], článku 37 ods. [...] 6, [...] článku 40 ods. 3 a článku 55 ods. 2a môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 2b, článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 2b, 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, [...] článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4[...], článku 37 ods. [...] 6, [...] článku 40 ods. 3 a článku 55 ods. 2a nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov od dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 51

Postup výboru

1. Komisii pomáha:
 - a) ____ výbor zriadený podľa článku 39 smernice 2008/98/ES[...];
 - b) Technický výbor – motorové vozidlá, ak sa vykonávací akt týka výrobcu vozidiel;

- c) Výbor pre spôsobilosť na cestnú premávku, ak sa vykonávací akt týka prepojenia vnútroštátnych registrov vozidiel a vnútroštátnych registrov evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku.

[...] Uvedené výbory sú [...] výbormi v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme vykonávací akt a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA VIII

ZMENY

Článok 52

Zmeny nariadenia (EÚ) 2023/1542

Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2023/1542 sa mení v súlade s prílohou XII k tomuto nariadeniu. Položka 5a), 5b)i), 5b)ii) a 16 prílohy II k smernici 2000/53/ES sa neuplatňujú.

Článok 53

Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1020 a nariadenia (EÚ) 2024/1252

1. V prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2019/1020 sa vypúšťajú body 10 a 11.
2. Nariadenie (EÚ) 2024/1252 sa mení takto:

- 1) Článok 2 bod 43 sa vypúšťa.
2) Článok 2 bod 44 sa mení takto:

„...ľahký dopravný prostriedok“ je akékoľvek ľahké kolesové vozidlo, ktoré môže byť poháňané len elektrickým motorom alebo kombináciou motora a ľudskej sily, vrátane elektrických skútrov, elektrických bicyklov a typovo schválených vozidiel kategórií L_{1e} a L_{2e} s výnimkou typovo schválených vozidiel kategórií L_{3e} až L_{7e} v zmysle vymedzenia v článku 4 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;“

- 3) Článok 28 ods. 1 sa mení takto:

„1. Od dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 2 každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá uvádza na trh zariadenia na zobrazovanie magnetickou rezonanciou, zariadenia na výrobu veternej energie, priemyselné roboty, [...] ľahké dopravné prostriedky, zariadenia na výrobu chladu, tepelné čerpadlá, elektromotory, a to aj v prípade, že sú elektromotory integrované v iných výrobkoch, automatické práčky, bubnové sušičky, mikrovlnné rúry, vysávače alebo umývačky riadu, musí zabezpečiť, aby tieto výrobky boli označené výrazným, jasne čitateľným a nezmazateľným označením, na ktorom sa uvádza:“

4) Článok 28 ods. 10 sa mení takto:

„10. Tento článok sa od 24. mája 2029 uplatňuje na zariadenia na zobrazovanie magnetickou rezonanciou [...] a ľahké dopravné prostriedky vrátane [...] typovo schválených [...] vozidiel kategórií L_{1e} a L_{2e} v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 168/2013.“

5) Článok 28 ods. 11 sa mení takto:

„Tento článok sa neuplatňuje na kategórie vozidiel uvedené v [OP: vložte číslo nariadenia o vozidlách po skončení životnosti].

[...][...][...]“

6) Článok 29 ods. 6 sa mení takto:

„V prípade zariadení na zobrazovanie magnetickou rezonanciou [...] a ľahkých dopravných prostriedkov [...] vrátane typovo schválených [...] vozidiel kategórií L_{1e} a L_{2e} v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 168/2013 sa požiadavky stanovené v odsekoch 1 a 5 začnú uplatňovať po piatich rokoch odo dňa nadobudnutia účinnosti delegovaného aktu uvedeného v odseku 2.“

7) Článok 29 ods. 7 sa mení takto:

„Tento článok sa neuplatňuje na kategórie vozidiel uvedené v [OP: vložte číslo nariadenia o vozidlách po skončení životnosti].

[...][...][...]“

8) Články 40 až 41 a článok 49 ods. 2 sa vypúšťajú.

Článok 54

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858 a nariadenia (EÚ) č. 168/2013

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013 sa menia [...] v súlade s prílohou X k tomuto nariadeniu.

KAPITOLA IX

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 55

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 203* [*OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 95 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a vypracuje správu o jeho uplatňovaní a vplyve na životné prostredie, ľudské zdravie a fungovanie jednotného trhu, a predloží ju Európskemu parlamentu a Rade.
2. So zreteľom na technický pokrok a praktické skúsenosti získané v členských štátoch, ako aj na každú revíziu nariadenia (ES) č. 1907/2006 Komisia vo svojej správe uvedie hodnotenie tohto nariadenia z hľadísk, ktorými sú:
 - a) potreba rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, a to najmä ustanovení kapitol II a III, [...] na vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858, kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) [...] nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a na vozidlá na špeciálne účely kategórií M₂, M₃, N₂, a N₃ [...] v zmysle vymedzenia v článku [...] 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858;

- a1) potreba rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, a to najmä ustanovení kapitoly Va, na vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;
- b) opatrenia týkajúce sa poskytovania informácií o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách a potreba zavedenia ďalších ustanovení týkajúcich sa látok vzbudzujúcich obavy, ktoré môžu ovplyvniť vysokokvalitnú recykláciu vozidiel po skončení ich životnosti;
- c) opatrenia týkajúce sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti stanovené v kapitole IV vrátane úrovni cieľov stanovených v článku 34 a potreba ich revízie;
- c1) potreba rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o cieľové úrovne recyklácie stanovené v článku 34, na kategórie vozidiel, na ktoré sa podľa tohto nariadenia článok 34 nevzťahuje;
- d) prípady porušenia a účinnosť, primeranosť a odrádzajúci účinok sankcií, ako sa stanovuje v článku 48;
- e) potreba zmeniť článok 5 tohto nariadenia;
- f) rozsah, v akom sa vyriešil problém stratených vozidiel, a potreba zahrnúť ďalšie opatrenia na riešenie otázky výsledovateľnosti vozidiel;
- g) požiadavky na obsah recyklovaného plastu vrátane cieľov a povinností týkajúcich sa recyklačných zariadení v Únii a mimo nej, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 1c a 2, [...] a potreba [...] revízie na tomto základe. V tomto posúdení sa zohľadní aj vývoj v oblasti ocele a hliníka, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 3 a v iných príslušných právnych predpisoch EÚ, ako napríklad v nariadení (EÚ) 2025/40 alebo nariadení (EÚ) 2024/1781, s cieľom zabezpečiť súdržnosť a zosúladenie;
- h) opatrenie týkajúce sa mechanizmu alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stanú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte, stanovené v článku 22 a potreba jeho revízie.

2a. Komisia do 31. decembra 203* [OP: vložte dátum = posledný deň roka nasledujúceho po uplynutí 95 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] preskúma stav technologického vývoja a environmentálne vlastnosti obsahu plastov na biologickej báze vo vozidlách, pričom zohľadní kritériá udržateľnosti stanovené v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001.

2b. Komisia vo vhodných prípadoch na základe uvedenej správy predloží legislatívny návrh s cieľom:

- i) stanoviť požiadavky na udržateľnosť surovín na biologickej báze v plastoch použitých vo vozidlách;
- ii) stanoviť ciele na zvýšenie používania surovín na biologickej báze v plastoch použitých vo vozidlách;
- iii) posúdiť, do akej miery to možno skombinovať s cieľmi stanovenými v článku 6 ods. 1 alebo to k nim doplniť;
- iv) vo vhodných prípadoch zmeniť vymedzenie pojmu plast na biologickej báze stanovené v článku 3 ods. 1 bode 43.

Nie je tým dotknutý článok 7a nariadenia (EÚ) 2019/631.

Článok 56

Zrušovacie a prechodné ustanovenia

1. Smernica 2000/53/ES sa zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...]24 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Nadalej sa však uplatňujú nasledujúce ustanovenia smernice 2000/53/ES:

- a) článok 4 ods. 2 do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 71 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] bez ohľadu na článok 52 tohto nariadenia;

- b) článok 5 ods. 4 druhý pododsek, článok 6 ods. 3 druhý pododsek, článok 7 ods. 1, článok 8 ods. 3 a 4 do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
- b1) článok 6 ods. 3 prvý pododsek a príloha I do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po [...]35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
- c) článok 7 ods. 2 písm. b) do 31. decembra 20** [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
- d) článok 9 ods. 1a prvý a tretí pododsek, ods. 1b a 1d do [OP: vložte dátum = *posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*];
- e) článok 9 ods. 1a druhý pododsek do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 59 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

2. Smernica 2005/64/ES sa zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 71 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Jej článok 6 ods. 3 sa však zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = *posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*].

3. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkami zhody uvedenými v prílohe XI.

4. Odchyľne od článku 8 ods. 2 ak toto ustanovenie odkazuje na článok 4, sa takýto odkaz do [72 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vykladá ako odkaz na článok 5 smernice 2005/64.

Odchyľne od článku 8 ods. 2 ak toto ustanovenie odkazuje na článok 5, sa takýto odkaz do [72 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vykladá ako odkaz na článok 6 smernice 2005/64.

Článok 56a

Uplatniteľnosť na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko

1. Články 15 až 30, 33 až 35 a článok 36 ods. 2 sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.
2. Článok 14 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, uplatňuje len v súvislosti s článkami 31 a 32 a článkom 36 ods. 1.
3. Články 46 ods. 1 písm. a) a článok 46 ods. 2 sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.
4. Články 47 ods. 1 a 2 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, neuplatňujú v súvislosti s predchádzaním nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti.
5. Článok 47 ods. 2 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, neuplatňuje v súvislosti s výmenou relevantných informácií o autorizovaných zariadeniach na spracovanie.
6. Článok 48 sa neuplatňuje na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, v súvislosti s článkom 15 ods. 1, článkom 16, článkom 19 ods. 1, článkom 22 ods. 1 a 2, článkami 23, 24, článkom 25 ods. 1 a 2, článkami 26 až 30, 34 a 35.
7. Článok 49 ods. 1 písm. c), d), f), písm. g) bod iii), iv), v), písm. h), i), j), k), l) a m) a článok 49 ods. 3 písm. n) sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.

Článok 57

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...]24 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Článok 54 sa však uplatňuje od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po [...]36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHY

k návrhu

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami
po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020
a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES

PRÍLOHA I

KRITÉRIÁ NA URČENIE TOHO, ČI JE [...] VOZIDLO VOZIDLOM PO SKONČENÍ
ŽIVOTNOSTI

V tejto prílohe sa stanovujú kritériá na určenie toho, či je vozidlo vozidlom po skončení životnosti,
a uplatňujú sa takto:

1. V časti A sa stanovujú kritériá na posúdenie neopraviteľnosti vozidla. Ak je splnené
jedno alebo viaceré z týchto kritérií, vozidlo sa považuje za vozidlo po skončení
životnosti.

Na určenie toho, či vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti, nezávislý
automobilový odborník posúdi, či vozidlo spĺňa kritériá prílohy I časti A. Členské štáty
môžu zostaviť úplný zoznam nezávislých automobilových odborníkov, ktorí budú
vykonávať tieto posúdenia.

2. Ak nie je splnené žiadne z kritérií časti A, vozidlo sa posudzuje aj na základe kritérií
časti B. Ak je splnené jedno alebo viaceré z kritérií časti B, je potrebná ďalšia analýza
s cieľom určiť, či vozidlo možno do dvoch rokov od posúdenia opraviť dostatočne na to,
aby získalo protokol o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ
v členskom štáte, v ktorom bolo pred opravou evidované.

Ak sa na základe posúdenia zistí, že vozidlo nemožno v rámci tejto lehoty opraviť, považuje sa za vozidlo po skončení životnosti. Ak sa na základe posúdenia zistí, že vozidlo možno v rámci tejto lehoty opraviť, nepovažuje sa za vozidlo po skončení životnosti. Ak do dvoch rokov od technického posúdenia vlastník vozidla nepredloží príslušnému orgánu protokol o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ, vozidlo sa považuje za vozidlo po skončení životnosti.

Na určenie toho, či vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti, nezávislý automobilový odborník posúdi vozidlo podľa bodu 2 prvého pododseku. Členské štáty môžu zostaviť zoznam nezávislých automobilových odborníkov, ktorí budú vykonávať tieto posúdenia.

3. Vozidlo, ktoré spĺňa kritériá časti A alebo časti B, nie je vozidlom po skončení životnosti, pokiaľ spĺňa kritériá časti C.

ČASŤ A

KRITÉRIÁ POSUDZOVANIA [...] VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

1. Vozidlo je [...] [...] [...] vozidlom po skončení životnosti, keď spĺňa jedno alebo viac z týchto kritérií:
- a) bolo rozrezané na kusy [...] [...] [...];
 - b) má jeden alebo viaceré vstupné body [...] zvarené alebo vyplnené izolačnou penou;
 - c) [...] zhorelo do stavu, keď je úplne zničený motorový priestor alebo priestor pre cestujúcich;
 - d) bolo ponorené do vody po úroveň nad prístrojovou doskou;
 - e) jeden alebo viac nasledujúcich komponentov vozidla nemožno technicky opraviť ani vymeniť:
 - i) komponenty styku so zemou (napr. pneumatiky a kolesá), odpruženie, riadenie, brzdy a komponenty ich ovládania;

- ii) upevnenie a spoje sedadiel;
- iii) airbagy, predpínače bezpečnostných pásov, bezpečnostné pásy a ich koncové funkčné komponenty;
- iv) rám a podvozok (šasi) vozidla;

f) jeho konštrukčné a bezpečnostné komponenty majú nevratné technické chyby a v dôsledku toho ich nemožno vymeniť, napr. starnutie kovu, viacnásobné praskliny v podkladovom nátere alebo rozsiahla perforačná korózia;

g) jeho oprava si vyžaduje výmenu [...] karosérie alebo zostavy podvozka, ktorou zanikne pôvodná totožnosť vozidla;

h) bolo odovzdané na spracovanie autorizovanému zbernému miestu alebo autorizovanému zariadeniu na spracovanie alebo mu bolo vydané osvedčenie o zničení;

i) poisťovňa ho na základe technického posúdenia, ktoré vykonal automobilový odborník, vyhlásila za technickú totálnu škodu;

j) chýbajú mu prvky, na základe ktorých by mohlo byť identifikované, najmä identifikačné číslo vozidla.

2. [...]

3. [...]

ČASŤ B

[...]ZOZNAM ORIENTAČNÝCH KRITÉRIÍ PRE VOZIDLÁ PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Posudzujú sa tieto kritériá[...]:

- b) [...] [...]vlastník vozidla je neznámy alebo je vozidlo opustené;
- c) požadovaná vnútroštátna kontrola technického stavu mu chýba dlhšie ako dva roky od dátumu, keď sa táto kontrola naposledy vyžadovala, alebo nebolo poistené najmenej dva roky;
- d) nie je primerane chránené pred poškodením počas uskladnenia, prepravy, nakládky a vykládky; [...]

- e) [...] poisťovňa ho vyhlásila za ekonomickú totálnu škodu;
- f) náklady potrebné na opravu tohto vozidla do technického stavu, ktorý by postačoval na získanie protokolu o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ, a jeho súčasná hodnota presahuje jeho odhadovanú trhovú hodnotu po oprave;
- g) bolo ponorené vo vode po úroveň pod prístrojovou doskou a poškodil sa jeho motor alebo elektrický systém;
- h) nie sú k nemu pripojené jedny alebo viaceré dvere;
- i) palivo alebo pary paliva, ktoré unikajú, predstavujú riziko požiaru alebo výbuchu;
- j) plyn, ktorý uniká z jeho systému na skvapalnený plyn, predstavuje riziko požiaru a výbuchu;
- k) jeho prevádzkové kvapaliny (palivo, brzdová kvapalina, nemrznúca kvapalina, elektrolytický roztok akumulátorovej kyseliny, chladiaca kvapalina) vytiekli a predstavujú riziko znečistenia vôd;
- l) má nadmerne opotrebované komponenty brzd a riadenia; [...]
- m) jeho oprava si vyžaduje výmenu motora alebo prevodovky alebo
- n) bolo rozobraté.

ČASŤ C

KRITÉRIÁ PRE VÝNIMKY PRE VOZIDLÁ PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

ODDIEL 1

VOZIDLÁ S OSOBITNÝM KULTÚRNYM VÝZNAMOM

1. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, alebo jeden z ním určených povoľujúcich orgánov môžu vozidlo uznať za vozidlo s osobitným kultúrnym významom, ak spĺňa všetky tieto kritériá:

- a) jeho jedinečnú historickú alebo kultúrnu hodnotu alebo stav zdokumentoval vlastník vozidla alebo príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, alebo ide o jediné upravené alebo na zákazku vyrobené vozidlo, ktoré bolo individuálne schválené v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858 alebo vnútroštátnym právom;
- b) vlastník je známy a možno ho identifikovať;
- c) časti vozidla možno identifikovať sériovým číslom alebo inou formou identifikácie, ktorú poskytol výrobca alebo pridelil príslušný orgán;
- d) vozidlo možno identifikovať podľa identifikačného čísla vozidla (VIN) alebo sériového čísla, alebo inou formou identifikácie, ktorú poskytol výrobca alebo pridelil príslušný orgán.

Na žiadosť vlastníka vozidla na účely vývozu a pred jeho vývozom vydajú príslušné orgány v členskom štáte evidencie osvedčenie, v ktorom sa vozidlo uzná za vozidlo s osobitným kultúrnym významom, ak sú splnené uvedené kritériá.

3. Vlastník vozidla zabezpečí, aby:

- a) bolo vozidlo primerane chránené pred poškodením počas uskladnenia, prepravy, nakladania a vykladania;
- b) sa vozidlo uchovávalo a manipulovalo sa s ním vhodným spôsobom šetrným k životnému prostrediu v súlade s právom Únie alebo vnútroštátnym právom;
- c) sa colným orgánom na požiadanie poskytlo alebo sprístupnilo osvedčenie uvedené v odseku 1.

4. Súlad vozidla s kritériami podľa odseku 1 a odseku 2 sa overuje minimálne každých päť rokov alebo v prípade zmeny vlastníka.

ODDIEL 2

ĎALŠIE VÝNIMKY

1. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, alebo jeden z ním určených povoľujúcich orgánov môžu na žiadosť vlastníka vozidla udeliť výnimku vozidlu, ktoré sa považuje za vozidlo po skončení životnosti v súlade s časťou A alebo časťou B, ak je dotknuté vozidlo predmetom reštaurovania.

Vlastník vozidla predloží príslušným orgánom plán reštaurovania zahŕňajúci špecifikáciu potrebných technických a finančných zdrojov na opravu vozidla do technického stavu postačujúceho na získanie protokolu o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ. Plán reštaurovania schvaľuje nezávislý automobilový odborník.

Príslušné orgány môžu udeliť výnimku, ak možno vozidlo do piatich rokov obnoviť do takého technického stavu, aby prešlo kontrolou technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ. Ak sa príslušné orgány domnievajú, že v pláne reštaurovania nie sú poskytnuté dostatočné informácie na preukázanie toho, že vozidlo možno obnoviť do požadovaného stavu, môžu požiadať vlastníka vozidla, aby tento plán upravil.

2. Vlastník vozidla zabezpečí, aby:
- a) bolo vozidlo primerane chránené pred poškodením počas uskladnenia, prepravy, nakladania a vykladania;
 - b) sa vozidlo uchovávalo a manipulovalo sa s ním vhodným spôsobom šetrným k životnému prostrediu v súlade s právom Únie alebo vnútroštátnym právom.
3. Ak do piatich rokov od predloženia plánu reštaurovania vlastník vozidla nepredloží príslušnému orgánu protokol o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ, príslušný orgán vyhlási vozidlo za vozidlo po skončení životnosti a požiada vlastníka vozidla, aby ho bez zbytočného odkladu odovzdal do autorizovaného zariadenia na spracovanie alebo zberného miesta. Príslušné orgány môžu lehotu na reštaurovanie predĺžiť o ďalšie obdobia piatich rokov. Každé predĺženie lehoty vychádza z aktualizovaného plánu reštaurovania, ktorý schvaľuje nezávislý automobilový odborník.
4. Náklady súvisiace s reštaurovaním a posúdeniami vykonanými nezávislými automobilovými odborníkmi znáša vlastník vozidla.

PRÍLOHA II

VÝPOČET MIER OPÄTOVNEJ POUŽITEĽNOSTI, RECYKLOVATEĽNOSTI A ZHODNOTITEĽNOSTI

Na účely tejto prílohy „referenčné vozidlo“ je verzia typu vozidla, ktorú identifikuje schvaľovací orgán po konzultácii s výrobcou vozidla a v súlade s kritériami stanovenými v prílohe II časti A ako najproblematickejšiu z hľadiska opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti.

ČASŤ A

1. Materiály prítomné vo vozidle a ich príslušné podiely a umiestnenia sa špecifikujú spolu so všetkými príslušnými informáciami potrebnými na správny výpočet mier recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti.
2. Hmotnosť sa uvádza v kg na jedno desatinné miesto. Miera sa vypočítava v percentách na jedno desatinné miesto a zaokrúhľuje sa takto:
 - a) ak je číslica za desatinnou čiarkou medzi 0 a 4, celé číslo sa zaokrúhli nadol;
 - b) ak je číslica za desatinnou čiarkou medzi 5 a 9, celé číslo sa zaokrúhli nahor.
3. Na účely výberu referenčných vozidiel sa musia zohľadniť tieto kritériá:
 - a) typ karosérie;
 - b) dostupné úrovne výbavy;
 - c) dostupné doplnkové vybavenie, ktoré možno namontovať v rámci zodpovednosti výrobcu vozidla.

4. Ak sa typovému schvaľovaciemu orgánu nepodarí spolu s výrobcom vozidla identifikovať najproblematickejšiu verziu typu vozidla v zmysle opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, vyberie sa jedno referenčné vozidlo pre:
 - a) každý „typ karosérie“ v zmysle vymedzenia v časti C bode 2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 v prípade vozidiel kategórie M₁;
 - b) každý „typ karosérie“, t. j. dodávkové vozidlo, podvozok s kabínou, pick up atď. v prípade vozidiel kategórie N₁.
5. Na účely kontroly materiálov a hmotností komponentov výrobca vozidla sprístupní vozidlá a komponenty, ktoré typový schvaľovací orgán považuje za nevyhnutné.

ČASŤ B

1. Na to, aby sa komponenty alebo časti považovali za opätovne použiteľné, musia byť odstrániteľné jednoduchým a nedeštruktívnym spôsobom.
2. Celková hmotnosť opätovne použiteľných častí, komponentov a materiálov sa musí považovať za opätovne použiteľnú, recyklovateľnú a zhodnotiteľnú na 100 %.
3. Časti a komponenty uvedené v časti B bodoch 1 a 2 prílohy VII sa považujú za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %. Časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VII sa považujú za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %. Metodikou sa musí zabezpečiť, aby sa v prípade zmeny prílohy VII výsledné rozšírenie zoznamu častí a komponentov uvedených v časti E uvedenej prílohy tieto novšie doplnené časti a komponenty považovali za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %.
4. Výpočet mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti je v súlade so stratégiou obehovosti, pričom zodpovedá technologickému pokroku v oblasti technológií spracovania po skončení životnosti.

PRÍLOHA III

PODMIENKY A HODNOTY MAXIMÁLNEJ KONCENTRÁCIE PRÍTOMNOSTI OLOVA, ORTUTI, KADMIA A ŠEŠŤMOCNÉHO CHRÓMU V MATERIÁLOCH, ČASTIACH A KOMPONENTOCH

Dovolená je maximálna hodnota koncentrácie látok do 0,1 hm. % v homogénnom materiáli v prípade olova, šesťmocného chrómu a ortuti a do 0,01 hm. % v homogénnom materiáli v prípade kadmia.

Náhradné diely dodané na trh po 1. júli 2003 a používané vo vozidlách uvedených na trh pred 1. júlom 2003 s výnimkou vyvažovacích závaží na kolesá, uhlíkových kief pre elektrické motory a brzdových obložení sú vyňaté z ustanovenia článku 5 ods. 2 tohto nariadenia.

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
<i>Olovo ako legujúci prvok</i>		
1a) Oceľ na účely obrábania a komponenty z ocele galvanizovanej ponorením do roztaveného kovu, s obsahom olova do 0,35 hm. %		
1b) Nepretržite galvanizované oceľové plechy s obsahom olova do 0,35 hm. %	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
2a) Hliník na účely obrábania s obsahom olova do 2 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2005	
2b) Hliník s obsahom olova do 1,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	
2c)i) Hliníkové zliatiny na účely obrábania s obsahom olova do 0,4 hm. %	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2028 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
2c)ii) Hliníkové zliatiny neuvedené v položke 2c)i) s obsahom olova do 0,4 hm. % ((2)	<u>vozidlá typovo</u> <u>schválené pred</u> <u>1. januárom 2027</u> <u>a náhradné diely</u> <u>do takýchto vozidiel</u> [...]	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
<u>2c)iii) Olovo v hliníkových liatych zliatinách s obsahom olova do 0,3 hm. % , ak pochádza z recyklácie olovnatého hliníkového šrotu</u>	<u>vozidlá typovo schválené po 31. decembri 2026 a náhradné diely do takýchto vozidiel</u>	
3. Zliatiny medi s obsahom olova do 4 hm. %	[...](1)	
4a) Ložiskové panvy a puzdrá	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	
4b) Ložiskové panvy a puzdrá v motoroch, prevodových systémoch a kompresoroch klimatizačných systémov	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2011	
<i>Olovo a zličeniny olova v súčiastkach</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
6. Tlmiče kmitov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X
7a) Vulkanizačné činidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2005	
7b) Vulkanizačné činidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2006	
7c) Tmeliace činidlá pre elastoméry pri použití v hnacích systémoch, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2009	
<u>Olovo v spájkach alebo náteroch v elektrických a elektronických zariadeniach uvedených v nasledujúcich položkách</u>		

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
8a) Olovo v spájkach na pripevnenie elektrických a elektronických komponentov k elektronickým panelom plošných spojov a olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách iných komponentov než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktných kolíkoch a na elektronických paneloch plošných spojov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8b) Olovo v spájkach v iných elektrických zariadeniach než zvaroch na elektronických paneloch plošných spojov alebo na skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2011 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8c) Olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2013 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8d) Olovo použité vo zvaroch na skle v meračoch prietokového množstva vzduchu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2015 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8e) Olovo v spájkach s vysokou teplotou tavenia (t. j. zliatiny olova s obsahom olova aspoň 85 hm. %)	(1)	X([...]/ 3)

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
8f)i) Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2017 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([.../ 3)
8f)ii) Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov iných ako spojovacia časť konektorov káblových zväzkov vozidla	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2024 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([.../ 3)
8g)i) Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci súprav integrovaných obvodov s lícnym čipom (Flip Chip)	vozidlá typovo schválené pred 1. októbrom 2022 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([.../ 3)

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
8g)ii) Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci súprav integrovaného obvodu s lícnyim čipom (Flip Chip), ak toto elektrické spojenie obsahuje jednu z týchto súčastí: 1. technologický uzol polovodiča 90 nm alebo viac; 2. jednotlivý čip s plochou 300 mm² alebo viac v ktoromkoľvek technologickom uzle polovodiča; 3. zostavy s vrstvenými čipmi s plochou čipu 300 mm² alebo viac, alebo kremíkové vložky s plochou 300 mm² alebo viac.	[...]/vozidlá typovo schválené [...]/<u>pred</u> 1. [...]/<u>januárom 2030</u> a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8h) Olovo v spájkach na pripevnenie výmenníkov tepla k chladiču v zostavách silových polovodičov s čipom vo veľkosti aspoň 1 cm² plochy projekcie a s menovitou hustotou prúdu aspoň 1 A na mm² plochy kremíkového čipu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8i) Olovo v spájkach pri elektrickom glazovaní na skle s výnimkou zvarov na vrstvenom skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
8j) Olovo v spájkach na spájkovanie na vrstvenom skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2020 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
8k) Spájkovanie v zariadeniach ohrievania použitím ohrievacieho prúdu s minimálnou intenzitou 0,5 A pre príslušný spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla s maximálnou hrúbkou steny 2,1 mm. Táto výnimka sa nevzťahuje na spájkovanie kontaktov integrovaných do medziľahlého polyméru.	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2024 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X([...]/ 3)
9. Sedlá ventilov	ako náhradné súčiastky pre typy motorov vyvinuté pred 1. júlom 2003	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
10a) Elektrické a elektronické komponenty, ktoré obsahujú olovo v skle alebo keramike, v sklenej alebo keramickej hmote, v sklokeramickom materiáli alebo v sklokeramickej hmote. Táto výnimka sa nevzťahuje na používanie olova: i) v skle v žiarovkách a zapalovacích sviečkach; ii) v dielektrických keramických materiáloch komponentov uvedených v položkách 10b), 10c) a 10d).		X([.../ 4) (pre iné komponenty než piezoelektrické prvky v motoroch)
10b) Olovo v dielektrických keramických materiáloch na báze zmesného oxidu olova, titánu a zirkónia v kondenzátoroch, ktoré sú súčasťou integrovaných obvodov alebo diskretných polovodičov		
10c) Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov s menovitým napätím menej ako 125 V striedavého prúdu alebo 250 V jednosmerného prúdu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
10d) Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov kompenzujúcich teplotné odchýlky senzorov ultrazvukových sonarových systémov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2017 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
11. Pyrotechnické iniciátory	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2006 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
12. Termoelektrické materiály obsahujúce olovo v automobilových elektrických zariadeniach na znižovanie emisií CO ₂ rekuperáciou odpadového tepla z výfukov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2019 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X
<i>Šesťmocný chróm</i>		
13a) Ochranné vrstvy proti korózii	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2007	
13b) Ochranné vrstvy proti korózii používané v maticových a skrutkových zostavách na použitie na podvozkoch	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
14. Šesťmocný chróm ako protikorózne činidlo v chladiarenských systémoch z uhlíkovej ocele v absorpčných chladničkách do 0,75 hmotnostného percenta v chladiacom roztoku: a) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom $< 75 \text{ W}$ za stálych prevádzkových podmienok; b) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom $\geq 75 \text{ W}$ za stálych prevádzkových podmienok; c) určených na úplnú prevádzku s neelektrickým ohrievačom.	v prípade a): vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2020 a náhradné diely do takýchto vozidiel v prípade b): vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2026 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X
<i>Ortuť</i>		
15a) Výbojky na použitie v svetlometoch	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2012 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 4 písm. d)
15b) Žiarivky používané na osvetlenie prístrojového panelu	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2012 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X
[...]		
[...]	[...]	

Poznámky k tabuľke:

1. Táto výnimka sa preskúma v roku 2030 v súlade s článkom 54 ods. 2.

2. Vztahuje sa na zliatiny hliníka, do ktorých sa olovo zámerne nepridáva, ale je v nich obsiahnuté z dôvodu použitia recyklovaného hliníka.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Rozobratie, ak je vo vzťahu s položkou 10a) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca vozidla pri sériovej výrobe.

[...]/4. Rozobratie, ak je vo vzťahu s položkami 8a) až 8k) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca vozidla pri sériovej výrobe.

PRÍLOHA IV

STRATÉGIA OBEHOVOSTI

ČASŤ A

PRVKY STRATÉGIE OBEHOVOSTI

1. Netechnický opis činností plánovaných na zabezpečenie toho, aby vozidlá, ktoré patria do danej kategórie vozidla, ďalej spĺňali právne požiadavky uvedené v článkoch 4 až 7 počas celej ich výroby.
2. Netechnický opis postupov vykonávaných výrobcom vozidla na účely:
 - a. zhromažďovania relevantných údajov v celom dodávateľskom reťazci;
 - b. kontroly a overenia informácií prijatých od dodávateľov;
 - c. primeranej reakcie, ak údaje prijaté od dodávateľov naznačujú riziko nesplnenia požiadaviek podľa článkov 4, 5 alebo 6.
3. Informácie o predpokladoch týkajúcich sa zavedených technológií spracovania vozidiel po skončení životnosti, rozobratia a opätovného použitia častí a komponentov, príslušného technologického pokroku v oblasti technológií spracovania vozidiel po skončení životnosti a investícií do kapacít v oblasti takýchto technológií, ako aj o predložení žiadosti o typové schválenie, ktoré výrobca vozidla použil na účely výpočtu opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a hodnotiteľnosti typu vozidla v súlade s článkom 4.
4. Informácie o podiele recyklovaného obsahu vo vozidlách, ako sa uvádza v článkoch 6 a 10.
5. Zoznam činností, ktoré sa výrobca vozidla zaväzuje vykonať, aby sa spracovanie [...] vozidiel po skončení životnosti dotknutej kategórie vykonávalo v súlade s týmto nariadením, a to s osobitným zameraním na:
 - a) opatrenia určené na uľahčenie odstránenia častí uvedených v prílohe VII časti C;
 - b) opatrenia prispievajúce k rozvoju technológií recyklácie materiálov použitých vo vozidlách, pre ktoré v čase predloženia žiadosti o typové schválenie nie sú takéto technológie komerčne široko dostupné;

- a) monitorovanie spôsobu opätovného použitia, recyklovania a zhodnocovania častí, komponentov a materiálov obsiahnutých vo vozidlách patriacich do [...] danej kategórie v praxi;
 - b) opatrenia, ktorých cieľom je riešiť problémy vyplývajúce z používania materiálov a techník, ktoré bránia ľahkému rozobratiu alebo veľmi sťažujú recykláciu, ako sú lepidlá či materiály vystužené vláknami;
 - c) opatrenia na podporu opätovného použitia častí a komponentov.
6. Opis povahy a formy činností uvedených v bode 5, napr. investícií do výskumu a vývoja, investícií do vývoja technológií alebo infraštruktúry recyklácie, a spôsobu, akým sa spolupracovalo s prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom zapojenými do opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania vozidiel a odstraňovania ich častí.
7. Opis spôsobu, akým sa bude posudzovať účinnosť činností uvedených v bode 6.

Skôr než sa články 4 až 7 stanú uplatniteľnými, v stratégii obehovosti sa vysvetlí, ako dodržiava výrobca vozidla požiadavky obehovosti stanovené v smernici 2005/64/ES, a to najmä v článku 5 uvedenej smernice, overované počas postupu typového schválenia a požiadavky stanovené v smernici 2000/53/ES, a najmä v jej článku 4 ods. 2.

ČASŤ B

NADVÄZNÉ OPATRENIA A AKTUALIZÁCIA STRATÉGIE OBEHOVOSTI

- 1. Výrobcovia vozidiel vypracujú aktualizáciu stratégie obehovosti najmenej každých päť rokov.
- 2. Aktualizácia stratégie obehovosti obsahuje:
 - a) opis spôsobu uskutočnenia činností uvedených v bode 6 časti A a v prípade, že sa jedna alebo viac činností uvedených v stratégii neuskutočnili, vysvetlenie dôvodov neuskutočnenia;
 - b) posúdenie účinnosti činností uvedených v bode 6 časti A;

- c) opis, ako sa činnosti uvedené v bode 6 časti A zohľadnili alebo zohľadnia v návrhu nových typov vozidiel.
3. V prípade významných zmien v navrhovaní a výrobe typu vozidla sa aktualizovaná stratégia obehovosti osobitne zameriava na:
- a) zmeny v používaní častí a komponentov, ktoré sa ľahko rozoberajú na opätovné použitie alebo na vysokokvalitnú recykláciu, v nových vozidlách;
 - a) zmeny v používaní materiálov, ktoré sa ľahko recyklujú, v nových vozidlách;
 - b) prijatie prvkov navrhovania na riešenie problémov vyplývajúcich z používania materiálov a techník, ktoré bránia ľahkému odstráneniu alebo veľmi sťažujú recykláciu, ako sú lepidlá, kompozitné plasty alebo materiály vystužené vláknami;
 - c) zmeny v používaní recyklovaných materiálov v nových vozidlách, repasovaných alebo renovovaných častí a komponentov vo vozidlách a v zlučiteľnosti častí a komponentov z iných typov vozidiel a
 - d) zmeny v používaní látok uvedených článku 5 v nových vozidlách.

PRÍLOHA V

POŽIADAVKY NA INFORMÁCIE O ODSTRÁNENÍ A VÝMENE

1. Batérie pre elektrické vozidlá a batérie ľahkých dopravných prostriedkov zabudované vo vozidle;
 - a) číslo;
 - b) umiestnenie;
 - c) hmotnosť;
 - d) druh chemického zloženia batérie;
 - e) návod na bezpečné vybitie batérie;
 - f) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov a druhov techník pripojenia, upevnenia a utesnenia;
 - g) nástroje alebo technológie potrebné na prístup k batériám pre elektrické vozidlo, ich odstránenie a výmenu.
2. Elektrické hnacie motory zabudované vo vozidle:
 - a) číslo;
 - b) umiestnenie;
 - c) hmotnosť;
 - d) typy permanentných magnetov v elektrických hnacích motoroch, ak patria k týmto typom:
 - i) neodým-železo-bór;
 - ii) samárium-kobalt;
 - iii) hliník-nikel-kobalt;
 - iv) ferit;
 - e) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov a druhov techník pripojenia, upevnenia a utesnenia;

- f) nástroje alebo technológie potrebné na prístup k batériám elektrických hnacích motorov, ich odstránenie a výmenu.

3. Komponenty, časti a materiály uvedené v časti B prílohy VII:

- a) prítomnosť látok uvedených v článku 5 ods. 2, ktoré je potrebné vo vozidle označiť, ako sa stanovuje v prílohe III;
- b) číslo;
- c) umiestnenie;
- d) hmotnosť;
- e) technické pokyny na odstránenie vrátane postupnosti všetkých krokov;
- f) dostupnosť najlepších techník spracovania.

4. Komponenty, časti a materiály uvedené v časti C prílohy VII:

- a) číslo;
- b) umiestnenie;
- c) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov.

5. Digitálne kódované komponenty a časti vo vozidle:

- a) číslo;
- b) umiestnenie;
- c) technické pokyny týkajúce sa prístupu, odstránenia a výmeny vrátane kódovania a softvéru potrebných na aktiváciu fungovania náhradných dielov a komponentov v inom vozidle;
- d) opis funkcie, vzájomnej zameniteľnosti a zlučiteľnosti s konkrétnymi časťami a komponentmi iných značiek a modelov;
- e) kontaktné miesto technickej pomoci výrobcu vozidla.

PRÍLOHA VI

POŽIADAVKY NA OZNAČOVANIE

1. Časti, komponenty a materiály vozidla z plastu, ktoré majú hmotnosť viac ako 100 gramov:
 - a) ISO 1043-1 Plasty. Symboly a skratky. Časť 1: Základné polyméry a ich špeciálne vlastnosti;
 - b) ISO 1043-2 Plasty. Symboly a skratky. Časť 2: Plniace a zosilňovacie materiály
 - c) ISO 11469 Plasty. Všeobecná identifikácia a označovanie výrobkov z plastov.
2. Časti, komponenty a materiály vozidla z elastomérov, ktoré majú hmotnosť viac ako 200 gramov, okrem pneumatík: ISO 1629 Kaučuky a latexy. Označovanie.
3. Symboly „<“ alebo „>“ používané v normách ISO sa môžu nahradiť zátvorkami.

Informácie uvádzané na štítku [...] častí a komponentov vozidla obsahujúcich materiály permanentných magnetov sa poskytujú v súlade s článkom 28 nariadenia (EÚ) 2024/1252.

[...]

PRÍLOHA VII

POŽIADAVKY NA SPRACOVANIE

ČASŤ A

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA MIESTA SKLADOVANIA A MIESTA SPRACOVANIA

1. Miesta skladovania vozidiel po skončení životnosti a ich komponentov, častí a materiálov pred ich spracovaním, a to vrátane miest skladovania v zberných miestach musia:
 - a) mať nepriepustné povrchy so zariadeniami na zber uniknutých látok, dekantérmi a čistiacimi – odmasťovacími zariadeniami;
 - b) byť vybavené na spracovanie vody vrátane dažďovej vody v súlade s požiadavkami na ochranu zdravia a životného prostredia.
 - c) mať vhodné podmienky na uskladnenie vozidiel po skončení životnosti a ukladať do vhodnej výšky len vozidlá po skončení životnosti zbavené znečistenia, pokiaľ nie sú použité stohovacie stojany;
 - d) okamžite odstrániť z vozidiel po skončení životnosti unikajúce kvapaliny a tekutiny a uniknuté kvapaliny a tekutiny zozbierať absorpčným materiálom.
2. Uskladnenie sa musí organizovať tak, aby sa zabránilo poškodeniu:
 - a) komponentov a častí obsahujúcich kvapaliny a tekutiny uvedené v bodoch 1 a 2 časti B tejto prílohy VII;
 - b) komponentov, častí a materiálov uvedených v časti C tejto prílohy VII.
3. Miesta, kde sa vozidlá po skončení životnosti a ich komponenty, časti a materiály spracúvajú, musia mať:
 - a) nepriepustné povrchy v príslušných oblastiach a byť vybavené zariadeniami na zber uniknutých látok, dekantérmi a čistiacimi – odmasťovacími zariadeniami;
 - b) vhodné sklady na časti, komponenty a materiály, ktoré boli odstránené z vozidla po skončení životnosti, vrátane nepriepustného skladu na časti, komponenty a materiály kontaminované olejom;

- c) náležité kontajnery na skladovanie batérií (s elektrolytickou neutralizáciou na danom mieste alebo inde), filtrov a kondenzátorov obsahujúcich PCB/PCT,
 - d) náležité samostatné skladovacie nádrže na oddelené skladovanie tekutín z vozidiel po skončení životnosti, a to na: [...] palivá, oleje (motorový olej, olej z prevodovej skrine, olej z posilňovača riadenia, prevodový olej, hydraulický olej), olejové filtre, chladiace kvapaliny, nemrznúcu kvapalinu, brzdové kvapaliny, [...] chladivá, kvapalinu na úpravu výfukových plynov nafty a všetky ostatné kvapaliny alebo plyny obsiahnuté vo vozidle po skončení životnosti;
 - e) zariadenie na čistenie vody vrátane dažďovej vody v súlade s predpismi o ochrane zdravia a životného prostredia;
 - f) náležité sklady na použité pneumatiky vzhľadom na potrebu predchádzať rizikám požiaru a nadmernému hromadeniu zásob.
4. Autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré majú povolenie na spracovanie elektrických vozidiel, musia spĺňať požiadavky stanovené v prílohe XII k nariadeniu (EÚ) 2023/1542 [...]. Autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré prijímajú elektrické vozidlá s podozrením na poškodenie batérie elektrického vozidla, posúdia takéto batérie do 24 hodín od odovzdania. Takéto vozidlá a batérie sa skladujú oddelene v izolovanom priestore, ako sa uvádza v bode 1. Tento izolovaný priestor musí byť vybavený vhodnými zariadeniami na prevenciu, detekciu a zamedzenie šírenia požiarov batérií elektrických vozidiel do iných priestorov, na iné elektrické vozidlá a iné batérie.

ČASŤ B

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ODSTRÁNENIE ZNEČISTENIA

1. Z vozidla po skončení životnosti sa odstraňujú tieto tekutiny a kvapaliny, pokiaľ nie sú potrebné na opätovné použitie dotknutých častí:
- a) palivo;
 - b) motorový olej;
 - c) prevodový olej;

d) olej z prevodovej skrine;

da) olej z posilňovača riadenia;

e) hydraulický olej;

f) chladiace kvapaliny;

g) nemrznúca zmes;

h) brzdové kvapaliny;

i) [...] chladivá; [...]

ia) kvapaliny na úpravu výfukových plynov nafty a

j) všetky ostatné [...] kvapaliny alebo plyny obsiahnuté vo vozidle po skončení životnosti.

Po odstránení kvapalín a tekutín sa namontujú odtokové zátky, aby sa zabránilo úniku

zvyškov. Zberné kontajnery sa označia s uvedením druhu kvapaliny, ktorú obsahujú,

a skladujú sa oddelene od každého iného druhu kvapaliny na bezpečnom mieste v súlade

s časťou A tejto prílohy, aby sa zabránilo náhodnému rozliatiu, úniku alebo

neoprávnenému prístupu k nim.

1a. Neutralizujú sa tieto komponenty, súčasti a materiály:

- a) systém elektronických volaní (e-Call);
- b) pyrotechnické časti airbagov;
- c) pyrotechnické časti bezpečnostných pásov;
- d) všetky ostatné pyrotechnické časti.

2. Z vozidla po skončení životnosti sa odstraňujú tieto komponenty, časti a materiály:

- a) airbagy, nádrže na skvapalnený uhl'ovodíkový plyn (LPG), nádrže na stlačený zemný plyn (CNG), nádrže na vodík a všetky ostatné potenciálne výbušné časti a komponenty sa musia neutralizovať;
- a1) olejové filtre;
- b) [...] chladivá sa spracujú v súlade s nariadením (EÚ) 2024/573;
- c) komponenty, pri ktorých sa zistí[...], že obsahujú ortuť, sa oddelia počas spracovania do identifikovateľného toku, ktorý sa bezpečne imobilizuje a zneškodní v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES;
- d) materiály obsahujúce látky uvedené v článku 5 ods. 2, ktoré je potrebné označiť podľa prílohy III, sa počas spracovania oddelia do identifikovateľného toku, ktorý sa bezpečne imobilizuje a zneškodní v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES.

Všetky časti, komponenty a materiály zozbierané počas odstránenia znečistenia sa skladujú v kontajneroch na daný účel. Zberné kontajnery sa označia s uvedením komponentov, častí a materiálov, ktoré obsahujú, a uskladnia sa na bezpečnom mieste v súlade s časťou A, aby sa zabránilo náhodnému rozliatiu, úniku alebo neoprávnenému prístupu k nim.

3. Zaznamenávajú sa nasledujúce informácie o odstránení znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti:
- a) [...] celkový počet spracovaných vozidiel po skončení životnosti;
 - b) [...] priemerná hmotnosť vozidiel po skončení životnosti pred odstránením znečisťujúcich látok a iných častí a po ňom;
 - c) celkové množstvo [...] každého typu [...] kvapalín, častí, komponentov alebo materiálov [...], ktoré boli odstránené ako znečisťujúce látky;
 - d) v príslušných prípadoch meno/názov a kontaktné údaje prepravcu odpadu;
 - e) meno/názov a kontaktné údaje [...] miesta konečného spracovania kvapalín, častí, komponentov alebo materiálov zozbieraných počas procesu odstraňovania znečistenia [...] a jeho dosiahnutý percentuálny podiel opätovného použitia, zhodnocovania, recyklácie, energetického zhodnocovania, spaľovania alebo zneškodnenia [...].

ČASŤ C

POVINNÉ ODSTRÁNENIE ČASŤÍ A KOMPONENTOV Z VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

	<u>Výnimky udelené podľa článku 30 ods. 2, ak sa uplatňujú podmienky prílohy VII časti G</u>
1.a Batérie pre elektrické vozidlá v <u>zmysle vymedzenia v článku 3 bode 14 nariadenia (EÚ) 2023/1542 vrátane ich systémov riadenia batérií, palubných nabíjačiek/.../, plášťov alebo krytov, ak sú k dispozícii</u>	
1.b Batérie pre ľahké dopravné prostriedky v <u>zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 nariadenia (EÚ) 2023/1542 vrátane ich systémov riadenia batérií, palubných nabíjačiek pre elektrické vozidlá, plášťov alebo krytov, ak sú k dispozícii</u>	
<u>/.../2. SLI batérie v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 12 nariadenia (EÚ) 2023/1542[...]</u>	
<u>2a. Prenosné batérie v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 9 nariadenia (EÚ) 2023/1542</u>	
<u>/.../3. Elektrické hnacie motory vrátane ich plášťov, generátorov, alternátorov a motorov chladiacich ventilátorov, ak sú k dispozícii [...] /.../</u>	
4. <u>Bloky spaľovacích [...] motorov [...]</u>	X
5. Katalyzátory	
6. <u>Prevodovky vrátane riadiacich jednotiek</u>	X <u>V prípade výnimky sa na riadiacu jednotku uplatňuje č. 20</u>

7. <u>Najmenej 70 % celkového množstva skla z čelného skla, zadných a bočných okien vyrobených zo skla vrátane strešných sklených inštalácií</u>	
8. Ráfiky	
9. <u>Gumové pneumatiky</u>	
10.[...]	
11.Priamo prístupné časti infotainmentového systému vrátane zvukových a navigačných systémov ako aj radarové a lidarové riadiace jednotky a senzory, ak sú k dispozícii, a multimediálnych systémov, a to aj zobrazovacie jednotky s povrchom nad 100 štvorcových centimetrov	
12.Predné a zadné svetlá vrátane ich ovládačov	
13. <u>Hlavné káblové zväzky vrátane interných a externých nabíjajúcich káblov, ak sú k dispozícii</u>	X
14. <u>Systém riadenia nárazov vrátane krytov nárazníkov, nosníkov a crash boxov</u>	X
[...] <u>Plastové palivové nádrže</u>	
16.Výmenníky tepla	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Časti z plastov vystužených uhlíkovými vláknami</u>	
[...] 20. Elektrické a elektronické komponenty, a to: a) invertory a DC-DC meniče [...]elektrických vozidiel s elektrickým napätím [...] aspoň 24 V alebo s hmotnosťou nad 1 kg; b) dosky plošných spojov s [...] mimoriadne vysokým obsahom drahých kovov; c) fotovoltické panely s povrchovou plochou[...] väčšou ako 0,2 [...]štvorcových metrov; d) riadiace moduly a telesá ventilov pre automatický prevod[...]; e) kyslíkové, radarové a lidarové senzory, ak sú k dispozícii.	X
21. <u>Systém elektronických volaní (e-Call)</u>	
22. <u>Skupiny palivových článkov</u>	

ČASŤ D

OPÄTOVNÉ POUŽITIE, REPASOVANIE A RENOVOVANIE ČASTÍ A KOMPONENTOV

1. Technické vyhodnotenie odstránených častí a komponentov:
 - a) na opätovné použitie:
 - i) časti alebo komponenty sú funkčné;
 - ii) sú vhodné na okamžité použitie na hlavný účel, na ktorý boli navrhnuté;
 - b) na repasovanie alebo renovovanie:
 - i) časti alebo komponenty sú úplné;
 - ii) posúdenie poškodenia, zníženej funkčnosti alebo výkonnosti a opráv potrebných na obnovu časti alebo komponentu na stav, v ktorom sú vhodné na použitie;
 - iii) nemajú žiadnu silnú koróziu.
2. Minimálne informácie, ktoré sa musia uviesť v označení častí a komponentov:
 - a) názov komponentu alebo časti;
 - b) odkaz na identifikačné číslo vozidla (VIN), z ktorého boli komponent alebo časť odstránené, a
 - c) meno/názov, poštovú adresu označujúcu jednotné kontaktné miesto, e-mailovú adresu a v náležitých prípadoch webovú adresu, ktoré identifikujú [...] autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré komponent alebo časť odstránil.

ČASŤ E

KOMPONENTY A ČASTI, KTORÉ SA NESMÚ OPĀTOVNE POUŽIŤ

1. Všetky airbagy vrátane vankúšov, pyrotechnických aktuátorov, elektronickej kontrolnej jednotky a senzorov.
2. [...]
3. [...]
4. Samonavíjacia alebo neautomatická pásová súprava vrátane vedenia popruhu, zámku, navíjača, pyrotechnických aktuátorov.
5. Sedadlá v prípadoch, keď ich súčasťou sú kotvové úchytky bezpečnostných pásov a/alebo airbagy.
6. Zamykanie volantu na stĺpiku riadenia.
7. Imobilizéry vrátane transpondérov a elektronických riadiacich jednotiek.

ČASŤ F

OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA SPRACOVANIE ODSTRÁNENÝCH ČASTÍ, KOMPONENTOV A MATERIÁLOV

1. SLI batérie sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542[...].
2. Batérie pre elektrické vozidlá sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542 [...].
- 2a. Batérie pre ľahké dopravné prostriedky sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.
- 2b. Prenosné batérie sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

3. Materiály permanentných magnetov s obsahom neodýmu, dysprózia alebo prazeodýmu [...]neodým-železo-bór; (NdFeB)] v zmysle vymedzenia v článku 28 nariadenia (EÚ) 2024/1252, keď z elektrických hnacích motorov, ktoré nie sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie ani renovovanie, sa odstránia, ak je postup odstránenia vykonateľný a môžu ho vykonať autorizované zariadenia na spracovanie bez neprimeraných nákladov. V prípade, že sa nedosiahol technický pokrok na recykláciu NdFeB materiálov z permanentných magnetov, elektrické hnacie motory alebo časti obsahujúce materiály z permanentných magnetov sa uskladnia a označia v súlade s článkom 27 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1252 [...]. Na účely budúcej recyklácie sa neuplatňujú požiadavky týkajúce sa dočasného uskladnenia podľa smernice 1999/31/ES.
4. Odstránené elektronické komponenty a časti, ktoré nie sú predmetom opätovného použitia, repasovania ani renovovania, a neželezné frakcie vrátane drvených dosiek plošných spojov spracúvajú subjekty vykonávajúce spracovanie podľa článku 8 ods. 3 smernice 2012/19/EÚ.
5. Sklo odstránené z vozidiel po skončení životnosti sa recykluje minimálne na obalové sklo, sklenené vlákna alebo sklo rovnocennej kvality.
6. Odstránené chladivá sa recyklujú, regenerujú alebo zneškodňujú v súlade s článkom 8 nariadenia (EÚ) 2024/573.
7. S plastami a so zvyškovými frakciami sa zaobchádza v súlade s článkom 7 a prílohou IV k nariadeniu (EÚ) č. 2019/1021.
8. Gumené pneumatiky sa spracúvajú v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva a so všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 2008/98/ES s cieľom uprednostniť možnosti predchádzania vzniku odpadu, ktoré prinášajú najlepší celkový environmentálny výsledok vrátane protektorovania.
9. Hliníkové materiály pochádzajúce z výmenníkov tepla, ako je uvedené v prílohe VII časti C bode 12, sa skladujú a recyklujú oddelene od frakcií liateho a tepaného hliníka uvedených v prílohe VII časti G bode 2 písm. b).

ČASŤ G

[...] KRITÉRIÁ PRE KOMBINOVANÉ DRVENIE A POUŽITIE TECHNOLOGIÍ PO DRVENÍ

1. Kritériá na povolenie drvenia vozidiel po skončení životnosti, ich častí, komponentov a materiálov spolu s iným odpadom:
 - a) odpad z elektrických a elektronických zariadení bol pred drvením spolu s vozidlami po skončení životnosti selektívne spracovaný v súlade s prílohou VII k smernici 2012/19/EÚ;
 - b) zo všetkých druhov odpadu boli pred ich drvením spolu s vozidlami po skončení životnosti odstránené všetky batérie, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2023/1542;
 - c) z odpadu z obalov boli odstránené plastové obaly a kovový odpad z obalov, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2025/40[...], ešte nebol pred drvením spolu s vozidlami po skončení životnosti roztriedený do konkrétnych skupín zliatin;
 - d) spoločné spracovanie rôznych frakcií odpadu nemá za následok zhoršenie kvality tokov odpadu, ktoré sú výsledkom spracovania, v porovnaní s oddeleným spracovaním frakcií odpadu;
 - e) je možné určiť individuálny podiel zmiešaných tokov odpadu na výstupných frakciách pre príslušné požiadavky na podávanie správ o výkonnosti spracovania vozidiel po skončení životnosti a iné požiadavky na iné toky odpadu, ako napr. v nariadení (EÚ) 2023/1542, nariadení (EÚ) 2025/40[...], smernici 2012/19/EÚ a smernici 2008/58/ES.
2. Požiadavky na kvalitu výstupných frakcií:
 - a. celkový obsah medi v hlavnej ocelevej frakcii nesmie prekročiť 0,25 hm. %;
od [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] nesmie celkový obsah medi v hlavnej ocelevej frakcii prekročiť 0,15 hm. %;

- b. hliník sa triedi minimálne na frakciu liatych zliatin v zmysle vymedzenia v norme EN 1706:2020, a frakciu tepaných zliatin, ako je vymedzená v norme EN 573-3:2019;
 - c. ťažká frakcia z dezintegrátora získaná po vzduchovej separácii a separácii železa sa ďalej spracuje s cieľom oddeliť železné a neželezné kovy, plasty a iné organické materiály na recykláciu alebo zhodnotenie. Zvyšky z týchto procesov musia obsahovať menej ako 1 hm. % kovov a v súlade s rozhodnutím Rady 2003/33/ES menej ako 5 hm. % celkového obsahu organického uhlíka; limit celkového obsahu organického uhlíka (TOC) do 5 hm. % sa neuplatňuje, ak je riadne vybraná a upravená ťažká frakcia z dezintegrátora biologicky stabilná podľa súčasných právnych predpisov;
 - d. ľahká frakcia z dezintegrátora sa ďalej spracúva s cieľom oddeliť železné a neželezné kovy, plasty a iné organické materiály na recykláciu alebo zhodnotenie. Zvyšky z týchto procesov musia obsahovať menej ako 1 hm. % kovov a v súlade s rozhodnutím Rady 2003/33/ES menej ako 5 hm. % celkového obsahu organického uhlíka; limit celkového obsahu organického uhlíka (TOC) do 5 hm. % sa neuplatňuje, ak je riadne vybraná a upravená ľahká frakcia z dezintegrátora biologicky stabilná podľa súčasných právnych predpisov.
3. Dokumentácia, ktorá sa musí predložiť pri výnimkách z povinnosti odstrániť časti, komponenty a materiály:
- a) [...] kópia písomnej zmluvy medzi autorizovaným zariadením na spracovanie a zariadením, ktoré vykonáva činnosti drvenia a využíva alebo má externe zabezpečené technológie po drvení, vrátane špecifikácií kvality druhotných materiálov pripravených na recykláciu a technickej špecifikácie, ktoré sa dodržiavajú pri spracovaní frakcií získaných spracovaním vozidiel po skončení životnosti;
 - b) [...]dokumentácia nezávislého orgánu, ktorá preukazuje kvalitu a množstvo spracovaných frakcií [...] pripravených na recykláciu pre reprezentatívnu konfiguráciu spracovania;

- d) [...] akýkoľvek iný druh dokumentácie preukazujúci, že kvalita a množstvo materiálov z vozidiel po skončení životnosti [...] nie sú nižšie v porovnaní s kvalitou a množstvom komponentov a častí, ktoré boli odstránené samostatne pred drvením v súlade s požiadavkami stanovenými v časti C.

PRÍLOHA VIII

INFORMÁCIE NA REGISTRÁCIU DO REGISTRA VÝROBCOV

1. Informácie, ktoré predkladá výrobca alebo jeho [...] splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu:
 - a) názov a obchodné značky (ak existujú), pod ktorými výrobca pôsobí v členskom štáte, a adresa výrobcu vrátane poštového smerovacieho čísla a miesta, ulice a čísla, krajiny, telefónneho čísla, ak existujú, webovej a e-mailovej adresy s uvedením jednotného kontaktného miesta;
 - b) národný identifikačný kód výrobcu vrátane jeho čísla v obchodnom registri alebo rovnocenného úradného registračného čísla a európskeho alebo vnútroštátneho daňového identifikačného čísla;
 - c) kategórie vozidiel, ktoré výrobca plánuje sprístupniť na trhu prvýkrát na území členského štátu;
 - d) informácie o plnení povinností vyplývajúcich zo zodpovednosti stanovenej v článku 16 vrátane informácií v písomnej forme o:
 - i) opatreniach zavedených výrobcom na splnenie povinností vyplývajúcich zo zodpovednosti stanovenej v článkoch 16 a 20;
 - ii) opatreniach zavedených na splnenie povinnosti zberu stanovenej v článku 23, pokiaľ ide o počet vozidiel, ktoré výrobca sprístupňuje na trhu v členskom štáte, a
 - iii) systéme na zaistenie spoľahlivosti údajov oznamovaných príslušným orgánom;
 - e) vyhlásenie výrobcu alebo v príslušných prípadoch [...] splnomocneného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácie zodpovednosti výrobcov o tom, že poskytované informácie sú pravdivé.

2. Informácie poskytované navyše k informáciám uvedeným v bode 1, ak je na vykonávanie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu vymenovaná organizácia zodpovednosti výrobcov:
- a) názov a kontaktné údaje, poštové smerovacie číslo a miesto, ulica a číslo, krajina, telefónne číslo, webová a e-mailová adresa a národný identifikačný kód organizácie zodpovednosti výrobcov;
 - b) číslo v obchodnom registri alebo rovnocenné úradné registračné číslo a európske alebo vnútroštátne daňové identifikačné číslo organizácie zodpovednosti výrobcov a
 - c) splnomocnenie zastupovaného výrobcu.
3. Informácie poskytované navyše k informáciám uvedeným v bode 1 organizáciou zodpovednosti výrobcov v prípade oprávnenia v súlade s článkom [.../ 17 ods. 1:
- a) názvy a kontaktné údaje zastupovaných výrobcov vrátane poštových smerovacích čísel a miest, ulíc a čísel, krajín, telefónnych čísel, webových a e-mailových adries;
 - b) v príslušných prípadoch splnomocnenie každého zastupovaného výrobcu;
 - c) ak organizácia zodpovednosti výrobcov zastupuje viac ako jedného výrobcu, uvedie samostatné informácie o tom, ako si každý zo zastúpených výrobcov plní povinnosti stanovené v článku 16.
4. Ak povinnosti podľa článku 16 plní v mene výrobcu vymenovaný zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcov, ktorý zastupuje viac než jedného výrobcu, tento zástupca poskytne okrem informácií uvedených v bode 1 aj meno a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu samostatne.

PRÍLOHA IX

[...] OSVEDČENIE O ZNIČENÍ

Vydané podľa článku 25 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady [...] o požiadavkách obehovosti pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti.

1.	Zariadenie alebo podnik vydávajúci toto osvedčenie	
1.1	Názov	
1.2	Adresa	
1.3	Telefónne číslo	
1.4	E-mail (ak je k dispozícii)	
1.5	Registračné alebo identifikačné číslo*	
2.	Príslušný orgán, ktorý vydal povolenie pre zariadenie alebo podnik uvedený v bode 1	
2.1	Členský štát	
2.2	Názov	
2.3	Adresa	
3.	Osvedčenie o zničení	
3.1	Dátum vydania	
3.2	Číslo	
4.	Informácie o vozidle, pre ktoré sa toto osvedčenie o zničení vydáva	
4.1	Značka štátnej príslušnosti	
4.2	(A) Evidenčné číslo**	
4.3	(J) Kategória**	
4.4	(D.1) Značka**	
4.5	(D.3) Obchodný názov**	
4.6	(E) Identifikačné číslo vozidla**	
4.7	Číslo osvedčenia o evidencii	
5.	Informácie o vlastníkovi vozidla	
5.1	(C.2.1) Priezvisko alebo obchodné meno**	
5.2	(C.2.2) Ďalšie mená/názvy**	
5.3	(C.2.3) Adresa**	

5.4	Telefónne číslo	
5.5	E-mail (ak je k dispozícii)	
6.	Poznámky	
* Táto požiadavka sa nemusí splniť v prípade, že národný registračný alebo identifikačný systém také číslo nevydáva. <u>** Harmonizované kódy Spoločenstva uvedené v smernici 1999/37/ES.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

PRÍLOHA X

ZMENY NARIADENIA (EÚ) 2018/858 A NARIADENIA (EÚ) Č. 168/2013

1. Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

(19)

(1) V časti I sa položka G13 nahrádza takto:

(20) „

G13	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
-----	-----------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

“

Dodatok 1 sa mení takto:

a) V tabuľke 1 sa položka G13 nahrádza takto:

G13	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]		neupl. Uplatňuje sa však príloha VII časť E o zákaze opätovného použitia špecifikovaných komponentov.
-----	-----------	--	--	--

b) V tabuľke 2 sa položka G13 nahrádza takto:

G13	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]		neupl. Uplatňuje sa však príloha VII časť E o zákaze opätovného použitia špecifikovaných komponentov.
-----	-----------	--	--	--

V dodatku 2 sa bod 4 mení takto:

c) v tabuľke „Časť I: Vozidlá patriace do kategórie M₁“ sa položka 59 nahrádza takto:

59	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia] (Obehovosť)	Požiadavky uvedeného nariadenia sa neuplatňujú.
----	---	---

d) v tabuľke „Časť II: Vozidlá patriace do kategórie N₁“ sa položka 59 nahrádza takto:

59	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia] (Obehovosť)	Požiadavky uvedeného nariadenia sa neuplatňujú.
----	---	--

Časť III sa mení takto:

e) V dodatku 1 sa položka 59 nahrádza takto:

59	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]	neupl.	neupl.		
----	-----------	--	--------	--------	--	--

f) V dodatku 2 sa položka 59 nahrádza takto:

59	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]	neupl.				neupl.					
----	-----------	---	--------	--	--	--	--------	--	--	--	--	--

g) V dodatku 3 sa položka 59 nahrádza takto:

59	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]	neupl.
----	-----------	--	--------

h) V dodatku 4 sa položka 59 nahrádza takto:

59	Obehovosť	Nariadenie [OP vloží číslo tohto nariadenia]	neupl.				neupl.					
----	-----------	---	--------	--	--	--	--------	--	--	--	--	--

2. Príloha II k nariadeniu (EÚ) 168/2013 sa mení takto:

V oddiele C1 tabuľky v prílohe II k nariadeniu Rady (EÚ) č. 168/2013 sa položka 15a nahrádza takto:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Požiadavky na obehovosť	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15b	18	Požiadavky na obehovosť	[OP: vložiť toto nariadenie o vozidlách po skončení životnosti (EÚ) 2025/XXXX]				x	x	x	x	x	x	x	x

PRÍLOHA XI

TABUĽKA ZHODY

2. Smernica 2000/53/ES

<i>Smernica 2000/53/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
Článok 1	Článok 1
Článok 2 ods. 1	Článok 3 ods. 1 bod 1
Článok 2 ods. 2	Článok 3 ods. 1 bod 2
Článok 2 ods. 3	Článok 3 ods. 1 bod 22
Článok 2 ods. 4	Článok 3 ods. 2 písm. a)
Článok 2 ods. 5	Článok 3 ods. 1 bod 16
Článok 2 ods. 6	Článok 3 ods. 1 bod 5
Článok 2 ods. 7	Článok 3 ods. 2 písm. a)
Článok 2 ods. 8	Článok 3 ods. 2 písm. a)
Článok 2 ods. 9	Článok 3 ods. 2 písm. a)
Článok 2 ods. 10	Článok 3 ods. 1 bod 35
Článok 2 ods. 11	—
článok 2 ods. 11 písm. a)	—
Článok 2 ods. 11 písm. b)	—
Článok 2 ods. 11 písm. c)	—
Článok 2 ods. 11 písm. d)	—
článok 2 ods. 12	—

<i>Smernica 2000/53/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
článok 2 ods. 13	–
článok 3 ods. 1	článok 2 ods. 1 písm. a)
článok 3 ods. 2	–
článok 3 ods. 3	–
článok 3 ods. 4	Článok 2 ods. 2 písm. a) a odsek 5
Článok 3 ods. 5	Článok 2 ods. 1 písm. c) a odseky 5 a 6
Článok 4 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1
Článok 4 ods. 1 písm. b)	Článok 7 ods. 1
Článok 4 ods. 1 písm. c)	Článok 6
Článok 4 ods. 2 písm. a)	Článok 5 ods. 2 a 3
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod i)	Článok 5 ods. 4 písm. a)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod ii)	Článok 5 ods. 4 písm. b)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod iii)	Článok 5 ods. 4 písm. c)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod iv)	Článok 5 ods. 4 písm. d)
Článok 4 ods. 2 písm. c)	--
Článok 5 ods. 1 prvá zarážka	Článok 23 ods. 1 a ods. 2 písm. c)
Článok 5 ods. 1 druhá zarážka	Článok 23 ods. 2 písm. b)
Článok 5 ods. 2	Článok 23 ods. 4 prvý pododsek a druhý pododsek písm. c)
Článok 5 ods. 3 prvý pododsek	Článok 25

<i>Smernica 2000/53/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
Článok 5 ods. 3 druhý pododsek	--
Článok 5 ods. 3 tretí pododsek	--
Článok 5 ods. 4 prvý pododsek	Článok 24 ods. 2
Článok 5 ods. 4 druhý pododsek	Článok 16 a článok 20 ods. 1 písm. a)
Článok 5 ods. 4 tretí pododsek	Článok 24 ods. 2
Článok 5 ods. 4 štvrtý pododsek	--
Článok 5 ods. 5 prvý pododsek	Článok 25 ods. 1 a príloha IX
Článok 5 ods. 5 druhý pododsek	Článok 25 ods. 5
Článok 6 ods. 1	Článok 27 ods. 1 a 3
Článok 6 ods. 2 prvý pododsek	Článok 15 ods. 1
Článok 6 ods. 2 druhý pododsek	--
Článok 6 ods. 3 prvý pododsek	Článok 30 ods. 1 a príloha VII časť C
Článok 6 ods. 3 druhý pododsek	Článok 29 ods. 1
Článok 6 ods. 4	Článok 15 ods. 2
Článok 6 ods. 5	Článok 27 ods. 5
Článok 6 ods. 6	Článok 27 ods. 4
Článok 7 ods. 1	Článok 33 ods. 1
Článok 7 ods. 2 písm. a)	--
Článok 7 ods. 2 písm. b)	Článok 34 ods. 1 písm. a) a b)
Článok 7 ods. 2 druhý pododsek	--

<i>Smernica 2000/53/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
Článok 7 ods. 2 tretí pododsek	Článok 49 ods. 5
Článok 7 ods. 3	--
Článok 7 ods. 4	--
Článok 7 ods. 5	--
Článok 8 ods. 1	Článok 12 ods. 1
Článok 8 ods. 2	Článok 12 ods. 3
Článok 8 ods. 3	Článok 11 ods. 1
Článok 8 ods. 4	Článok 11 ods. 1 a 2
Článok 9 ods. 1a prvý pododsek	Článok 49 ods. 1 písm. j)
Článok 9 ods. 1a druhý pododsek	Článok 49 ods. 1 druhý pododsek
Článok 9 ods. 1a tretí pododsek	Článok 49 ods. 1 tretí pododsek
Článok 9 ods. 1b	Článok 49 ods. 2
Článok 9 ods. 1c	--
Článok 9 ods. 1d	Článok 49 ods. 5
Článok 9 ods. 2	Článok 9
Článok 9a ods. 1	Článok 50 ods. 1
Článok 9a ods. 2	Článok 50 ods. 2
Článok 9a ods. 3	Článok 50 ods. 3
Článok 9a ods. 4	Článok 50 ods. 4
Článok 9a ods. 5	Článok 50 ods. 5

<i>Smernica 2000/53/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
Článok 9a ods. 6	Článok 50 ods. 6
Článok 10 ods. 1	--
Článok 10 ods. 2	--
Článok 10 ods. 3	--
Článok 10a	Článok 55
Článok 11 ods. 1	Článok 51 ods. 1
Článok 11 ods. 2	Článok 51 ods. 2
Článok 12 ods. 1	Článok 57 ods. 1
Článok 12 ods. 2	Článok 57 ods. 2
Článok 12 ods. 3	--
Článok 13	--
Príloha I	Príloha VII
Príloha II	Príloha III

3. Smernica 2005/64/ES

<i>Smernica 2005/64/ES</i>	<i>Toto nariadenie</i>
Článok 1 prvý pododsek	Článok 1
Článok 1 druhý pododsek	--
Článok 2	Článok 2 ods. 1 písm. a)
Článok 3 písm. a)	Článok 2 ods. 2 písm. a)
Článok 3 písm. b)	Článok 2 ods. 2 písm. b)
Článok 3 písm. c)	Článok 2 ods. 2 písm. c)
Článok 4 ods. 1	Článok 3 ods. 1 bod 1
Článok 4 ods. 2	Článok 3 ods. 2 písm. b)
Článok 4 ods. 3	Článok 3 ods. 1 bod 3
Článok 4 ods. 4	Článok 3 ods. 1 bod 2
Článok 4 ods. 5	Príloha II
Článok 4 ods. 6	Článok 3 ods. 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 1 bodom 1
Článok 4 ods. 7	Článok 3 ods. 2 písm. b)
Článok 4 ods. 8	Článok 3 ods. 2 písm. b)
Článok 4 ods. 9	Článok 3 ods. 1 bod 5
Článok 4 ods. 10	Článok 3 ods. 2 písm. a)
Článok 4 ods. 11	--
Článok 4 ods. 12	Článok 3 ods. 2 písm. a)

Článok 4 ods. 13	Článok 3 ods. 1 bod 4
Článok 4 ods. 14	Článok 3 ods. 1 bod 6
Článok 4 ods. 15	Článok 3 ods. 1 bod 7
Článok 4 ods. 16	--
Článok 4 ods. 17	--
Článok 4 ods. 18	Článok 9
Článok 4 ods. 19	--
Článok 4 ods. 20	--
Článok 5 ods. 1	--
Článok 5 ods. 2	Článok 8 ods. 1 druhá veta
Článok 5 ods. 3	Článok 8 ods. 4
Článok 5 ods. 4	Článok 24
Článok 6 ods. 1	Článok 4 ods. 2
Článok 6 ods. 2 druhý pododsek	Článok 5 ods. 8
Článok 6 ods. 3	Článok 11
Článok 6 ods. 4	--
Článok 6 ods. 5	--
Článok 6 ods. 6	--
Článok 6 ods. 7	--
Článok 6 ods. 8	--
Článok 7 písm. a)	Príloha VII časť E

Článok 7 písm. b)	Príloha VII časť E
Článok 8	--
Článok 9	--
Článok 10 ods. 1	--
Článok 10 ods. 2	--
Článok 10 ods. 3	--
Článok 10 ods. 3	--
Článok 10 ods. 4	--
Článok 11 ods. 1	--
Článok 11 ods. 2	--
Článok 12	--
Článok 13	--
Príloha I	Článok 4 ods. 1
Príloha II	--
Príloha III	--
Príloha VII	--
Príloha V	Príloha VII časť E
Príloha VI	--

PRÍLOHA XII

ZMENY NARIADENIA (EÚ) 2023/1542

Tabuľka v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2023/1542 sa mení takto:

Stĺpec 1	Stĺpec 2
Označenie látky alebo skupiny látok	Podmienky obmedzenia
Ortuť CAS č. 7439-97-6 ES č. 231-106-7 a jej zlúčeniny	Batérie nesmú obsahovať viac ako 0,0005 hm. % ortuti (vyjadrenej ako kovová ortuť) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú zabudované do prístrojov, ľahkých dopravných prostriedkov alebo ostatných vozidiel.
2. Kadmium CAS č. 7440-43-9 ES č. 231-152-8 a jeho zlúčeniny	1. Prenosné batérie nesmú obsahovať viac ako 0,002 hm. % kadmia (vyjadreného ako kovové kadmium) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú zabudované do prístrojov, ľahkých dopravných prostriedkov alebo ostatných vozidiel. 2. <u>Batérie pre elektrické vozidlá a SLI batérie zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,01 hm. % kadmia (vyjadreného ako kovové kadmium) v homogénnom materiáli.</u> 3. <u>Bod 2 sa neuplatňuje na batérie pre elektrické vozidlá používané ako náhradné diely do elektrických vozidiel kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sa uviedli na trh pred 31. decembrom 2008.</u>

Stĺpec 1 Označenie látky alebo skupiny látok	Stĺpec 2 Podmienky obmedzenia
3. Olovo CAS č. 7439-92-1 ES č. 231-100-4 a jeho zlúčeniny	1. Od 18. augusta 2024 nesmú prenosné batérie obsahovať viac ako 0,01 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú zabudované do prístrojov. 2. Obmedzenie stanovené v bode 1 sa nevzťahuje na prenosné zinkovo-vzduchové gombíkové články do 18. augusta 2028. <u>3. Prenosné batérie zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli.</u> <u>4. Bod 3 sa neuplatňuje na prenosné batérie zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel.</u> <u>5. Batérie pre elektrické vozidlá zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli.</u> <u>6. Bod 5 sa neuplatňuje na:</u>

Stĺpec 1 Označenie látky alebo skupiny látok	Stĺpec 2 Podmienky obmedzenia
	<u>batérie pre elektrické vozidlá zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁ v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2019, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel;</u> <u>batérie pre elektrické vozidlá zabudované vo vozidlách na špeciálne účely kategórií M₁ a N₁ v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel.</u> <u>7. SLI batérie zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli.</u> <u>8. Bod 7 sa neuplatňuje na:</u> <u>i) SLI batérie používané v 12 V zariadeniach pre vozidlá kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858.¹</u> <u>ii) SLI batérie používané v 24 V zariadeniach pre vozidlá kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858.²</u>

¹ Táto výnimka sa preskúma v roku 2030.

² Táto výnimka sa preskúma v roku 2030.

Stĺpec 1 Označenie látky alebo skupiny látok	Stĺpec 2 Podmienky obmedzenia
	iii) <u>SLI batérie používané v iných zariadeniach, než sú uvedené v bode 8 písm. i) a ii), vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024.</u>
4. <u>Šesťmocný chróm CAS č. 18540-29-6 ES č. 606-053-1 a jeho zlúčeniny</u>	<u>Batérie zabudované vo vozidlách kategórií M₁ a N₁, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % šesťmocného chrómu (vyjadreného ako kovový šesťmocný chróm) v homogénnom materiáli.</u>

PRÍLOHA XIII

POŽIADAVKY NA OVEROVATEĽOV A AUDÍTOROV A KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA SPĺŇAŤ ZARIADENIA VYKONÁVAJÚCE ČINNOSTI VÝROBY RECYKLOVANÉHO MATERIÁLU

ČASŤ A

Podrobné požiadavky na tretie strany vykonávajúce audit

1. Tretia strana vykonávajúca audit v súlade s článkom 6 ods. 2 je nezávislá od dodávateľa, výrobcu alebo osoby podieľajúcej sa na výrobe recyklovaného materiálu a od kontrolovaného zariadenia. Na tento účel by táto strana mala byť schopná zdokumentovať, že:

- a. nie je súčasťou týchto subjektov ani pod ich kontrolou;
- b. zaviedla a uplatňuje postupy zaručujúce jej nestrannosť vrátane: i) priebežného posudzovania rizík pre jej nestrannosť; ii) identifikácie, odstraňovania a zmierňovania rizík pre nestrannosť vyplývajúcich z finančných, obchodných a iných druhov tlaku; iii) posúdenia rizík pre jej nestrannosť vyplývajúcich zo vzťahov jej zamestnancov;
- c. je štruktúrovaná a riadená spôsobom, ktorý zabezpečuje jej nezávislosť a nestrannosť, vrátane týchto prvkov: i) je jasne identifikovateľná v rámci právneho subjektu, ak právny subjekt vykonáva aj činnosti, ktoré nesúvisia s kontrolami; ii) má pravidlá pre podávanie správ o vykonanej audítorskej činnosti; iii) jej personál má jasne identifikovateľné povinnosti, pokiaľ ide o vykonávanie auditov.

2. Tretia strana vykonávajúca audit v súlade s článkom 6 ods. 2 sa považuje za stranu s primeranou kvalifikáciou v oblasti auditov a spracovania odpadu, ak má dostatočný počet kvalifikovaných pracovníkov, vlastných alebo zabezpečených prostredníctvom subdodávateľov, ktorí sú pravidelne školení, a ak jej pracovníci zapojení do vykonávania takýchto auditov majú preukázateľné odborné skúsenosti vo všetkých týchto oblastiach:

- a) vykonávanie auditov zariadení na spracovanie odpadu; b) činnosti spracovania odpadu;
- c) systémy riadenia v oblasti ochrany životného prostredia a bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci; d) výroba recyklovaného materiálu.

3. S cieľom preukázať súlad s kritériami uvedenými v bodoch 1 a 2 sa orgán posudzovania zhody, ktorý vykonáva audity alebo certifikácie, odvoláva na svoju certifikáciu podľa noriem Únie alebo rovnocenných medzinárodne uznávaných noriem relevantných pre vykonávanie auditov, ako je norma ISO 19011:2018 alebo norma ISO/IEC 17020:2012.

ČASŤ B

KRITÉRIÁ NA DOKÁZANIE TOHO, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BOL VYROBENÝ V ZARIADENÍ, KTORÉ SPĺŇA POŽIADAVKY NA OCHRANU ĽUDSKÉHO ZDRAVIA, KLÍMY A ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA STANOVENÉ V PRÁVE ÚNIE ALEBO ROVNOCENNÉ POŽIADAVKY (ČLÁNOK, 6 ODS. 1C)

1. Auditom uvedeným v článku 6 ods. 2 sa overí, či zariadenie zapojené do výroby recyklovaného materiálu spĺňa pri svojej aktuálnej prevádzke tieto podmienky:
- a. spĺňa požiadavky na recykláciu odpadu a vykonáva svoje činnosti v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi o ochrane životného prostredia;
 - b. je navrhnuté, skonštruované a prevádzkované bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom, a najmä má zavedené požadované procesy, vhodnú technológiu na nakladanie s odpadom, organizáciu a infraštruktúru na recykláciu dotknutého odpadu;
 - ba. získava svoj plastový odpad z krajiny, ktorá spĺňa rovnocenné normy z hľadiska ochrany životného prostredia a bezpečnosti pracovníkov ako krajiny Európskej únie, a pôsobí v takejto krajine v súlade s kritériami vymedzenými v bode 4 tejto časti;
 - c. má zavedené a prevádzkuje systémy, postupy a techniky riadenia a monitorovania, ktorých účelom je zamedzenie, obmedzenie, minimalizácia a v uskutočniteľnej miere odstránenie: i) zdravotných a bezpečnostných rizík, ktoré hrozia dotknutým pracovníkom a obyvateľstvu v blízkosti zariadenia a ii) nepriaznivých účinkov na životné prostredie spôsobených svojou činnosťou (najmä prostredníctvom primeraných opatrení prijatých na monitorovanie a riešenie znečistenia);

- d. zabezpečuje výsledovateľnosť všetkého odpadu prijatého a spracovaného v zariadení vrátane zabezpečenia, že každý zvyškový odpad, ktorý vznikne pri jeho činnostiach, sa zdokumentuje, a prepravuje sa iba do zariadení na nakladanie s odpadom, ktoré majú povolenie na nakladanie s takýmto zvyškovým odpadom;
 - e. prijalo opatrenia určené na úsporu energie a obmedzenie emisií skleníkových plynov súvisiacich so svojimi činnosťami;
 - f. vedie a je schopné predložiť záznamy o svojich činnostiach v oblasti nakladania s odpadom za posledných päť rokov; ak je zariadenie v prevádzke menej ako päť rokov, vedie a je schopné predložiť záznamy o svojich činnostiach v oblasti nakladania s odpadom za obdobie svojej prevádzky;
 - g. za posledných päť rokov nebolo odsúdené za spáchanie nezákonných činností spojených s nakladaním s odpadom.
2. Po overení súladu zariadenia s uvedenými kritériami a s požiadavkami uvedenými v článku 6 ods. 1b tretia strana vykonávajúca audit alebo certifikáciu v relevantných prípadoch zohľadní ako referenčný bod najmä:
- a. osobitné požiadavky na spracovanie určitého odpadu a na výpočet množstva spracovaného odpadu, ktoré sú povinné podľa právnych predpisov Únie, a na započítavanie množstiev vyrobených recyklovaných materiálov;
 - b. závery o najlepších dostupných technikách prijaté pre určité činnosti v rámci režimu podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách.
3. Mená a kontaktné údaje osôb, ktoré audity vykonali, sa jasne uvedú v audítorských správach.

4. Audítori overujú, či sa plastový odpad spracováva spôsobom rovnocenným s normami EÚ a či pochádza z krajiny s komplexným rámcom odpadového hospodárstva, ktorý sa vzťahuje na celé jej územie a preukazuje jej schopnosť a ochotu zaručiť, že sa s odpadom nakladá environmentálne vhodným spôsobom, pričom zohľadňujú najmä tieto kritériá:
- a. opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zabezpečenie toho, aby sa s odpadom nakladalo environmentálne vhodným spôsobom na celom území, ako je zavedenie systému rozšírenej zodpovednosti výrobcu alebo rovnocenného systému, ktorým sa vykonáva zásada „znečisťovateľ platí“;
 - b. opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zvýšenie podielu recyklovaného spotrebiteľského plastu z vozidiel, a ukazovatele na monitorovanie týchto opatrení;
 - c. opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zvýšenie podielu recyklovaného spotrebiteľského plastu zabudovaného do vozidiel uvádzaných na vnútroštátny trh, a ukazovatele na monitorovanie týchto opatrení.

ČASŤ C

KRITÉRIÁ NA PREUKÁZANIE TOHO, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BOL VYROBENÝ V SÚLADE S POŽIADAVKAMI STANOVENÝMI V ČLÁNKU 6 ODS. 1, 1A A 1B

Auditom uvedeným v článku 6 ods. 2 sa overí, či zariadenie zapojené do výroby recyklovaného materiálu spĺňa pri svojej aktuálnej prevádzke tieto podmienky:

- 1. zariadenie je schopné preukázať, že vyrába materiály recyklované zo spotrebiteľského odpadu. Ak zariadenie vyrába aj materiály pochádzajúce z odpadu z výroby alebo zo surovín, musí byť schopné preukázať, že jasne rozlišuje medzi rôznymi druhmi materiálov. Zariadenie zabezpečí, aby dodávalo len materiály recyklované zo spotrebiteľského odpadu, čo je podmienkou, aby sa tento materiál započítal do cieľov stanovených v článku 6;

2. zariadenie vyrábajúce recyklované materiály zo spotrebiteľského odpadu pochádzajúceho z vozidiel po skončení životnosti alebo z opravených vozidiel musí byť schopné preukázať, že sa takýto odpad zbieral oddelene a nezmiešal sa s materiálmi iného pôvodu pred jeho príchodom do zariadenia a počas celého procesu recyklácie.
