



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 14 юли 2023 г.  
(OR. en)

11888/23

---

Междуетноститутуционално досие:  
2023/0284(COD)

---

MI 622  
ENT 165  
ENV 862  
CODEC 1377  
IA 189

#### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| От:                 | Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от<br>г-жа Martine DEPREZ, директор                                                                                                                                                                                                                                     |
| Дата на получаване: | 14 юли 2023 г.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| До:                 | Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на<br>Европейския съюз                                                                                                                                                                                                                                                     |
| № док. Ком.:        | COM(2023) 451 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Относно:            | Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И<br>НА СЪВЕТА относно изискванията за кръговост при проектирането<br>на превозни средства и относно управлението на излезлите от<br>употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС)<br>2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и<br>2005/64/ЕО |

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 451 final.

---

Приложение: COM(2023) 451 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.7.2023 г.  
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

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

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -  
{SWD(2023) 257 final}

## **ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

### **1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

#### **• Основания и цели на предложението**

„Европейският зелен пакт“ е стратегия на Европа за растеж, с която се цели да се гарантира до 2050 г. неутрална по отношение на климата, чиста и кръгова икономика, в която управлението на ресурсите е оптимизирано и замърсяването е сведено до минимум. В плана за действие относно кръговата икономика<sup>1</sup> и в новата промишлена стратегия за Европа<sup>2</sup> е начертана пътната карта за европейската промишленост към постигането на целите на Зеления пакт. Планът за действие съдържа ангажимент за преразглеждане на законодателството относно излезлите от употреба превозни средства с цел да „се насърчат по-кръгови стопански модели, като въпросите на проектирането се обвържат с третирането след излизане от употреба, обмислят се евентуални правила относно задължителното съдържание на определени рециклирани материали и се подобри ефикасността при рециклирането“. В Плана за действие на ЕС „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“<sup>3</sup> също се подчертава необходимостта Комисията да предложи нови мерки за решаване на проблема с външния отпечатък върху околната среда на ЕС, свързан с износа на излезли от употреба и употребявани превозни средства.

Европейският съвет<sup>4</sup> и Парламентът<sup>5</sup> са отбелязали значението на настоящата инициатива. В съобщението, придружаващо предложението за европейския законодателен акт за суровините от критично значение<sup>6</sup>, също се подчертава значението на автомобилния сектор за гарантирането на устойчиви доставки на суровини от критично значение и засилването на стратегическата автономност на ЕС.

Производството на превозни средства е един от най-ресурсоемките отрасли. Европейският автомобилен сектор формира 19 % от търсенето за стоманодобивната промишленост на ЕС (повече 7 милиона тона годишно), 10 % от общото потребление на пластмаси (6 милиона тона годишно), значителен дял от търсенето на алуминий (42 % за цялото транспортно оборудване, около 2 милиона тона годишно), мед (6 % за автомобилни части), каучук (65 % от производството на общи каучукови продукти) и стъкло (1,5 милиона тона от плоското стъкло, произведено в ЕС).

С преминаването на автомобилния сектор към мобилност с нулеви емисии и увеличаването на електронното оборудване в превозните средства ще се засили търсенето на мед и суровини от критично значение. Това включва и редкоземните метали, използвани в постоянните магнити на електродвигателите, на които автомобилният сектор е един от най-големите потребители. В автомобилния сектор се използват също така по-авангардни и леки материали като композитни пластмаси, висококачествена стомана и алуминиеви сплави.

Поради това производството на превозни средства може да има голям отпечатък върху околната среда. Това се дължи предимно на емисиите на парникови газове при производството на енергията, необходима за добива и преработката на суровини като

---

<sup>1</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan\\_bg](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_bg).

<sup>2</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal\\_bg](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_bg).

<sup>3</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_bg](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_bg)

<sup>4</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/bg/pdf>.

<sup>5</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040\\_BG.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_BG.html).

<sup>6</sup> COM/2023/165 final.

въглищата и желязната руда (за стоманата), боксита (за алуминия), медта и нефта (за пластмасите). Освен това все по-широкото използване на авангардни и композитни материали създава определени трудности при разкоплектоването, повторната употреба и рециклирането на излезлите от употреба превозни средства.

Предвид гореизложеното, целта на настоящото предложение е преходът на автомобилния сектор към кръговата икономика да се улесни на всички етапи от жизнения цикъл на превозното средство — от проектирането до третирането след излизане от употреба. Предложението се основава на извършената оценка на действащото законодателство, което включва две директиви (Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства (наричана по-нататък „Директивата относно излезлите от употреба превозни средства“)<sup>7</sup> и Директива 2005/64/ЕО относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване (наричана по-нататък „Директивата относно одобряването на типа“)<sup>8</sup>).

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е приета през 2000 г. и представлява първата хармонизирана рамка на ЕС, с която се цели да се гарантира, че превозните средства, излезли от употреба и считани за отпадъци, се третират по екологосъобразен начин. С директивата се определят разпоредби за събирането и премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства, ограничава се използването на опасни вещества в новите превозни средства и се поставят цели за повторната употреба и рециклирането (85 %) и за повторната употреба и оползотворяването (95 %) въз основа на средното тегло на излезлите от употреба превозни средства, на превозно средство и за година. В законодателството не са внасяни съществени изменения след неговото приемане.

По време на преразглеждането на Рамковата директива относно отпадъците през 2018 г., съзаконодателите са приели<sup>9</sup>, че „до 31 декември 2020 г. Комисията прави преглед на настоящата директива [относно излезлите от употреба превозни средства] и за тази цел представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, придружен, ако е целесъобразно, от законодателно предложение“. Посочено е, че в процеса на преразглеждане на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства следва да се набляга върху осъществимостта на определянето на цели за рециклиране на конкретни материали и върху проблема с „неизвестното местонахождение“ на излезлите от употреба превозни средства.

С приетата през 2005 г. Директива относно одобряването на типа се установява много тясна връзка между разпоредбите на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и предвидените разпоредби за възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването в процедурата за одобряването на типовете превозни средства. По-конкретно в Директивата относно одобряването на типа е посочено, че превозните средства трябва да бъдат конструирани по начин, който позволява те да подлежат на повторна употреба и/или рециклиране до минимум 85 % от тяхната обща маса и на повторна употреба и/или оползотворяване до минимум 95 %

---

<sup>7</sup> Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства.

<sup>8</sup> Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване и относно изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета.

<sup>9</sup> Вж. член 10а от директивата, вмъкнат съгласно Директива 2018/849/ЕС, ОВ L 30, 30.5.2018 г., стр. 93.

от тяхната обща маса, а в Директивата относно излезлите от употреба превозни средства за държавите членки са определени същите цели по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства. Директивата относно одобряването на типа е част от рамката за одобряването на типа<sup>10</sup>, съгласно която новите типове превозни средства подлежат на изпитване и издаване на одобрение на типа, преди да бъдат пуснати на пазара на ЕС, при условие че отговарят на определени технически изисквания.

С предложениия регламент Директивата относно одобряването на типа и Директивата относно излезлите от употреба превозни средства се отменят и заменят с един законодателен инструмент. Неговата обща цел е да се осъвремени законодателството на ЕС и да се подобри функционирането на единния пазар на ЕС, като се намалят отрицателните въздействия върху околната среда, свързани с проектирането, производството, експлоатационния срок и третирането след излизане от употреба на превозните средства, и се допринесе за устойчивостта на автомобилния и на рециклиращия сектор.

Това е инициатива в рамките на Програмата за пригодност на законодателството (REFIT).

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в областта на политиката**

На първо място, в предложениия регламент е залегнало общото законодателство на ЕС относно одобряването на типа на моторните превозни средства, чиято цел е да се улесни свободното движение на автомобилни продукти на единния пазар, като се определят общи изисквания с оглед на постигането на цели, свързани с околната среда, енергийните показатели и безопасността. В Регламент (ЕС) 2018/858<sup>11</sup> е определена основната процедурна рамка на изискванията за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства. В него са определени правилата за съответствие на типовете превозни средства с изискванията на няколко законодателни акта, изброени в приложенията към регламента. С предложениия регламент се определят изисквания за кръговия модел на проектиране и за производството на моторни превозни средства, които ще бъдат включени в приложенията, за да бъдат проверявани и спазвани в хода на процедурата за одобряване на типа<sup>12</sup>.

Предложеният регламент допълва и е съгласуван с последните законодателни предложения на Комисията с цел подобряване на екопроектирането на продуктите и гарантиране на устойчивото управление на отпадъци.

---

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

<sup>12</sup> Един производител може да получи сертификат за даден тип превозно средство в една държава — членка на ЕС и да го предлага на целия пазар на ЕС без допълнителни изпитвания. Сертификатът се издава от национален орган по одобряването на типа и изпитванията се провеждат от оправомощените технически служби: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu\\_bg](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_bg)

Такъв е случаят с предложението за нов регламент за батериите<sup>13</sup>, което обхваща автомобилните акумулаторни батерии и съдържа изчерпателен нов правен режим, обхващащ пълния им жизнен цикъл, с цел решаване на проблемите, свързани с техния отпечатък върху околната среда. Предложеният регламент относно одобряването на типа и относно излезлите от употреба превозни средства не съдържа разпоредби, регламентиращи проектирането, производството и третирането след излизане от употреба на батериите. Той обхваща както превозните средства като цяло, така и техните части и компоненти (с изключение на акумулаторните батерии), по начин, допълващ предложението за регламент за батериите и гарантиращ решаването на проблемите, свързани с общия отпечатък на превозните средства върху околната среда. Той съдържа също така разпоредби с цел улесняване на демонтажа на батериите от излезли от употреба превозни средства, за да се гарантира тяхната повторна употреба или рециклиране съгласно регламента за батериите.

Освен за батериите, Комисията е внесла предложения за решаване на проблема с отпечатъка на други ресурсоемки сектори (например на строителните продукти<sup>14</sup> и на текстила<sup>15</sup>) върху околната среда и предложеният регламент относно одобряването на типа и относно излезлите от употреба превозни средства допълва тази инициатива, като обхваща автомобилния сектор, за да се гарантира, че за производителите ще се прилагат общи правила за конструирането на превозни средства, които ще бъдат пуснати на пазара на Съюза, да се улесни преходът на този сектор към кръгова икономика и да се засили неговото устойчиво развиване.

Предложеният регламент е също така съгласуван с предложението за Регламент за екопроектирането на устойчиви продукти<sup>16</sup>, чиято цел е да се даде възможност за определяне на изисквания за информацията и за показателите за устойчивост и информация за широк кръг физически продукти. За разлика от други продукти като посочените по-горе изискванията за кръговия модел на проектиране и за производството на моторни превозни средства в момента се основават на конкретна правна рамка, която се прилага за превозните средства. Тези изисквания се определят и спазват в хода на процедурата „за одобряване на типа“. Поради това тази правна рамка е различна от определената съгласно предстоящия Регламент за екопроектирането на устойчиви продукти. Освен това в Регламента за екопроектирането на устойчиви продукти не се разглежда етапът на излизане от употреба на превозното средство, който е предмет на предложения регламент относно одобряването на типа и относно излезлите от употреба превозни средства.

И накрая, в предложения регламент не се разглеждат превозите на отпадъци от излезлите от употреба превозни средства, които са уредени в Регламента относно превозите на отпадъци<sup>17</sup>. Излезлите от употреба превозни средства се считат за опасни

---

<sup>13</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно батериите и отпадъчните батерии, за отмяна на Директива 2006/66/ЕО и за изменение на Регламент (ЕС) № 2019/1020, 2020/0353(COD).

<sup>14</sup> Предложение за регламент за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти (COM(2022)144)  
[https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy\\_bg](https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_bg)

<sup>16</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за определяне на изискванията за екопроектиране към устойчиви продукти и за отмяна на Директива 2009/125/ЕО, COM(2022)142 final, 2022/0095 (COD).

<sup>17</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно превозите на отпадъци и за изменение на регламенти (ЕС) № 1257/2013 и (ЕС) № 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

отпадъци и съгласно Регламента относно превозите на отпадъци техният износ от ЕС в трети държави, които не са членки на ОИСР, е забранен. Другите разпоредби в Регламента относно превозите на отпадъци се прилагат и за други превози на излезли от употреба превозни средства, включително между държави — членки на ЕС.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Също така има полезни взаимодействия между настоящото предложение за регламент и други политики на ЕС, по-конкретно политиката в областта на климата. Преходът на автомобилния сектор към кръговост е от съществено значение за постигането на целите на ЕС за неутралност по отношение на климата до 2050 г., определени в „Европейския законодателен акт за климата“<sup>18</sup>, **допълващ няколко други инициативи по линия на пакета** „Подготвени за цел 55“<sup>19</sup>. Освен това инициативата допълва други неотдавнашни законодателни промени, насочени към трансформацията на автомобилната промишленост, като например наскоро променените стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки и лекотоварни автомобили<sup>20</sup>, предложените стандарти Евро 7 за емисии от нови моторни превозни средства<sup>21</sup> и текущото преразглеждане на трите директиви от „пакета за техническа изправност“<sup>22</sup>. Регламентът също така допълва законодателния акт за суровините от критично значение<sup>23</sup>, тъй като с първия се въвеждат мерки, специално предвидени за постигане на по-висока степен на кръговост на суровините от критично значение (СКЗ), използвани в превозните средства, особено чрез демонтажа, повторната употреба и рециклирането на части, компоненти и материали, съдържащи такива СКЗ.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Законодателното предложение се основава на член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), чиято цел е да се гарантира функционирането на единния пазар<sup>24</sup>. Това е от съществено значение, тъй като в

---

<sup>18</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law\\_bg](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_bg)

<sup>19</sup> Повече информация за пакета е на разположение на адрес: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/IP_21_3541).

<sup>20</sup> Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на по-строги стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (ОВ L 110, 25.4.2023 г., стр. 5).

<sup>21</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7).

<sup>22</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package\\_bg](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_bg).

<sup>23</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за гарантиране на сигурни и устойчиви доставки на суровини от критично значение и за изменение на регламенти (ЕС) № 168/2013, (ЕС) 2018/858, 2018/1724 и (ЕС) 2019/1020, COM(2023)160 final, 2023/0079 (COD).

<sup>24</sup> Следва да се отбележи, че настоящото предложение следва други примери за законодателни предложения, внесени наскоро от Комисията с цел изискванията за устойчивост и/или кръговост, приложими за целия жизнен цикъл на продуктите, да бъдат обхванати от един законодателен акт с правно основание член 114. Някои примери са предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно батериите и отпадъчните батерии, предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за определяне на изискванията за

предложението се определят ясни и еднообразни изисквания, регламентиращи както пускането на превозни средства на пазара на ЕС, така и тяхното събиране и третиране след излизане от употреба, които са необходими за улесняване на прехода на сектора към кръгова икономика. Член 114 от ДФЕС е правното основание за общата регулаторна рамка за одобряването на типа на моторните превозни средства, включително на Директивата относно одобряването на типа, докато правното основание за Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е от областта на околната среда (член 192 от ДФЕС).

С предложението се решават редица ключови проблеми, свързани с единния пазар. Те включват: i) нееднакво прилагане на Директивата относно одобряването на типа и Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, тъй като техните разпоредби подлежат на тълкуване, което води до различни ситуации за операторите в зависимост от това къде пускат превозните средства на пазара и третира излезлите от употреба превозни средства; ii) недоразвит пазар в ЕС на вторични суровини, предназначени за автомобилния сектор; iii) пречки за функционирането на пазарите за рециклиране и за подобряването на икономите от мащаба; iv) постоянния проблем с „липсващите превозни средства“ и липсата на яснота по отношение на разликата между излезлите от употреба и употребяваните превозни средства в случай на износ; и v) необходимостта от стабилна и напълно хармонизирана регулаторна рамка, за да може да се подобри ефективността — включително с необходимите инвестиции — на всички стопански субекти, участващи в производството и третирането след излизане от употреба на превозни средства.

Същевременно главната цел на предложението е да се установи по-тясна връзка между изискванията за проектирането на превозните средства и разпоредбите относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за да се осигури безпроблемното функциониране на единния пазар. Поради това изискванията за проектирането на превозните средства са формулирани, така че по същество да бъдат предпоставки за правилното изпълнение на разпоредбите относно управлението на излезлите от употреба превозни средства. Някои примери за такова комбиниране на изисквания са равнищата на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването спрямо целите за повторната употреба, оползотворяването и рециклирането, изискванията по отношение на съдържащите се в превозните средства вещества спрямо задължението за демонтаж на части и компоненти, съдържащи такива вещества, преди излезлите от употреба превозни средства да бъдат раздробени, изискванията за рециклирано съдържание спрямо целта за рециклиране на пластмаси и конструктивно заложената възможност за демонтаж на части спрямо задължението за демонтаж на части преди раздробяването на излезлите от употреба превозни средства.

Затова член 114 от ДФЕС е подходящото правно основание за настоящото предложение, защото така свързаните с околната среда изисквания може да залегнат в основата на условията, регламентиращи одобряването на типа и съответно пускането на пазара на ЕС на превозни средства, а също така може да се хармонизират изискванията за третиране след излизане от употреба на превозните средства. Обосновката или центърът на тежестта на предложението е да се уеднаквят изискванията за пускане на пазара (по точно — изискванията за одобряването на типа на превозните средства) и съответно да се гарантира, че когато превозните средства достигнат етапа на излизане от употреба, те се третират по екологосъобразен начин и от тях могат да се извлекат качествени вторични суровини. Поради това в случая с настоящото предложение

---

екопроектиране към устойчиви продукти и предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно опаковките и отпадъците от опаковки.



опазването на околната среда не е самоцел, а движеща сила за хармонизацията на изискванията за проектирането по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

За постигането на хармонизиран и добре функциониращ единен пазар на ЕС и осигуряването на гладък преход на автомобилния сектор към кръговата икономика в съответствие с поставената в Европейският зелен пакт цел, от съществено значение е да се въведе общ набор от правила на равнището на ЕС с ясни изисквания и задължения за държавите членки и предприятията. Целите на работата по преразглеждането на правилата на ЕС относно излезлите от употреба превозни средства не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен с индивидуални действия на държавите членки; като се имат предвид мащабът и въздействието на мерките, те може да бъдат постигнати най-добре с действия на равнището на ЕС.

С хармонизирането на изискванията ще се решат проблемите с прилагането, предизвикани от различните тълкувания на действащото законодателство. Без действия на равнището на ЕС има риск пазарът на Съюза да се разпокъса и напредъкът към кръговата икономика да зависи от доброволни действия на предприятията или отделните държави членки.

- **Пропорционалност**

Принципът за пропорционалност е залегнал в разработването на всички мерки, съдържащи се в предложения регламент. Например обхватът на действащото законодателство се разширява постепенно до новите превозни средства, с преходни периоди за всички нови изисквания, за да имат стопанските субекти време за адаптиране към новите правила.

По-подробно описание на оценката на пропорционалността на всеки вариант на политиката се съдържа в приложение 8 към доклада за оценката на въздействието.

- **Избор на инструмент**

Изборът на регламент е направен с цел създаване на хармонизирана рамка, която се прилага за етапите на проектирането, производството и излизането от употреба на превозните средства. Така ще се гарантира правната сигурност, необходима на операторите и органите на държавите членки. Така регулаторната картина ще се опрости, като всички изисквания се обединят в един законодателен акт, и ще се допринесе за по-доброто интегриране на единния пазар на ЕС. С избора на регламент, а не на директива, също така се намаляват административните разходи, свързани с транспонирането на акта в националното законодателство, и се дава възможност новите изисквания на ЕС да се приложат по-рано. Изборът на регламент е съгласуван с регулаторната рамка за одобряване на типа, съгласно която директивите се преобразуват в регламенти като част от мерките, приети на равнището на ЕС като последица от скандала „Дизелгейт“ с оборудването за контрол на емисиите.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

#### **• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

При оценките на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства<sup>25</sup> и на Директивата относно одобряването на типа<sup>26</sup> твърде общият характер на техните разпоредби е отбелязан като един от основните им недостатъци, възпрепятстващи прехода на цялостната верига на доставките в автомобилния сектор към кръгова икономика. Тези недостатъци са разгледани в становището за платформата „Готови за бъдещето“<sup>27</sup>. В резултат са отбелязани следните проблеми, които възпрепятстват функционирането на единния пазар на ЕС и не осигуряват равнището на опазване на околната среда, което ЕС цели да постигне:

- Проектирането и производството на нови превозни средства не допринасят достатъчно за амбициите на Европейския зелен пакт за неутрална по отношение на климата, чиста и кръгова икономика;
- Третирането на превозни средства след излизане от употреба не е оптимално, като се сравни с неговия потенциален принос за неутралната по отношение на климата, чиста и кръгова икономика;
- Значителен дял от превозните средства, предмет на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, не се събират, за да бъдат третирани по екологосъобразен начин в ЕС, което има потенциален принос за замърсяването в трети държави;
- На равнището на ЕС няма хармонизиран подход за проектирането, производството и третирането след излизане от употреба на превозните средства, които за момента са извън обхвата на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, което води до неизползван потенциал за принос към свързаните с кръговата икономика цели на Европейския зелен пакт.

За решаването на тези проблеми в предложения регламент се набляга върху три основни аспекта: изискванията за кръговост при одобряването на типа на превозните средства, управлението на излезлите от употреба превозни средства и износа на употребявани превозни средства.

#### **• Консултации със заинтересованите страни**

В процеса на оценките на директивата и на въздействието са проведени няколко консултации със заинтересовани страни. На тези консултации — открити обществени консултации, целенасочени консултации, работни семинари<sup>28</sup> и двустранни срещи със заинтересовани страни — е формирана основата за предложения регламент.

<sup>25</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_bg](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_bg).

<sup>26</sup> Вж. приложение 11 към доклада за оценката на въздействието.

<sup>27</sup> <https://cor.europa.eu/bg/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

<sup>28</sup> Обществена консултация е проведена по време на оценката на директивата ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_bg](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_bg)). Първоначална оценка на въздействието е публикувана на 15 октомври 2020 г. с цел получаване на обратна информация от обществеността, а след това по време на оценката на въздействието е проведена 14-седмична открита обществена консултация от 20 юли 2021 г. до 26 октомври 2021 г. ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_bg](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_bg)).

Заинтересованите страни и държавите членки като цяло са изразили съгласие с основните констатации от оценката на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и с необходимостта от преразглеждане на правилата на ЕС относно излезлите от употреба превозни средства, за да се решат проблемите, отбелязани в констатациите.

Много заинтересовани страни от сектора на автомобилната промишленост са подчертали, че те вече са започнали да включват принципите за кръговост в своите стопански практики и че са необходими само минимални изменения, за да се подобри прилагането на действащото законодателство. Поради това те не виждат необходимост от обединяване на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и Директивата относно одобряването на типа. Други производители са изразили подкрепа за действията за адаптиране на проектирането за рециклиране в новото законодателство, за да се гарантират еднообразни условия на конкуренция и да се подобри прозрачността. Представителите на секторите на разкоплектоването и рециклирането, където преобладават малките и средните предприятия (МСП), са призовали за по-амбициозно законодателство относно проектирането за разкоплектоване и/или рециклиране и за споделяне на информация от производителите. Неправителствените организации (НПО) в областта на околната среда, органите за управление на отпадъците и държавните органи единодушно са подкрепили прилагането на цялостен подход към жизнения цикъл и мерките за проектиране за кръговост.

Въпреки силната подкрепа за поставянето на цели за рециклирано съдържание в новите превозни средства, изразена от представителите на секторите на рециклирането и разкоплектоването и от организациите на гражданското общество, представителите на автомобилния сектор са изразили различни мнения относно поставянето на цели за пластмасите. Те са изразили опасения за възможна липса на необходимото предлагане и са се застъпили за химическо рециклиране (като представителите на отрасъла на пластмасите). Представителите на стоманодобивната промишленост не са подкрепили поставянето на цел за рециклирано съдържание на стомана в новите превозни средства.

По отношение на третирането след излизане от употреба на превозните средства заинтересованите страни са подкрепили мерките с цел подобряване на качеството на материалите от излезли от употреба превозни средства, с предпочитание за повторната употреба на резервни части и компоненти, както и за висококачествено рециклиране на материали от излезлите от употреба превозни средства. Представителите на сектора на управлението на отпадъците обаче са изразили опасения за увеличените разходи, до които може да доведат новите мерки, регламентиращи третирането на излезлите от употреба превозни средства и отпадъците от тях.

Като цяло заинтересованите страни са изразили силна подкрепа за приемането на амбициозни мерки за справяне с продължаващия проблем с „липсващите превозни средства“. Изразена е също така подкрепа за по-строги изисквания за износа на употребявани превозни средства, за да не се изнасят от ЕС в трети държави употребявани превозни средства, които не са технически изправни, замърсяват въздуха и създават рискове за пътната безопасност.

---

[regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation\\_bg](https://ec.europa.eu/regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_bg)).

Производителите на превозни средства са били на мнение, че секторът на разкоплектоването вече се издържа сам и няма нужда от компенсиране на разходите за третиране чрез установяване на схеми за разширена отговорност на производителя. Те са подчертали, че ако такива схеми бъдат установени, е важно производителите на превозни средства да имат право да изпълняват индивидуално задълженията, произтичащи от тяхната отговорност. Представителите на секторите на разкоплектоването, раздробяването и рециклирането са призовали за по-голяма финансова отговорност на автомобилната промишленост за компенсиране на допълнителните разходи, свързани с подобренията на качеството, с гаранции за защитата на тяхната независимост в схемите.

Мнозинството от заинтересованите страни, включително екологичните НПО, държавните органи и операторите по управлението на отпадъците (предимно МСП), са изразили подкрепа за разширяването на регулаторния обхват на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства с допълнителни категории превозни средства. Производителите и доставчиците на автомобили са изразили различни мнения, като са подчертали, че не би било желателно обхватът да се разширява с нови категории превозни средства в краткосрочен план поради техните различия.

#### • **Събиране и използване на експертни становища**

С цел подкрепа на анализа на различните регулаторни варианти Комисията е ангажирала външни консултанти съгласно договор за подкрепа<sup>29</sup>.

Доказателства са събрани от докладите за оценката на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства<sup>30</sup> и целевата оценка на Директивата относно одобряването на типа, която е извършена успоредно с оценката на въздействието и е представена в приложение 11 към доклада за оценката на въздействието.

Съвместният изследователски център (JRC) – служба на Европейската комисия за наука и знания, е изготвил технически доклад за целите за рециклираното съдържание на пластмаса в новите пътнически автомобили<sup>31</sup> и доклад за суровините от критично значение в автомобилния сектор<sup>32</sup>. Резултатите от тези доклади са използвани в оценката на въздействието в подкрепа на предложението за регламент.

В предложението също така са взети предвид препоръките в становището за платформата „Готови за бъдещето“<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: Проучване за подкрепа на оценката на въздействието за преразглеждането на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства, извършено от Oeko-Institut, юни 2023 г.

<sup>30</sup> SWD(2021) 60 final.

<sup>31</sup> Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. and Mathieux, F., Towards recycled plastic content targets in new passenger cars, EUR 31047 EN, Служба за публикации на Европейския съюз, Люксембург, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (електронен), doi:10.2838/834615 (електронен), JRC129008.

<sup>32</sup> N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars, EUR 31468 EN, Служба за публикации на Европейския съюз, Люксембург, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

<sup>33</sup> <https://cor.europa.eu/bg/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Допълнителни доказателства в подкрепа на предложението, постъпили в процеса чрез конкретни теоретични проучвания и събиране на данни, също са включени в общата работа по оценката на въздействието.

- **Оценка на въздействието**

Предложението се основава на оценка на въздействието, която е публикувана заедно с предложението. В съответствие с насоките на Комисията за по-добро регулиране, Комитетът за регулаторен контрол е издал две становища относно работните варианти на доклада за оценката на въздействието, в които се спира на обосновката за мерките относно износа на употребявани превозни средства, на описанието на въздействията на предпочитания вариант, на избора на някои мерки относно рециклираното съдържание и схемите за разширена отговорност на производителя, както и на въпроси, свързани със следваната в доклада методика. Тези становища са взети предвид в окончателния доклад за оценката на въздействието.

В оценката на въздействието са набелязани четири проблемни области, за които се търсят решения на равнището на ЕС:

1. **Кръговостта не е включена в проектирането и производството на превозни средства** и това води до силна зависимост от първичните суровини;
2. **Качеството на третирането на превозни средства след излизане от употреба не е оптимално**, като се сравни с неговия потенциал за запазване на по-голяма екологична и икономическа стойност;
3. Значителен дял от „**липсващите превозни средства**“, които са предмет на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, не се събират, за да бъдат третирани екологосъобразно, и **големи количества технически неизправни и замърсяващи употребявани превозни средства се изнасят от ЕС** всяка година;
4. Има **неизползван потенциал за кръговост при превозните средства, които в момента са извън обхвата на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства**, и той може да допринесе за целите на Европейския зелен пакт.

За решаването на всеки от тези проблеми са разработени и анализирани конкретни варианти на политиката за всяка от следните области:

1. „**Да се проектира кръгово**“: проектирането и производството да станат кръгови;
2. „**Да се използва рециклирано съдържание**“: да се увеличи рециклираното съдържание в новите превозни средства;
3. „**Да се третира по-добре**“: да се подобри третирането на излезлите от употреба превозни средства;
4. „**Да се събира повече**“: да се събират повече излезли от употреба превозни средства в ЕС и да се подобри качеството на изнасяните употребявани превозни средства;
5. „**Разширена отговорност на производителя**“: да се предоставят подходящи стимули за увеличаване на събирането на излезлите от употреба превозни средства и да се подобри третирането на отпадъците чрез схеми за разширена отговорност на производителя;

6. „Да се включат повече превозни средства“: да се разшири обхватът на законодателството с допълнителни категории превозни средства.

Мерките във всеки вариант са представени в следващата таблица. В последната колона е посочено дали мярката е избрана в предпочитания вариант след оценката на въздействието.

| Вариант и на политиката                              | №  | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Предпочитан вариант                               |
|------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| ВП1:<br><i>Да се проектира кръгово</i>               | 1А | <p>М1: да се гарантира, че с новите правила относно одобряването на типа се осигурява правилно въвеждане на изисквания за кръговост за нови типове превозни средства</p> <p>М2: оправомощаване на Комисията да разработи подобрена методика за определяне на спазването на изискванията за възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването</p> <p>М3: на операторите по третирането на излезли от употреба превозни средства да се предоставя основна информация за разкомплектоването</p> <p>М4а: декларация относно рисковите вещества, проверена от органите по одобряването на типа по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването</p> <p>М5а: ограничения за вещества съгласно преразгледаната Директива относно излезлите от употреба превозни средства</p> | <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Не</p> <p>Не</p> |
|                                                      | 1Б | <p><i>Включва мерки М1, М2 и М3 от ВП1А.</i></p> <p>М4б: задължителна декларация относно рециклираното съдържание на пластмаси, стомана и алуминий</p> <p>М5б: ограничения за вещества съгласно регламента REACH и останалото действащо законодателство</p> <p>М6: задължение за производителите на превозни средства да разработват стратегии за кръговост</p> <p>М7: изисквания за улесняване на демонтажа на компоненти при проектирането на нови превозни средства</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Да</p> <p>Не</p> <p>Да</p> <p>Да</p>           |
|                                                      | 1В | <p><i>Включва мерки М1—М3, М6 и М7 от ВП1А и ВП1Б.</i></p> <p>М4в: задължителна декларация относно рециклираното съдържание на материали, различни от пластмаси, включително СКЗ, стомана и алуминий</p> <p>М5в: хибриден подход — поддържане на текущите ограничения съгласно Директивата относно излезлите от употреба превозни средства с нови ограничения съгласно регламента REACH (<i>анализирани отделно в приложение 9</i>)</p> <p>М8: установяване на цифров паспорт за кръговост на превозното средство</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p>                     |
| ВП2:<br><i>Да се използва рециклирано съдържание</i> | 2А | <p>М9а: цели за задължително рециклирано съдържание на пластмаса в превозните средства — 6 % рециклирано съдържание на пластмаса до 2031 г., 10 % до 2035 г. на равнището на автомобилния парк, от които 25 % от рециклиран материал от производство в затворен цикъл; правила за изчисляване и проверка</p> <p>М10а: оправомощаване на Комисията да определи цел за задължително рециклирано съдържание на стомана, включително правила за изчисляване и проверка, въз основа на специално проучване за осъществимост</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Не</p> <p>Да</p>                               |
|                                                      | 2Б | <p>М9б: рециклирано съдържание на пластмаса — 25 % през 2031 г. само за превозни средства с ново одобрение на типа, от които 25 % от производство в затворен цикъл; правила за изчисляване и проверка</p> <p>М10б: рециклирано съдържание на стомана — 20 % в превозни средства с ново одобрение на типа; правила за изчисляване и проверка</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Да</p> <p>Не</p>                               |

|                                       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                         |
|---------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                       | 2В | <p>М9в: рециклирано съдържание на пластмаса — 30 % през 2031 г. само за превозни средства с ново одобрение на типа, от които 25 % от производство в затворен цикъл; правила за изчисляване и проверка</p> <p>М10в: рециклирано съдържание на стомана — 30 % в превозни средства с ново одобрение на типа, от които 15 % от производство в затворен цикъл; правила за изчисляване и проверка</p> <p>М11: оправомощаване на Комисията да определи цели за задължително рециклирано съдържание на други материали (алуминиеви сплави и СКЗ); проучване за осъществимост; правила за изчисляване и проверка на целевите равнища</p>                                                                                  | <p>Не</p> <p>Не</p> <p>Да</p>           |
| ВПЗ:<br><i>Да се третира по-добре</i> | 3А | <p>М12: съгласуване на определението за рециклиране и на методиката за изчисляването на коефициентите на рециклиране с останалото законодателство относно отпадъците</p> <p>М13а: задължителен демонтаж на определени части и/или компоненти преди раздробяването с цел насърчаване на тяхното рециклиране или повторна употреба, „списък А“</p> <p>М14а: ново определение за „вторично производство“ и нови изисквания за наблюдение на повторната употреба и/или вторичното производство</p> <p>М16а: забрана за депонирането на отпадъчни остатъци от раздробяването на автомобили</p>                                                                                                                        | <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p> |
|                                       | 3Б | <p><i>Включва всички мерки от ВПЗА (кумулятивно)</i></p> <p>М13б: по-дълъг списък на компоненти за задължителен демонтаж, включващ съдържащите високи концентрации на ценни метали или СКЗ, „списък Б“</p> <p>М14б: пазарна подкрепа за използването на резервни части</p> <p>М15б: цели за рециклиране на пластмаси — 30 %</p> <p>М16б: забрана за раздробяване на излезли от употреба превозни средства заедно с отпадъци от електрическо и електронно оборудване (ОЕЕО) и отпадъци от опаковки</p>                                                                                                                                                                                                            | <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p> |
|                                       | 3В | <p><i>Включва всички мерки от ВПЗА и ВПЗБ (кумулятивно)</i></p> <p>М13в: задължителен демонтаж на допълнителни компоненти, „списък В“</p> <p>М15в: стъкло — 70 % рециклиране с качество на стъкло за съдове или еквивалентно</p> <p>М16в: поставяне на изисквания за технологиите след раздробяването за подобряване на количеството и качеството на металния скрап от излезли от употреба превозни средства</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>Не</p> <p>Не</p> <p>Не</p>           |
| ВП4:<br><i>Да се събира повече</i>    | 4А | <p>М17а: докладване от държавите членки за липсващите превозни средства, регистрирането на превозни средства, вноса и износа на употребявани превозни средства, стимули и санкции с цел насърчаване на предаването в разрешено съоръжение за третиране</p> <p>М18: задължения за операторите по разкомплектоването и по рециклирането да проверяват и докладват за излезли от употреба превозни средства, сертификати за унищожаване</p> <p>М19а: определяне на минимални изисквания за проверките и действията по правоприлагане в сектора (включително незадължителните Насоки № 9 на кореспондентите)</p>                                                                                                     | <p>Не</p> <p>Да</p> <p>Да</p>           |
|                                       | 4Б | <p>М17б: определяне на глоби за сектора на излезлите от употреба превозни средства, ако излязло от употреба превозно средство бъде продадено на незаконно работещи оператори по разкомплектоването, и за търговците (и електронните платформи), търгуващи с разглобени (употребявани) резервни части от неразрешени съоръжения</p> <p>М19б: по-ясно определение за излезли от употреба превозни средства, за да се прави по-добре разлика между употребяваните и излезлите от употреба превозни средства (задължителни Насоки № 9 на кореспондентите)</p> <p>М20: подобряване на информацията, съдържаща се в националните регистри на превозните средства, и осигуряване на тяхната оперативна съвместимост</p> | <p>Да</p> <p>Да</p> <p>Да</p>           |
|                                       | 4В | М19в: предоставяне или осигуряване на митническите органи на информация за разпознаването и техническата изправност на превозните                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Да                                      |

|                                                       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                      |
|-------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|                                                       |    | средства (идентификационен номер на превозното средство)<br>M21: изисквания за износа на употребявани превозни средства, свързани с техническата изправност                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Да                   |
|                                                       | 4Г | Включва мерки M176, M18, M19a—в, M20 и M21 от ВП4А, ВП4Б и ВП4В (кумулятивно)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Да                   |
| ВП5:<br><i>Разширена отговорност на производителя</i> | 5А | M22: изискване за държавите членки да установяват колективни или индивидуални схеми за разширена отговорност на производителя, включително наблюдение на разходите за привеждане в съответствие и минималните финансови задължения<br>M23: задължения за докладване за производителите                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Да<br>Да             |
|                                                       | 5Б | Включва мерки M22 и M23 от ВП5А (кумулятивно)<br>M24: хармонизирано модулиране на таксите за разширена отговорност на производителя<br>M25: прехвърляне на таксите и/или гаранциите за разширена отговорност на производителя (трансгранична разширена отговорност на производителя)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Да<br>Да             |
|                                                       | 5В | Включва мерки M22—M25 от ВП5А и ВП5Б (кумулятивно)<br>M26: установяване на национални схеми за възстановяване на депозити (обратно изкупуване)<br>M27: хармонизирани критерии за екологосъобразни обществени поръчки (доброволни)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Не<br>Не             |
| ВП6:<br><i>Да се включат повече превозни средства</i> | 6А | M28: предоставяне на информация на операторите по разкоплектоването и по рециклирането                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Да                   |
|                                                       | 6Б | Включва мярка M28 от ВП6А (кумулятивно)<br>M30a: задължително третиране на излезли от употреба превозни средства от категории L3e—L7e, камиони (N2 и N3), автобуси (M2 и M3) и ремаркета (O) в разрешени съоръжения за третиране<br>M30б: изисквания за износ на употребявани превозни средства, свързани с техническата изправност на камиони (N2 и N3), автобуси (M2 и M3) и ремаркета (O)<br>M31б: минимални изисквания за разширена отговорност на производителя за излезли от употреба превозни средства от категории L3e—L7e, камиони (N2 и N3), автобуси (M2 и M3) и ремаркета (O)<br>M32: клауза за преглед относно регулаторното разширяване на обхвата на одобряването на типа с нови превозни средства | Да<br>Да<br>Да<br>Да |
|                                                       | 6В | Включва мерки M28, M30a—б и M31б от ВП6А и ВП6Б (кумулятивно)<br>M31в: пълно прилагане на разширената отговорност на производителя и допълнителни икономически стимули<br>M33: прилагане в пълен обхват на новите изисквания относно одобряването на типа и третирането след излизане от употреба за допълнителни категории превозни средства                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Не<br>Не             |

Въздействията на всеки вариант на политиката са анализирани изчерпателно, както и комбинираните въздействия и полезните взаимодействия между вариантите. Въздействията върху малките и средните предприятия (МСП) са взети предвид и са обобщени в специален тест за МСП. Екологичните, икономическите и социалните въздействия са изчислени до 2040 г. и са сравнени с началното състояние. Основната година за сравнение е 2035, когато всички дългосрочни мерки би следвало да дадат резултат.

Предпочитаният пакет съдържа комбинация от следните варианти на политиката:

**Да се проектира кръгово.** Предпочитаният вариант съдържа краткосрочни задължения за производителите на превозни средства да предоставят подробна и лесна за използване информация за разкоплектоването и рециклирането, включително за употребата и местонахождението на СКЗ в превозните средства и за дела на рециклираното съдържание в новите превозни средства. Действията в средносрочен



план включват преразглеждане на методиката за изчисляването на възможността за рециклиране и повторна употреба на етапа на одобряване на типа на новите превозни средства и разработване на паспорт за кръговост на превозното средство. Така по принцип изискванията за кръговост се включват окончателно в одобряването на типа на новите типове превозни средства.

**Рециклирано съдържание.** Предпочитаният вариант е да се постави средно амбициозна цел за рециклирано съдържание на пластмаса — 25 % до 2030 г., от които 25 % от третиране в затворен цикъл на излезлите от употреба превозни средства. По отношение на стоманата с този вариант на Комисията се предоставя правомощието въз основа на проучване за осъществимост да постави цел за рециклирано съдържание на стомана в новоодобрените превозни средства в срок от три години след влизането на регламента в сила. Вариантът за поставяне на цели за рециклирано съдържание на други материали като алуминий и СКЗ ще се оценява в бъдеще въз основа на промените в конструкцията на автомобилите и наличието на капацитет за рециклиране.

**Да се третира по-добре.** Предпочитаният вариант включва по-строго определение за рециклиране, забрана за депониране на остатъчните фракции от раздробяването на автомобилите и средно амбициозни задължения по отношение на демонтажа за подобряване на оползотворяването на важни компоненти от излезли от употреба превозни средства без непропорционални разходи за операторите по третирането. Така ще се подобри оползотворяването на суровини (от критично значение) и качеството на фракциите от пластмаси, стомана и алуминий.

**Да се събира повече.** Предпочитаният вариант на политиката е най-амбициозен. С мерки като по-ясното разпределяне на отговорностите за сертификатите за унищожаване, задължителните критерии за разликата между употребявани и излезли от употреба превозни средства и новите разпоредби за правоприлагането ще се увеличи значително броят на законно третирани в ЕС излезли от употреба превозни средства. Ще забрани също така износът на превозни средства, които вече не са технически изправни, в съответствие с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“.

**Предоставят се стимули за увеличаване на събирането на излезли от употреба превозни средства и за подобряване на третирането на отпадъците.** Предпочитаният вариант включва финансови и организационни стимули като поставянето на изисквания за разширена отговорност на производителя, за да се увеличи събирането на излезли от употреба превозни средства и да се компенсират разходите за подобреното качество на третирането, които не може да се покрият изцяло със стойността на оползотворените материали и съставки.

**Да се включат повече превозни средства.** В предпочитания вариант се прилага подход за поетапно включване на повече превозни средства в обхвата на новите правила на ЕС, като на производителите се поставя изискване да предоставят информация за състава на произвежданите от тях превозни средства. С него също така се въвежда набор от минимални изисквания за третирането на излезли от употреба превозни средства от категории L<sub>3e</sub>–L<sub>7e</sub>, камиони, автобуси и ремаркета. Очаква се предпочитаният вариант да има положително екологично въздействие поради намаления отпечатък върху околната среда, свързан с изискванията за производството и излизането от употреба на превозните средства.

Общите екологични ползи са оценени като годишно намаление в размер на 12,3 милиона тона CO<sub>2</sub> еквивалент през 2035 г. (от 10,8 милиона тона през 2030 г. до 14,0 милиона тона през 2040 г.), което е от съществено значение за декарбонизацията на автомобилната промишленост. Паричната равностойност на това

намаление на CO<sub>2</sub> е 2,8 милиарда евро. То е свързано с по-доброто оползотворяване на 5,4 милиона тона материали (пластмаси, стомана, алуминий, мед и СКЗ), които ще се рециклират с по-високо качество или ще се използват повторно, и с факта, че в ЕС ще се събират и третират до 3,8 милиона излезли от употреба превозни средства повече. 350 тона редкоземни метали от постоянните магнити ще се събират разделно за повторна употреба и рециклиране през 2035 г. (и 1500 тона през 2040 г.), което ще допринесе много за целта на ЕС за постигане на стратегическа автономност при суровините от критично значение. Предпочитаният вариант допринася най-вече за цел за устойчиво развитие № 9 (устойчиви иновации), № 12 (отговорно потребление и производство) и № 13 (действия в областта на климата).

Общите годишни приходи за предпочитания вариант са в размер на 5,2 милиарда евро през 2035 г., включително 2,8 милиарда евро намаление на CO<sub>2</sub> в парично изражение, а разходите — 3,3 милиарда евро, при което се получават нетни приходи в размер на 1,8 милиарда евро.

Разходите за предпочитания вариант се очаква да достигнат 66 EUR на превозно средство, пуснато на пазара през 2035 г. Очаква се да се създадат 22 100 допълнителни работни места, от които 14 200 в МСП, предимно оператори по разкоплектоването и по рециклирането.

Въпреки краткосрочните разходи за автомобилната промишленост в ЕС, с предпочитания вариант ще се постигнат икономии на енергия, ще се намали зависимостта на ЕС от материали, доставяни от трети държави, и ще се гарантира, че преходът към електрификация на превозните средства ще се осъществява въз основа на устойчиви и кръгови стопански модели. Всичко това ще допринесе за конкурентоспособността на сектора в дългосрочен план.

Предпочитаният вариант е свързан както с разходи (за инвестиции в нови технологии), така и с приходи (от по-високата стойност на резервните части и на рециклираните материали) за сектора на управлението на отпадъците. Въпреки че ще има разлики между различните държави членки и оператори поради различните разходи за труд и използвани технологии, с планираните промени значително ще се засили и модернизира отрасълът на разкоплектоването, раздробяването и рециклирането в ЕС.

За органите на държавите членки се очакват ограничени разходи, свързани с наблюдението и правоприлагането във връзка със спазването на новото законодателство. Разходите ще бъдат свързани предимно с проверки, с контрол на износа на излезли от употреба и употребявани превозни средства и с необходимостта от адаптиране на системите за регистрация. В замяна, с увеличената цифровизация (при докладването на сертификата за унищожаване, при обмена на информация от националните регистри за износа на излезли от употреба и употребявани превозни средства и от оперативната съвместимост, осигурена със системата за обслужване на едно гише), ще се повиши ефективността и ще се намалят тежестите както за правоприлагащите органи, така и за предприятията. Прогнозните общи разходи за държавните органи, свързани с надзора на схемите за разширена отговорност на производителя, с дейностите по правоприлагане и с адаптирането на националните системи за регистрация на превозни средства, са в размер на около 24 милиона евро, по-малко от 2 EUR на превозно средство.

За потребителите цените на новите превозни средства може да се увеличат с около 39 EUR на превозно средство, а цените при продажба на употребявани превозни средства може да се понижат (с 12 EUR на превозно средство) поради намаления износ. От друга страна, мерките за подпомагане на оползотворяването и продажбата на

употребявани резервни части се очаква да доведат до по-ниски покупни цени и до поевтиняване на ремонта и техническото обслужване, което е от полза за потребителите.

С новите изисквания за третирането след излизане от употреба на превозните средства може да се създадат трудности за МСП, свързани с по-високите разходи за въвеждането и усвояването на новите технологии за третиране в краткосрочен и средносрочен план. Същевременно с по-големите инвестиции в сектора на рециклирането на автомобили, с подкрепата за пазара на части за повторна употреба и с по-лесния достъп до информация за разкопектоването на превозните средства ще се засилят иновациите, ще се разкрият нови възможности за МСП и ще се спомогне за създаването на нови работни места в сектора. С цел допълнително облекчаване на въздействията върху МСП, с по-строгите изисквания за разширената отговорност на производителя ще се създаде възможност разходите да бъдат компенсирани с по-високите равнища на събирането и качеството на третирането.

В предпочитания вариант на пакета от мерки повтарящите се разходи, свързани с подхода за отмяна на предишни тежести при въвеждането на нови, са оценени на 81,8 милиона евро или 5,45 EUR, взето за едно ново превозно средство. С предпочитания вариант се използва максимално потенциалът за цифровизация, за да се гарантира ефективно правоприлагане във връзка със спазването на новите изисквания в съответствие с принципа „цифрови по подразбиране“. Без цифровизация се очаква въздействията да бъдат с 32,2 милиона евро или с 40 % по-големи.

#### • Пригодност и опростяване на законодателството

С предложения регламент се очаква да се подобри ефективността и хармонизацията. В него са взети предвид повечето от препоръките в становището за платформата „Готови за бъдещето“<sup>34</sup>. С описанията на процедурите за одобряване на типа на превозните средства относно поставянето на ясни изисквания за кръговост ще се ускорят процедурите за производителите на единния пазар. Допълнително опростяване ще се постигне чрез централизирането на ограниченията за химичните вещества съгласно регламента REACH, който е основният законодателен акт на ЕС в областта на химикалите. По отношение на управлението на излезлите от употреба превозни средства, със съгласуването на определенията за рециклиране с Рамковата директива относно отпадъците ще се хармонизира и улесни тълкуването на нормативните разпоредби и ще се подобри сравнимостта на докладваните данни. С установяването на схеми за разширена отговорност на производителя, свързани конкретно с излезлите от употреба превозни средства, ще се предотврати прилагането на различни подходи от различните държави членки. Така ще се подобри прозрачността и справедливото разпределяне на финансовите отговорности между дружествата, участващи в третирането на излезли от употреба превозни средства.

Цифровизацията ще спомогне също така да се подобри събирането на излезлите от употреба превозни средства и да се реши проблемът с липсващите превозни средства с въвеждането на електронно докладване в разрешените съоръжения за третиране и със споделянето на информация за регистрацията на превозните средства между държавите членки. Със свързването със средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише ще се даде възможност на митническите органи да осигуряват спазването на новите

<sup>34</sup> Повече информация за избраните препоръки от становището за платформата „Готови за бъдещето“ се съдържа в приложения 1 и 5 към доклада за оценката на въздействието.

условия за износа на употребявани превозни средства. Използването на потенциала за цифровизация ще бъде от съществено значение за осигуряването на възможност на МСП — по-конкретно на по-малките и често семейни дружества — да достигат до нови пазари, като се свързват с платформи в интернет и отдалечени пазари както на местно, така и на международно равнище. Освен това притегателната сила, създадена с поставянето на задължителна цел за рециклирано съдържание на пластмаси, се очаква да повиши конкурентоспособността на операторите по разкоплектоването, тъй като те ще станат основен източник на предлагане на висококачествени вторични суровини с голямо търсене. Особено внимание е обърнато на ограничаването на задълженията за докладване до строго необходимите за оценката и наблюдението на прилагането на законодателството, като се дава преимущество на използването на електронни решения, а начинът за докладване от страна на операторите е оставен на преценката на националните органи.

- **Основни права**

Предложението няма последици, свързани със защитата на основните права.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

За осъществяването на предложението ще бъдат необходими човешки и финансови ресурси за осигуряване на външни услуги. Някои от изискванията относно персонала се очаква да бъдат изпълнени в рамките на съществуващите отпуснати средства на Комисията, а някои потребности от допълнителен външен персонал са представени в придружаващата законодателна финансова обосновка. В Европейската агенция по химикали (ЕЧА) се очаква необходимост от ограничени допълнителни ресурси, които ще бъдат предвидени в следващо законодателно предложение, обхващащо законодателството в областта на химикалите.

Предложението включва няколко члена с подробно описание на по-нататъшните работни направления, в които ще трябва да се действа, за да се допълни регламентът. Тези действия ще включват приемането на актове за изпълнение и/или делегирани актове през следващите 1—8 години.

**Основните технически задачи включват:**

- подобряване на методиката за изчисляването на коефициентите на възможното рециклиране, повторна употреба и оползотворяване;
- подобряване на оценката на риска от останалите изключения за опасни вещества (с подкрепата на ЕЧА);
- изчисляване и проверка на правилата за рециклираното съдържание на пластмаси, проучване за осъществимост относно поставянето на цели за рециклирано съдържание на стомана при автомобилните приложения и по-широко проучване за осъществимост, включително икономическа оценка относно поставянето на цели за рециклирано съдържание на други материали, и формати на декларации (въз основа на експертния опит и методиката на JRC, без да бъде задължително да бъдат извършени от JRC);
- определяне на изискванията за възможност за демонтаж на акумулаторни акумулаторни батерии за електрически превозни средства и на електродвигатели, обща информация за демонтаж на други съответни компоненти и съгласуване на изискванията за законодателния акт за СКЗ с

регламента за батериите (въз основа на експертния опит на JRC, както е посочено по-горе);

- актуализиране на форматите за одобряването на типа и информационното досие, което се предоставя на органите по одобряването на типа;
- разработване на критерии за паспорта за кръговост на превозното средство;
- установяване на механизми за трансгранична разширена отговорност на производителя;
- изменения на правилата за изчисляването и проверката на показателите за качество на третирането на превозните средства (въз основа на експертния опит на JRC, както е посочено по-горе);
- цифровизация: създаване на оперативно съвместими регистри на превозни средства и механизми за контрол на износа чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, първо, въз основа на валидни изисквания за техническа изправност и въз основа на оценка на риска като втора стъпка (с тясно сътрудничество между ГД „Околна среда“, ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“);
- прилагане на подход за поетапно разширяване на обхвата на категориите превозни средства и подготовка за преглед 8 години след влизането в сила.

На Комисията ще бъде необходим допълнителен персонал за изпълнението на тези технически задачи, както следва:

- 0,5 еквивалента на пълно работно време (ЕПРВ) за договорно наети служители през 2024 г.;
- 3,0 ЕПРВ за договорно наети служители през 2025 г.;
- 4,0 ЕПРВ за договорно наети служители през 2026 и 2027 г. плюс 1 ЕПРВ за командирован национален експерт.

**Прогнозните общи разходи за прилагане, включително разходите за персонала на Комисията, са в размер на 4,346 милиона евро по текущите равнища на заплащане.**

## **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

### **• Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Прилагането на предложения регламент ще се проследява чрез няколко показателя, като например количеството на използваните рециклирани материали в новите превозни средства, коефициентите на рециклиране за конкретни материали от излезли от употреба превозни средства, демонтираните материали, компоненти и части преди раздробяването, пазарния дял на употребяваните резервни части, броя на излезлите от употреба превозни средства, събрани и обработени в съответствие с приложимите за тях изисквания, и обема на изнесените употребявани превозни средства. Повече информация за тези показатели се съдържа в доклада за оценката на въздействието.

Основен преглед на един регламент се планира 8 години след влизането му в сила.

### **• Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

В глава I се определят общите разпоредби.

В *член 1* се определя предметът на регламента, а в *член 2* се посочва неговият обхват. Повечето от неговите разпоредби се прилагат за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> (леки и лекотоварни автомобили). Определени разпоредби относно управлението на излезлите от употреба превозни средства и относно изискванията за износа се прилагат и за определени превозни средства от категория L (превозни средства от категории L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> и L<sub>7e</sub>), за камиони, автобуси и ремаркета (превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> и O).

В *член 3* са дадени определенията, необходими за целите на регламента. Няколко определения са пренесени от отменените директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО или от действащото законодателство на ЕС, като например директиви 1999/37/ЕО, 2008/98/ЕО и 2014/45/ЕС или Регламент (ЕС) 2018/858.

*Глава II* съдържа изисквания за кръговост по отношение на проектирането на превозни средства, които ще се проверяват в процедура за одобряването на типа.

В *член 4* са определени минимални изисквания относно възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на типовете превозни средства, като са посочени коефициентите, които трябва да бъдат постигнати за всеки вид. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение, с които се определя методиката за изчисляването и проверката на тези коефициенти.

С *член 5* се ограничава употребата на олово, кадмий, живак и шествалентен хром в превозните средства, а в приложение III са предвидени изключения от това ограничение. Комисията ще приема делегирани актове за изменение на това приложение, за да го привежда в съответствие с научно-техническия напредък.

С *член 6* се поставя изискване всеки тип превозно средство да съдържа най-малко 25 % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението, и че 25 % от този материал следва да бъде от рециклирани излезли от употреба превозни средства. С него също така на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове, с които се поставят цели за съдържание на други рециклирани материали. Евентуалното поставяне на такива цели трябва да бъде подкрепено от подробна оценка.

С *член 7* се определя общо задължение, че при проектирането на нови превозни средства не трябва да се създават пречки за демонтажа на части и компоненти със значителен потенциал за повторна употреба, когато превозните средства се превърнат в отпадъци. С него също така се поставя изискване превозните средства да се проектират с възможност за демонтаж и смяна на акумулаторни акумулаторни батерии за електрически превозни средства и на електродвигатели както по време на етапа на употреба, така и по време на етапа на превръщане в отпадъци на съответния тип превозно средство.

В *глава III* са определени изисквания за информацията и етикетирането от производителите.

В *член 8* се определя начинът, по който по време на процедурата за одобряването на типа производителите трябва да доказват съответствието на произвежданите от тях типове превозни средства с поставените в регламента изисквания.

С *член 9* се установява задължението за изготвяне на стратегия за кръговост за всеки нов тип превозно средство, съдържаща аспектите, изброени в приложение IV. Производителите следва да актуализират стратегиите на всеки 5 години, като обобщават резултатите от предприетите действия за изпълнението на поетите задължения.

С член 10 производителите се задължават да декларират в документацията за одобряването на типа дела на съдържанието на посочените рециклирани материали в превозните средства.

С член 11 производителите се задължават да предоставят информация за безопасния демонтаж и смяна на части, компоненти и материали, съдържащи се в превозните средства. Тази информация трябва да бъде достъпна безплатно за операторите по управлението на отпадъците и операторите по ремонта и техническата поддръжка.

Член 12 обхваща етикетирането на части, компоненти и материали, съдържащи се в превозните средства, в съответствие със стандартите за кодиране на материали. Правилата за етикетирание на електродвигатели, съдържащи постоянни магнити, са описани подробно в приложение VI.

С член 13 се установява паспорт за кръговост на превозното средство, електронен инструмент, използван за подобряване на предоставянето на информация за безопасен демонтаж и смяна на части и компоненти на превозното средство по начин, съгласуван с другите електронни информационни инструменти и платформи, които се използват или се доразработват в автомобилния сектор.

В глава IV се определят правила за управлението на излезлите от употреба превозни средства.

Раздел 1 съдържа разпоредби, изискващи държавите членки да определят органите, отговарящи за изпълнението и правоприлагането във връзка с разпоредбите в глави IV и V (член 14) и за определянето на общите условия за издаване на разрешителни за разрешените съоръжения за третиране (член 15).

В раздел 2 са определени изискванията за разширена отговорност на производителя.

С член 16 се установява общо задължение за производителите относно отговорността и се посочва нейният обхват. С член 17 се изисква държавите членки да създадат регистър, с който ще се следи спазването на тези изисквания от производителите. Нерегистрирани производители не пускат превозни средства на пазара на територия на държава членка. Член 18 се отнася за организациите за отговорност на производителя. В член 19 са определени условия за издаването на разрешения на производители — в случай на индивидуално изпълнение на задълженията от разширената отговорност на производителя — и на организации за отговорност на производителя. В член 20 са посочени разходите, свързани с управлението на излезлите от употреба превозни средства, които следва да бъдат компенсирани с финансовите вноски на производителите. В член 21 са определени хармонизирани критерии за модулирането на тези вноски. В член 22 са определени правила за механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка. С него на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове относно подробните правила за прилагането на критериите за модулирането на таксите и относно механизма за разпределяне на разходите при трансгранична разширена отговорност на производителя.

Раздел 3 обхваща събирането на излезлите от употреба превозни средства.

В член 23 се определя задължение за производителите да установяват и участват в системи за събиране на излезли от употреба превозни средства и се определят изискванията за тези системи. С него също така държавите членки се задължават да гарантират правилното функциониране на тези системи.

С член 24 се установява задължение всички излезли от употреба превозни средства да се предават в разрешени съоръжения за третиране.

С член 25 се определя задължение за разрешените съоръжения за третиране да издават сертификати за унищожаване за всички третирани излезли от употреба превозни средства.

В член 26 се изброяват задълженията на собствениците да предават своите превозни средства в разрешено съоръжение за третиране, когато те достигнат етапа на излизане от употреба, и да представят издадения сертификат за унищожаване за прекратяването на регистрацията на превозното средство.

*Раздел 4* обхваща третирането на излезлите от употреба превозни средства.

В член 27 са определени задълженията на разрешените съоръжения за третиране относно конкретните действия, необходими за правилното третиране на превозните средства.

В член 28 са определени общите изисквания, приложими за раздробяването на излезли от употреба превозни средства. С него също така се забранява излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали да се смесват с отпадъци от опаковки и отпадъци от електрическо и електронно оборудване.

С член 29 се определят изисквания за премахването на замърсяването от излезли от употреба превозни средства, като се посочва, че отстранените флуиди и други течности трябва да се съхраняват отделно, както частите, компонентите и материалите, съдържащи олово, кадмий, живак и шествалентен хром. В него също така се подчертава, че демонтираните акумулаторни батерии за електрически превозни средства трябва да бъдат съхранявани и третирани в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/... [за батериите].

С член 30 разрешените съоръжения за третиране се задължават да демонтират частите и компонентите, изброени в приложение VII, част В, преди раздробяване и се определят условията за разрешаване на освобождаване от това изискване.

В член 31 се определят задълженията по отношение на демонтираните части и компоненти, свързани с оценката на тяхната годност за повторна употреба, вторично производство, обновяване, рециклиране или други операции за третиране, и как те следва да се етикетират. В него също така е предоставен списък с части, които не подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване.

В член 32 са определени изисквания, регламентиращи търговията с употребявани, вторично произведени и обновени части и компоненти. Тези части и компоненти трябва да бъдат правилно етикетирани и придружени с гаранция.

С член 33 се постановява, че държавите членки трябва да предоставят стимули за насърчаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти.



С член 34 се определят три цели: относно повторната употреба и рециклиране на излезлите от употреба превозни средства, относно тяхната повторна употреба и оползотворяване и относно рециклирането на пластмаси.

С член 35 се въвежда забрана за депониране на неинертни отпадъци, които не са обработени с технология за обработка след раздробяването.

В член 36 са определени правила за изчисляването на целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване в случаите, когато излезли от употреба превозни средства се превозват за третиране в друга държава.

В глава V са определени правила за употребяваните превозни средства и техния износ.

Раздел 1 се отнася за състоянието на употребяваните превозни средства. Съгласно член 37 собственикът, прехвърлящ собствеността върху превозното средство, е длъжен да може да докаже, че то не представлява излязло от употреба превозно средство.

Раздел 2 съдържа няколко разпоредби, регламентиращи износа на употребявани превозни средства.

В член 38 са определени условия за износ на употребявани превозни средства: те не следва да представляват излезли от употреба превозни средства съгласно критериите, определени в приложение I, и трябва да бъдат технически изправни. В него също така е обяснено как митническите органи ще проверяват дали и доколко превозните средства отговарят на тези условия.

С член 39 митническите органи се задължават автоматично да проверяват по електронен път дали превозните средства отговарят на условията за износ.

В член 40 е определено кога митническите органи следва да извършват проверки на изнасяните употребявани превозни средства.

В член 41 е посочено кога митническите органи следва да не освобождават едно използвано превозно средство за износ, член 42 се отнася за случаите, когато едно използвано превозно средство следва да бъде освободено за износ, а в член 43 са предвидени основанията за отказ на освобождаване на превозното средство за износ.

Член 44 обхваща сътрудничеството между органите и обмена на митническа информация, а в член 45 е посочена електронната система, която трябва да се използва за тази цел.

Глава VI съдържа разпоредби относно правоприлагането във връзка със задължителното спазване на правилата в регламента.

С член 46 държавите членки се задължават да извършват редовни проверки на разрешените съоръжения за третиране, на операторите по ремонта и техническата поддръжка и на други съоръжения и стопански субекти, които могат да третират излезли от употреба превозни средства.

С член 47 държавите членки се задължават да установят ефективни механизми за сътрудничество на национално и международно равнище, осигуряващи възможност за обмен на необходимите данни съгласно регламента.

С член 48 се изисква държавите членки да установят ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за нарушения на разпоредбите на регламента.

В *член 49* са определени правилата за докладване от държавите членки пред Комисията на данните, свързани със събирането и третирането на излезлите от употреба превозни средства, както и относно изпълнението на задълженията от разширената отговорност на производителя.

*Глава VII* съдържа стандартните членове относно делегираните актове (*член 50*) и относно актовете за изпълнение (*член 51*).

В *глава VIII* са описани измененията на Регламент (ЕС) 2019/1020 и Регламент (ЕС) 2018/858.

*Глава IX* съдържа стандартните заключителни разпоредби с членовете относно изискването за оценка на регламента 8 години след приемането (*член 55*), относно отмяната, преходните разпоредби (*член 56*) и влизането в сила (*член 57*).

Предложение за

## **РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

Като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

Като взеха предвид предложението от Европейската комисия,

След предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

Като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

Като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

В съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт<sup>3</sup> (наричан по-нататък „Европейски зелен пакт“) е стратегия на Европа за растеж, която има за цел превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, с ефективно използване на ресурсите и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. За да може политиките на Съюза относно продуктите да допринасят за намаляване на въглеродните емисии в световен мащаб, е необходимо да се гарантира, че продуктите, предлагани на пазара и продавани в Съюза, се получават, произвеждат и третират, след като излязат от употреба, по начин, съответстващ на устойчивото развитие.
- (2) Автомобилният сектор има значителен принос за използването на енергия и материални ресурси от Съюза и следователно за емисиите на парникови газове. Производството в трети държави на превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, допринася за емисиите на парникови газове в световен мащаб, което на свой ред има отрицателно въздействие върху околната среда в Съюза. Преминаването от използване на изкопаеми горива в превозните средства към

---

<sup>1</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>2</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>3</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, „Европейският зелен пакт“ (COM (2019) 640 final).

мобилност с нулеви емисии, както е предвидено в пакета „Подготвени за цел 55“, е една от предпоставките за постигане на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г. Така ще се намалят емисиите на парникови газове от автомобилния сектор, свързани с етапа на употреба на превозните средства. Автомобилната промишленост е един от най-големите потребители на първичен алуминий, стомана и пластмаси, свързани с производството на нови превозни средства, пускани на пазара на Съюза. Това може да има значително въздействие върху околната среда, свързано с необходимата енергия за добива и преработката на тези материали. Отпечатъкът върху околната среда, свързан с производството на нови превозни средства, е възможно да се увеличи с протичащата в момента електрификация на автомобилния парк, както и поради все по-широкото използване на електроника в бъдещите модели, тъй като и двете изискват значително количество суровини от критично значение, стратегически суровини и благородни метали, като например мед и редкоземни елементи. Резултатът от тези промени е, че отпечатъкът върху околната среда на етапа на производство е възможно да бъде по-голям от този на етапа на употреба на превозните средства. В допълнение текущите изисквания в правото на Съюза относно управлението на отпадъците водят до неоптимално оползотворяване на ресурсите от излезлите от употреба превозни средства и съществува висок потенциал за увеличаване на количеството и качеството на частите, компонентите и материалите от излезлите от употреба превозни средства, подлежащи на повторна употреба, вторично производство, обновяване или рециклиране. Необходимо е функционирането на единния пазар да се подобри и преходът на автомобилната промишленост към кръгова икономика да се улесни, за да се решат проблемите, свързани с тези въздействия върху околната среда, и да се допринесе за декарбонизацията на сектора. Това е в съответствие със съобщението на Комисията от 11 март 2020 г. „Нов план за действие относно кръговата икономика — за по-чиста и по-конкурентоспособна Европа“<sup>4</sup>, в което се призовава за преразглеждане на текущите правила, за да „се насърчат по-кръгови стопански модели, като въпросите на проектирането се обвържат с третирането след излизане от употреба, обмислят се евентуални правила относно задължителното съдържание на определени рециклирани материали в някои компоненти и се подобри ефикасността при рециклирането“<sup>5</sup>. Съветът<sup>6</sup> и Парламентът<sup>7</sup> също са подчертали необходимостта от нови правила на Съюза в тази област, като се заменят досегашните правила за одобряването на типа на превозните средства по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването и по отношение на излезлите от употреба превозни средства.

- (3) С Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup> са установени хармонизирани изисквания за третиране на излезлите от употреба превозни средства и цели за повторна употреба и рециклиране и за повторна употреба и оползотворяване на превозните средства. В нея са поставени както задължения

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

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

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

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

относно събирането на излезлите от употреба превозни средства, така и задължения за стопанските субекти, по-конкретно за ограничаване на употребата на тежки метали в превозните средства. С нея също така са определени основни правила за разширена отговорност на производителя, съгласно които от производителите на превозни средства се изисква да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства.

- (4) В извършената от Комисията оценка на Директива 2000/53/ЕО<sup>8</sup> е изтъкнато, че с нея ефективно са постигнати много от първоначалните ѝ цели, по-конкретно премахването на кадмия, оловото, живака и шествалентния хром от превозните средства, увеличаването на броя на пунктовете за събиране на излезли от употреба превозни средства и постигането на целите за оползотворяването и рециклирането. В оценката обаче е констатирано, че с директивата не са решени задоволително важни проблеми, свързани със събирането на излезлите от употреба превозни средства, и с нея вече не може да се гарантира високо качество на третиране на тези превозни средства.
- (5) С Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup> се регламентира одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, така че да може да се постигнат целите, поставени в Директива 2000/53/ЕО, след излизането от употреба на тези превозни средства. С тази директива не е постигнато съществено подобрене по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на новите превозни средства и тя не е съобразена с характеристиките на новите превозни средства, които са претърпели значителни промени след влизането ѝ в сила.
- (6) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup> се въвежда цялостна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства, ремаркета, системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, с цел да се гарантира правилното функциониране на единния пазар и да се осигури високо равнище на екологични показатели. Има необходимост от отделен регулаторен акт за целите на процедурата за ЕС одобряване на типа, установена в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858. В процедурата за ЕС одобряване на типа е необходимо да се въведат разпоредби и изисквания относно кръговостта на превозните средства. С цел гарантиране на спазването с въпросните изисквания за превозните средства е необходимо да се осигури тяхната проверка в процедурата за ЕС одобряване на типа. Административните разпоредби в Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно надзора на пазара, коригиращите мерки и санкциите, се прилагат за одобренията на типа, издавани съгласно регламента. Административните разпоредби в

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

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

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

Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно надзора на пазара, коригиращите мерки и санкциите, се прилагат за одобренията на типа, издавани в съответствие с изискванията на регламента.

- (7) С цел да се подобри функционирането на единния пазар, като същевременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда, е от съществено значение да се хармонизират условията за одобряването на типа на превозните средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, както и условията, регламентиращи управлението на отпадъците в автомобилния сектор. Има тесни връзки между етапа на производство и етапа на третиране след излизане от употреба на превозните средства, тъй като екологосъобразното третиране на излезлите от употреба превозни средства зависи до голяма степен от това как те са били проектирани и произведени. Поради това преходът на автомобилния сектор към кръгова икономика може да се улесни най-ефикасно, като се установи единна регулаторна рамка на равнището на Съюза, обхващаща по интегриран и съгласуван начин проектирането, производството, пускането на пазара в Съюза и третирането след излизане от употреба на превозните средства. Това е също така от съществено значение за развитието на пазара на Съюза на вторичните суровини, които се използват в новите превозни средства, пускани на пазара, както и за предотвратяването на пречките за търговията и на нарушаването на конкуренцията, за гарантирането на правна яснота и подобряването на екологичните показатели на всички стопански субекти, участващи в проектирането, производството и третирането след излизане от употреба на превозните средства. За постигането на тези цели, въвеждането на необходимите еднообразни правила за единния пазар от екологични съображения и в съответствие с общото законодателство на Съюза относно одобряването на типа за моторни превозни средства, Директива 2000/53/ЕО и Директива 2005/64/ЕО следва да бъдат заменени с регламент на основание член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).
- (8) Директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО се прилагат само за пътнически превозни средства ( $M_1$ ) и леки търговски превозни средства ( $N_1$ ), които съставляват приблизително 85 % от всички превозни средства, регистрирани в Съюза. Останалите превозни средства, по-конкретно дву- и триколесните превозни средства, камионите, автобусите и ремаркетата, не са предмет на нито един акт от законодателството на Съюза по отношение на тяхното екопроектиране и управление след излизане от употреба. Поради това, с цел осигуряване на рамка за кръговост за всички превозни средства, регистрирани в Съюза, включително за тяхното екологосъобразно третиране, както и за предотвратяване на разпокъсаност на единния пазар, настоящият регламент следва се прилага не само за превозните средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ , а частично — и за определени превозни средства от категория  $L$  ( $L_{3e}$ — $L_{7e}$ ), тежкотоварни превозни средства и техните ремаркета ( $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  и  $O$ ). Липсва изчерпателна информация за третирането след излизане от употреба на такива превозни средства в Съюза, което създава пречка за тях да се прилага същият режим, който се прилага за превозните средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ , след влизането в сила на настоящия регламент. Въпреки това изискванията по отношение на събирането на излезлите от употреба превозни средства, тяхното задължително предаване в разрешени съоръжения за третиране и премахването на замърсяването от тях следва да се прилагат за превозните средства от категория  $L$  ( $L_{3e}$ — $L_{7e}$ ) и за тежкотоварните превозни средства и техните ремаркета ( $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  и  $O$ ). С цел улесняване на

третирането на тези излезли от употреба превозни средства, от техните производители следва да се изисква да предоставят информация за демонтажа и смяната на части, компоненти и материали от такива превозни средства. Разпоредбите, регламентиращи разширената отговорност на производителя, следва да се прилагат и за тези категории превозни средства, като се компенсират разходите за тяхното събиране и премахването на замърсяването от тях, след като излязат от употреба.

- (9) Проблемите с износа на употребявани превозни средства засягат не само пътническите превозни средства ( $M_1$ ) и леките търговски превозни средства ( $N_1$ ), но и по-големите превозни средства, както показват проучванията<sup>11</sup>. Поради това тези разпоредби следва да се прилагат и за тежкотоварните превозни средства и техните ремаркета ( $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  и  $O$ ).
- (10) Превозните средства със специално предназначение са предвидени да изпълняват специфична функция и изискват специални конфигурации на каросерията, върху които производителят няма пълен контрол. Затова не е възможно да се изчислят точно коефициентите на тяхната възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване. За тези превозни средства следва се прилагат само разпоредбите по отношение на събирането, премахването на замърсяването и задължителния демонтаж на части и компоненти. Разходите за извършването на тези дейности следва да бъдат компенсирани от производителите в рамките на схемата за разширена отговорност на производителя. Разпоредбите по отношение на веществата в превозните средства следва да се прилагат и за превозните средства със специално предназначение, както е предвидено в Директива 2000/53/ЕО. При превозните средства, чийто тип е одобрен на многоетапно одобряване на типа, производителят от следващия етап не е в състояние да изчисли коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването за напълно комплектовани превозни средства. Поради това е целесъобразно да се изисква само базовото превозно средство да отговаря на условията в настоящия регламент.
- (11) Едно от най-големите практически затруднения при прилагането на Директива 2000/53/ЕО е свързано с определянето дали едно превозно средство е излязло от употреба или не, по-конкретно в случаите на трансграничен превоз на превозни средства. Въпреки издадените насоки<sup>12</sup> по въпроса, тази оценка продължава да бъде проблематична. Поради това е необходимо да се въведат правно обвързващи точни критерии, по които може да се определи дали едно превозно средство е излязло от употреба. Тези критерии следва да се използват от всички стопански субекти и собственици, които извършват дейности с излезли от употреба превозни средства.
- (12) В оценката на Директива 2000/53/ЕО е констатирано, че разпоредбите на директивата относно проектирането на превозни средства, с които се цели да се улесни тяхното разкомплектоване и разпространението на рециклирани материали, са имали крайно ограничено отражение върху проектирането и

<sup>11</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

<sup>12</sup> Насоки № 9 на кореспондентите относно превоза на отпадъци от превозни средства, [https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf)

производството на нови превозни средства, тъй като не са били достатъчно подробни, конкретни и измерими.

- (13) Решаването на проблемите, свързани както с проектирането на всички превозни средства, пускани на пазара на Съюза, така и с излизането им от употреба, изисква въвеждане на хармонизирани изисквания за кръговост, които трябва да се проверяват при одобряването на типа. Проектирането и производството на превозни средства по начин, с който се гарантира, че техните части и компоненти подлежат на повторна употреба и че материалите, които съдържат, подлежат на рециклиране, е от съществено значение, за да се предотврати липсата на възможност за правилно оползотворяване на тези части, компоненти и материали, когато превозното средство излезе от употреба. Поради това производителите на превозни средства и техните доставчици следва да интегрират стратегии за проектиране, с които възможностите за повторна употреба и рециклиране се подобряват на ранен етап в разработването на нови превозни средства. Съответно новите типове превозни средства следва да продължат да се произвеждат, така че да подлежат на повторна употреба или рециклиране до минимум 85 % от тяхната обща маса и да подлежат на повторна употреба или оползотворяване до минимум 95 % от тяхната обща маса, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО. С цел да се гарантира, че изчисляването на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването се извършва по еднообразен начин и може да бъде проследявано, следва да се установи нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства. Тази методика следва да отразява по-добре реалния потенциал за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване след излизане от употреба на едно ново превозно средство и да бъде съобразена с развитието на технологиите. С цел да се гарантират еднообразни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи тази методика. До установяването на такава методика коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването следва да продължат да се изчисляват в съответствие със стандарт ISO 22628:2002, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО.
- (14) Превозните средства следва да се проектират и произвеждат по начин, ограничаващ наличието на рискови вещества. В своето съобщение от 14 октомври 2020 г. „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите — към нетоксична околна среда“ (наричана по-нататък „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите“)<sup>13</sup> Комисията посочва, че употребата на рискови вещества, трябва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, и постепенно да се прекрати употребата на най-вредните от тях за несъществени приложения в обществото, по-специално в потребителските продукти. Съответно употребата на рискови вещества, като съставки на материалите, използвани в превозните средства или в техни части или компоненти, следва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, за да се гарантира, че както превозните средства, така и рециклираните материали от тях нямат

<sup>13</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите от 14 ноември 2020 г. „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите — към нетоксична околна среда“, (COM/2020/667 final).



неблагоприятни последици за човешкото здраве или околната среда през целия си жизнен цикъл.

- (15) С Директива 2000/53/ЕО вече е ограничена употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства и са предвидени изключения, когато такива вещества може да се използват в определени приложения. В настоящия регламент следва да се възприемат тези съществуващи правила. С цел гарантиране на съгласуваност на законодателството относно химикалите обаче ограниченията по отношение на пускането на пазара и употребата на други вещества в превозните средства следва да бъдат уредени съгласно Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>. Аналогично ограниченията относно употребата на вещества, предмет на Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup>, следва да се въвеждат на основание разпоредбите в същия регламент. Поради това в настоящия регламент не следва да бъде предвидена възможност за ограничаване на употребата на други вещества освен олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства.
- (16) В Директива 2000/53/ЕО са предвидени изключения от ограниченията относно употребата на олово и кадмий в акумулаторни батерии, използвани в превозните средства, които са възприети в настоящия регламент. Употребата на вещества в батериите обаче е изчерпателно уредена в Регламент (ЕС) № 2023/... [за батериите] на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup>. Поради това употребата на такива вещества следва да бъде уредена и евентуалните ограничения със съответните изключения следва да бъдат прехвърлени, където е подходящо, в същия регламент и не следва да бъдат регламентирани в настоящия регламент. Преди въвеждането на такива ограничения съгласно Регламент (ЕС) № 2023/... [за батериите] следва да бъде направена цялостна оценка съгласно същия регламент, за да се определи дали дадено изключение продължава да бъде необходимо и в какъв обхват.
- (17) С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да продължи да бъде делегирано на Комисията по отношение на въвеждането на изменения в изключенията от ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства съгласно настоящия регламент. Измененията или заличаването на такива изключения следва да бъдат предхождани от оценка на социално-икономическите въздействия на съответната промяна, което липсва в Директива 2000/53/ЕО. В оценката следва да бъдат взети предвид наличието на алтернативни вещества и въздействията върху човешкото здраве и околната среда през целия жизнен цикъл на превозните средства. С цел гарантиране на

<sup>14</sup> Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 793/93 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕИО на Съвета и директиви 91/155/ЕИО, 93/67/ЕИО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията (ОВ L 396, 30.12.2006 г., стр. 1).

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно устойчивите органични замърсители (ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 45).

<sup>16</sup> Регламент на Европейския парламент и на Съвета от [дата] 2023 г. за батериите и отпадъчните батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО (ОВ L [...]).

ефективно вземане на решения, координиране и управление на техническите, научните и административните аспекти на измененията на настоящия регламент по отношение на ограниченията относно употребата на веществата в превозните средства, Европейската агенция по химикали следва да оказва съдействие на Комисията при извършването на такава оценка.

- (18) С цел увеличаване на кръговостта в автомобилния сектор превозните средства следва все повече да се проектират и произвеждат по такъв начин, че да се използват рециклирани материали вместо първични суровини. С рециклираните материали се създава възможност за по-ефективно използване на ресурсите, производството се декарбонизира и се намаляват отрицателните въздействия върху околната среда, свързани с използването на първични суровини. По-голямата кръговост за превозните средства, произвеждани в трети държави, които се пускат на пазара на Съюза, също ще допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове в световен мащаб, включително в Съюза. Ще се намалят също така зависимостите от суровини и енергия, свързани с доставките на първични суровини, и същевременно ще се засили пазарът на вторични суровини. Въпреки че на глобално равнище няма изисквания по отношение на използването на рециклирано съдържание, много производители вече използват рециклирани материали в производствените от тях превозни средства. С установяването на цели за рециклирано съдържание и на единни разпоредби за неговото изчисляване ще се гарантира правна сигурност и ще се допринесе за лоялната конкуренция между производителите. Изискванията ще се прилагат за всички производители, които имат намерение да пускат превозни средства на пазара на Съюза, независимо къде са установени. В регламента следва да се вземе предвид значението на глобалните вериги за създаване на стойност, като се даде възможност за снабдяване с вторични суровини, предлагани извън Съюза.
- (19) Като се имат предвид ниският коефициент на рециклиране на пластмасите, особено от излезлите от употреба превозни средства, и общите отрицателни въздействия на другите форми на третиране на пластмасовите отпадъци, е целесъобразно да се увеличи разпространението на рециклирани пластмаси в превозните средства. За целта следва да се включи задължителна цел за пластмаса, рециклирана от отпадъци след потреблението, в новите превозни средства. Съответно всеки тип превозни средства следва да съдържа двадесет и пет процента пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението. Двадесет и петте процента по тази цел за рециклирано съдържание на пластмаса следва да бъдат постигнати с включване на пластмаса, рециклирана от излезли от употреба превозни средства от съответния тип. С цел да се гарантират еднообразни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на съответните проценти на оползотворените от отпадъци след потреблението и от излезли от употреба превозни средства пластмаси, налични и използвани в съответния тип превозни средства.
- (20) Автомобилният сектор е един от най-големите потребители на стомана и разпространението на рециклирана стомана в новите превозни средства продължава да бъде слабо. С цел допринасяне за намаляването на въглеродния отпечатък, свързан с производството на нови превозни средства, и подпомагане на прехода на автомобилната промишленост към неутралност по отношение на

климата, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с определянето на минимален процент стомана, рециклирана от отпадъци след потреблението, налична и използвана в типовете превозни средства. Установяването на тази бъдеща цел следва да бъде предхождано от специално проучване на Комисията, обхващащо всички съответни технически, екологични и икономически фактори, свързани с осъществимостта на тази цел. С цел да се гарантират еднообразни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на процента на оползотворената от отпадъци след потреблението стомана, налична и използвана в съответния тип превозни средства.

- (21) Има потенциал в превозните средства да се увеличи рециклираното съдържание на други често използвани от автомобилната промишленост материали, за които няма добре развити пазари на вторични суровини, отпечатъкът, свързан с производството на първични суровини, е висок или равнищата на рециклиране са ограничени, но същевременно технологиите за сортиране и рециклиране се подобряват. Поради това е целесъобразно Комисията да оцени доколко е желателно, осъществимо и какви въздействия би имало поставянето на цели за рециклирано съдържание на използваните в постоянните магнити неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий и бор, както и за алуминия и неговите сплави или за магнезия и неговите сплави. По отношение на осъществимостта на евентуалното поставяне на цели за специфични видове алуминиеви и магнезиеви сплави, в проучването следва да се разгледа доколко търсенето е съпоставимо с вторичното предлагане по принцип и по-конкретно да се прецени компромисът между постигането на максимални икономии от мащаба с посочване на минимален брой семейства сплави и постигането на максимално запазване на стойността с разпределяне в по-широк диапазон от специфични видове сплави.
- (22) С цел засилване на слабо развитите пазари на вторични суровини правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с установяването на минимални проценти алуминий и неговите сплави, магнезий и неговите сплави, неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, налични и използвани в типовете превозни средства. С цел да се гарантират еднообразни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на процентите на рециклираните от отпадъци след потреблението материали в типовете превозни средства. В методиката е необходимо да се пояснят определенията за скрап след потреблението и скрап преди потреблението. Това е от значение, за да се стимулира подобряването на качеството и запазването на стойността, по-конкретно за фракциите след потреблението. С цел насърчаване на декарбонизацията чрез използването на по-голямо рециклирано съдържание ясните определения са необходими, за да се стимулира рециклирането на скрап след потреблението, като същевременно се сведе до минимум използването на скрап преди потреблението, който обикновено има същия въглероден отпечатък като първичната суровина.

- (23) В съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [законодателния акт за СКЗ] на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> и предвид необходимостта в настоящия регламент да се въведат разпоредби относно рециклираното съдържание в превозните средства и относно суровините от критично значение, използвани в части и компоненти на превозните средства, тези разпоредби следва се прилагат, както се прилагат специфичните за сектора разпоредби в Регламент (ЕС) [законодателния акт за СКЗ]. Така ще се гарантира рационализирането и интегрирането на различните задължения за предоставяне на информация, етикетирание и демонтаж съгласно процедурите в настоящия регламент с тези за други части, компоненти и материали.
- (24) С цел да се гарантира, че батериите се рециклират в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 2023/... [за батериите] и че електродвигателите, съдържащи значителни количества редкоземни елементи, също може да се сменят и рециклират, е необходимо да се въведат изисквания за проектирането на нови типове превозни средства, с които се гарантира, че тези батерии и електродвигатели може да се демонтират лесно от разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка на всеки етап от жизнения цикъл на едно превозно средство. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в настоящия регламент чрез преразглеждане на списъка с части и компоненти, които трябва да се проектират с възможност за смяна и демонтаж от превозните средства. С цел да се гарантират еднообразни условия за прилагането на това изискване за проектирането, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия.
- (25) Съгласно системата за одобряване на типа, въведена с Регламент (ЕС) 2018/858, от производителите се изисква да произвеждат превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли в съответствие с одобрения тип превозно средство. С цел да се гарантира, че производителите спазват изискванията за кръговост, които са приложими за тях на етапа за одобряване на типа и са посочени в настоящия регламент, и че органите по одобряването на типа могат да проверяват тяхното спазване, е необходимо производителите да включват информацията, необходима за процедурата за одобряване на типа, в информационното досие. С цел увеличаване на прозрачността и гарантиране, че необходимата информация за одобряване на типа се предоставя по начин, съгласуван с изискванията в другите законодателни актове, регламентиращи изискванията за одобряване на типа на превозните средства, Комисията следва да въведе в правилата, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията<sup>18</sup>, изменения, с които се стандартизират документите и

<sup>17</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за гарантиране на сигурни и устойчиви доставки на суровини от критично значение и за изменение на регламенти (ЕС) 168/2013, (ЕС) 2018/858, 2018/1724 и (ЕС) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

<sup>18</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).

информацията, които се включват в информационното досие, и съответно да определи административните изисквания за одобряване на типа.

- (26) С цел да се гарантира, че производителите на пътнически автомобили и леки търговски превозни средства въвеждат мерки, с които се осигурява спазването на изискванията за кръговост съгласно настоящия регламент, и за да бъдат стимулирани да подобряват кръговостта на типовете превозни средства, които пускат на пазара, те следва да изготвят цялостна стратегия за кръговост за всеки нов тип и да я представят на органа по одобряването на типа. Тази стратегия следва да се основава на доказани технологии, които може да се използват или са в процес на разработване към момента на подаването на заявлението за одобряване на типа на превозното средство, и периодично да се актуализира. Комисията следва редовно да докладва относно кръговостта на автомобилния сектор въз основа на стратегиите за кръговост, представени от производителите. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък в производството на превозни средства и управлението на излезлите от употреба превозни средства, с развитието на пазарите в автомобилния сектор и с регулаторните промени правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложението с изискванията за съдържанието на стратегията за кръговост и нейните актуализации.
- (27) С цел увеличаване на прозрачността по отношение на използването на рециклирани материали от автомобилния сектор и предоставяне на стимули за повишаване на равнищата на рециклирано съдържание, от производителите на превозни средства следва да се изисква да предоставят техническа документация, в която е посочен процентът на рециклираните материали в новите типове превозни средства, за които се подават заявления за одобряване на типа. Това изискване следва се прилага за избрани материали, при които увеличаването на равнището на рециклирано съдържание в превозните средства би имало значителни ползи за околната среда. Задължителната декларация следва да се представя на органа по одобряването на типа заедно с останалите документи като част от заявлението за одобряване на типа.
- (28) Достъпът до актуална информация и своевременната комуникация между производителите на превозни средства и операторите по управлението на отпадъци по цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор са от съществено значение за максималното увеличаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на частите и компонентите на едно превозно средство и за гарантирането на висококачествено рециклиране на излезлите от употреба превозни средства. Поради това производителите следва да предоставят на операторите по управлението на отпадъци и на операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до необходимата информация за безопасния демонтаж и смяна на определени части, компоненти и материали в едно превозно средство. Информацията следва да съдържа напътствия за операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка за извършването на стъпките и ясни инструкции за използването на необходимите инструменти или технологии за достъп и демонтаж на електродвигателите и на акумулаторните батерии за електрически превозни средства, включително необходимите инструменти или технологии за

безопасното им разреждане. Тази информация също така следва да спомага за разпознаването, намирането и демонтажа на частите, компонентите и материалите, подлежащи на премахване на замърсяването и демонтаж от превозното средство преди раздробяването, както и на частите и компонентите, съдържащи суровините от критично значение в постоянни магнити, посочени в Регламент (ЕС) [законодателния акт за СКЗ]. Това следва да се извършва чрез комуникационните платформи, установени от производителите, и информацията следва да се предоставя безплатно, с изключение на административните разходи. Органите по одобряването на типа следва да проверяват дали необходимата информация е била предоставена от производителите. С цел редовно актуализиране на обхвата на информацията, която производителите трябва да предоставят на операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка, правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение V.

- (29) Макар че цифровото кодиране все повече се използва за контрол на различни части и компоненти в превозните средства, при оценката на Директива 2000/53/ЕО е установено, че с такова кодиране е възможно да се създадат пречки за пълноценното използване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на определени части и компоненти. Поради това е от съществено значение от производителите на превозни средства да се изисква да предоставят необходимата информация, за да могат професионалните оператори по управлението на отпадъци да преодоляват проблемите, създавани с такива цифрово кодирани части и компоненти в едно превозно средство, когато с кодирането се създават пречки за операциите по ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.
- (30) Производителите и техните доставчици следва да използват стандартите за кодирането на компоненти и материали, установени първоначално в Решение 2003/138/ЕО на Комисията<sup>19</sup> за целите на етикетирането и разпознаването на използваните в превозните средства пластмасови и еластомерни части, компоненти и материали. Те следва да гарантират, че всички части и компоненти на превозните средства са маркирани в съответствие с останалото приложимо законодателство на Съюза, по-конкретно по отношение на етикетирането на акумулаторни батерии и постоянни магнити, съдържащи се в превозните средства, които пускат на пазара. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение VI, където е посочено как следва да се етикетират частите и компонентите на превозните средства.
- (31) С цел улесняване на третирането след излизане от употреба на превозните средства производителите на превозни средства следва да предоставят чрез електронни инструменти точна, пълна и актуална информация за безопасния демонтаж и смяна на частите и компонентите в превозните средства. За целта

<sup>19</sup> Решение 2003/138/ЕО на Комисията от 27 февруари 2003 г. за установяване на стандарти за кодирането на компонентите и материалите, използвани в превозни средства в приложение на Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 53, 28.2.2003 г., стр. 58—59).

следва да се разработи и предостави на разположение паспорт за кръговост на превозното средство, който да се използва като носител на съответните данни, по начин, съгласуван с другите електронни информационни инструменти и платформи, които вече съществуват или са в процес на доразработване в автомобилния сектор, свързани с екологичните показатели на превозните средства и съгласувани със съответните разпоредби в Регламент (ЕС) 2023/... [за батериите], Регламент [за екопроектирането на устойчиви продукти] на Европейския парламент и на Съвета<sup>20</sup> и Регламент [за Евро 7] на Европейския парламент и на Съвета<sup>21</sup>. С цел да се гарантират еднообразни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да определи изискванията за техническите параметри и функции на паспорта и правилата за местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до паспорта на превозното средство.

- (32) С цел да се гарантира, че за производителите и другите стопански субекти се прилагат едни и същи правила във всички държави членки, е необходимо да се определят хармонизирани правила за управлението на отпадъци от излезли от употреба превозни средства. Това следва да доведе до високо равнище на опазване на човешкото здраве и околната среда в целия Съюз. Ще се подобри също така хармонизацията на качеството на услугите по управлението на отпадъци, предоставяни от стопанските субекти, и ще се улесни функционирането на пазара на вторични суровини.
- (33) С цел гарантиране на безопасното и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства всяка организация или предприятие, възнамеряващи да извършват дейности по третирането на отпадъци от такива превозни средства, следва да получат разрешение от компетентния орган. Разрешението следва да се предоставя само ако организацията или предприятието разполага с необходимия технически, финансов и организационен капацитет за извършването на дейностите по третирането след излизане от употреба на превозните средства в съответствие с приложимото законодателство на ЕС и национално законодателство, включително конкретните изисквания за третирането, установени в настоящия регламент. В допълнение разрешените съоръжения за третиране следва да разполагат с необходимата компетентност за издаването на сертификати за унищожаване в съответствие с настоящия регламент.
- (34) С Директива 2000/53/ЕО е въведено основно задължение за производителите на превозни средства да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства. Въз основа на това задължение, в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и съгласно общите минимални изисквания за схемите за разширена отговорност на производителя, определени в

---

<sup>20</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за определяне на изискванията за екопроектиране към устойчиви продукти и за отмяна на Директива 2009/125/ЕО.

<sup>21</sup> Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7) и за отмяна на регламенти (ЕС) № 715/2007 и (ЕС) № 595/2009.

Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>22</sup>, е целесъобразно на равнището на Съюза да се определят изискванията относно отговорностите на производителите на превозни средства, свързани с управлението на излезлите от употреба превозни средства. Производителите следва да носят разширена отговорност на производителя за пуснатите от тях на пазара превозни средства, след като излязат от употреба. Разширената отговорност на производителя следва да обхваща задълженията, с които се гарантира, че превозните средства, предлагани от производителите на пазара в държава членка, се събират и третираат в съответствие с настоящия регламент и че операторите по управлението на отпадъци, третиращи такива превозни средства, изпълняват целите за рециклиране, установени с настоящия регламент.

- (35) Държавите членки следва да създадат регистър на производителите, за да се улесни следенето на спазването на задълженията от разширената отговорност на производителя. Изискванията за регистрация следва да бъдат хармонизирани в целия Съюз, за да се улесни регистрацията, по-конкретно когато производителите предлагат превозни средства в различни държави членки. Регистърът следва да се използва също така за целите на докладването пред компетентните органи относно изпълнението на задълженията от разширената отговорност на производителя. Характеристиките и процедурните аспекти, свързани с този регистър, следва също така да бъдат съгласувани с регистъра на производителите, създаден с Регламент (ЕС) 2023/[До Службата за публикации: регламента за батериите], за да може производителите на превозни средства и производителите на батерии да използват един и същ регистър.
- (36) Ако производителят предлага за първи път превозни средства на пазара на територията на държава членка, в която производителят не е установен, той следва да определи упълномощен представител по въпросите на разширената отговорност на производителя.
- (37) Производителите следва да могат да избират дали ще изпълняват своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, индивидуално, или колективно чрез организации за отговорност на производителя, поемащи отговорност от тяхно име. Организациите за отговорност на производителя следва да гарантират поверителността на данните, които са им предоставени от производителите. С цел да се гарантира, че интересите на всички стопански субекти биват вземани под внимание в достатъчна степен и да не се допуска операторите по управлението на отпадъци да бъдат поставяни в неравностойно положение при вземането на решения в схемите за разширена отговорност на производителя, следва да се осигури справедливо представителство на производителите и на операторите по управлението на отпадъци в управителните органи на тези организации.
- (38) Производителите следва да финансират част от разходите за събирането и третирането на излезлите от употреба превозни средства, необходими за изпълнението на изискванията, установени в настоящия регламент, по-конкретно на задълженията за осигуряване на по-високо качество на вторичните суровини, извличани от превозни средства. Точното равнище на разходите за такива дейности, които следва да се компенсират от производителите, следва да бъде определено, като се вземат предвид приходите на разрешените съоръжения

<sup>22</sup> Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).



за третиране и другите оператори по управлението на отпадъци, получени от продажба на употребявани резервни части или компоненти и на вторични суровини, извлечени от излезли от употреба превозни средства. За целта компетентните органи, в сътрудничество с производителите и операторите по управлението на отпадъци, следва да следят средните разходи за дейностите по събирането, рециклирането и третирането, както и равнището на финансовите вноски на производителите, за да се гарантира справедливо разпределяне на разходите между всички заинтересовани оператори.

- (39) С финансовите вноски на производителите следва също така да се компенсират разходите за образователните кампании, провеждани с цел увеличаване на събирането на излезли от употреба превозни средства, за установяването на система за уведомяване във връзка с издаването и предаването на сертификати за унищожаване и за събирането и докладването на съответните данни на компетентните органи. Всички тези действия са задължителни за гарантирането на правилно управление на излезлите от употреба превозни средства, по-конкретно за проследяването на превозните средства, за които производителите носят отговорност съгласно настоящия регламент.
- (40) Производителите, които са избрали да изпълняват индивидуално своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, следва също така да предоставят гаранция, която ще се използва за компенсиране на разходите за управлението на излезлите от употреба превозни средства. Такива гаранции може да се използват по-конкретно в случаите, когато съответните производители изпаднат в несъстоятелност или окончателно прекратят своята дейност.
- (41) Ако даден производител изпълнява колективно своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, чрез организация за отговорност на производителя, финансовите вноски на този производител следва да бъдат модулирани въз основа на хармонизирани критерии. С тези критерии следва да се създават икономически стимули за производителите да увеличават кръговостта при проектирането и производството на нови превозни средства, като вземат под внимание количеството първични и рециклирани материали в едно превозно средство, степента, в която то съдържа части, компоненти и материали, които са трудни за демонтаж, разкомплектоване, повторна употреба или рециклиране, както и количеството опасни вещества, което то съдържа. С цел предотвратяване на изкривяване на единния пазар правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на допълнения в настоящия регламент за установяване на подробни правила за прилагането на критериите за модулирането на финансовите вноски, плащани на организациите за отговорност на производителя.
- (42) Тъй като превозните средства често излизат от употреба в държава членка, различна от тази, в която са били регистрирани за първи път, е необходимо да се въведат правила за трансгранична разширена отговорност на производителя. С тези правила следва да се гарантира, че с отговорността на производителя се компенсират по подходящ начин разходите за събирането и третирането, извършени от операторите по управлението на отпадъци в държавата членка, където превозното средство е излязло от употреба. За целта производителят следва да определи представител по въпросите на разширената отговорност на производителя във всяка държава членка и да установи механизми за

трансгранично сътрудничество със съответните оператори по управлението на отпадъци. С въвеждането на такъв механизъм се допринася за създаването на еднообразни условия на конкуренция между разрешените съоръжения за третиране в целия Съюз и се улеснява разработването на общи за Съюза подходи в случай на индивидуална отговорност на производителя.

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

- (47) Разрешеното съоръжение за третиране следва да издава сертификат за унищожаване, с който се документираща, че излязлото от употреба превозно средство е било третирано. Това е необходимо, за да се гарантира правилен надзор на управлението на излезлите от употреба превозни средства. Минималните изисквания за този сертификат са посочени в Решение на Комисията 2002/151/ЕО<sup>23</sup> и съдържанието на това решение следва да бъде включено, като се адаптира по съответния начин, в настоящия регламент. Този сертификат следва да се издава в електронен вид и да се предоставя на последния собственик на излязлото от употреба превозно средство, след което да се предава от разрешените съоръжения за третиране и последния собственик в съответните органи на държавата членка, тъй като с неговото представяне може да се прекрати регистрацията на превозното средство. В електронната система за уведомяване следва да има възможност за предаване както на документа, потвърждаващ събирането на излязлото от употреба превозно средство, така и на сертификата за унищожаване.
- (48) Въпреки предвиденото в Директива 2000/53/ЕО задължение всички излезли от употреба превозни средства да се предават в разрешено съоръжение за третиране, местонахождението на значителна част от превозните средства е неизвестно и е възможно те да са били неправомерно третирани или изнесени като излезли от употреба превозни средства или тяхното състояние да не е било докладвано правилно на регистрационните органи в държавите членки. Такива превозни средства се наричат „липсващи превозни средства“. Държавите членки следва да засилят своето сътрудничество, за да се намали броят на липсващите превозни средства. С признаването на сертификатите за унищожаване, издадени в друга държава членка, и със задължението за уведомяване на органите на държавите членки, където превозното средство е било регистрирано, че е издаден сертификат за унищожаване, следва да се създаде възможност за по-добро проследяване на местонахождението на излезлите от употреба превозни средства.
- (49) С цел гарантиране на ефективно събиране на излезлите от употреба превозни средства, следва да се въведат задължения, които изрично се отнасят за собствениците на превозни средства. Те следва да предават своето превозно средство, след като излезе от употреба, в пунктове за събиране или в разрешени съоръжения за третиране и да представят сертификата за унищожаване на регистрационните органи, за да се прекрати регистрацията на превозното средство.
- (50) С цел гарантиране на еднообразно и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства в Съюза, е от съществено значение да се гарантира, че разрешените съоръжения за третиране приемат и третират всички излезли от употреба превозни средства, части, компоненти и материали, включително отпадъчни части от ремонт на превозни средства, при спазване на условията, определени в техните разрешителни, както и в съответствие с изискванията,

---

<sup>23</sup> Решение 2002/151/ЕО на Комисията от 19 февруари 2002 г. относно минималните изисквания, приложими към сертификата за унищожаване, издаден съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 50, 21.2.2002 г., стр. 94—95).

определени в настоящия регламент, с най-добрите налични техники и с Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>24</sup>.

- (51) С оглед на основната роля на разрешените съоръжения за третиране за управлението на излезлите от употреба превозни средства по начин, който няма неблагоприятно отражение върху околната среда или човешкото здраве и който допринася за постигането на целите за кръговата икономика на Съюза, е необходимо да се определят задължения, приложими за тези съоръжения и обхващащи всички техни дейности, от приемането и съхранението на излязлото от употреба превозно средство до окончателното му третиране.
- (52) С цел гарантиране на проследимост на техните дейности разрешените съоръжения за третиране следва да документират извършените дейности по третирането, да съхраняват документацията в електронен вид най-малко три години и да могат да я представят при поискване на съответните национални органи.
- (53) Премахването на замърсяването от едно излязло от употреба превозно средство е първата стъпка към предотвратяването на вреди за околната среда, за човешкото здраве и на рискове за безопасността на труда. Поради това е от съществено значение едно излязло от употреба превозно средство да премине през необходимите дейности за премахване на замърсяването възможно най-бързо след неговото предаване в разрешеното съоръжение за третиране, преди да бъдат извършвани всякакви други дейности за третирането на излязлото от употреба превозно средство. На този етап отработените масла следва да се събират и съхраняват отделно от другите течности и флуиди и да се третират по-нататък в съответствие с Директива 2008/98/ЕО. Освен това частите, компонентите и материалите, съдържащи олово, кадмий, живак и шествалентен хром, следва да се демонтират от излязлото от употреба превозно средство, за да се предотвратят неблагоприятни въздействия върху хората или околната среда.
- (54) С цел гарантиране на правилното прилагане на Регламент (ЕС) 2023/[До Службата за публикации: Регламента за батериите] всички батерии, използвани в превозните средства, трябва да се демонтират отделно от излязлото от употреба превозно средство и да се съхраняват на специално определено място за последващо третиране.
- (55) С цел максимално увеличаване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на частите и компонентите, и запазване на голяма част от стойността на вторичните материали, извлечени от излезли от употреба превозни средства, определени части и компоненти следва задължително да се демонтират от едно излязло от употреба превозно средство, преди да бъде раздробено. Въпросните части и компоненти следва да бъдат демонтирани в процес за ръчно или полуавтоматизирано разглобяване. С цел стимулиране на развитието на технологиите за разкоплектоване, сортиране, раздробяване и обработка след раздробяването, следва да бъдат предвидени изключения от изискването за задължителния монтаж на части и компоненти в определени извънредни случаи. В тези случаи следва да се покаже, че въпросните части и компоненти може да се демонтират също толкова ефективно с използваните технологии, колкото и с процес за ръчно или полуавтоматизирано разглобяване, без да се влошава качеството на получените фракции за третиране. С цел

---

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

привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение VII.

- (56) След като в разрешените съоръжения за третиране бъдат демонтирани части и компоненти от излязло от употреба превозно средство, следва да се направи внимателна оценка и да се определи дали тези части и компоненти са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване въз основа на обективни критерии, свързани с техническите характеристики на частите и компонентите и с изискванията за безопасността на превозните средства.
- (57) В Регламент (ЕС) 2023/... [за батериите] са установени правила относно устойчивостта, експлоатационните показатели, безопасността, събирането, рециклирането и вторичната употреба на батериите, както и относно свързаната с отстраняването на батериите информация за стопанските субекти. Потенциалът за вторична употреба на батериите следва да бъде взет под внимание в настоящия регламент, като акумулаторната батерия на електрическото превозно средство се изключи от частите или компонентите от съществено значение, за да се даде възможност превозното средство да се предава безплатно за третиране без акумулаторната батерия.
- (58) Като се имат предвид потенциалът за вторично производство и обновяване в автомобилния сектор и неговият принос за кръговата икономика, е необходимо да се осигури правна яснота на стопанските субекти, участващи в този сектор. Поради това следва да се поясни, че частите и компонентите, демонтирани от едно излязло от употреба превозно средство, които са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, не следва да се считат за отпадъци. Това е необходимо, за да се улесни изпращането, превозът и всякакъв друг вид пренасяне на такива части и компоненти. Съответните национални органи следва да бъдат в състояние да изискат от разрешеното съоръжение за третиране, демонтирало въпросната част или компонент, документация, с която чрез специална оценка се потвърждава техническата годност за вторично производство, обновяване или повторна употреба на съответните части и компоненти.
- (59) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че употребявани резервни части и компоненти се предлагат на обществеността от неидентифицирани доставчици и често са набавени чрез незаконни дейности. Поради това следва да се установят нови изисквания по отношение на търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти. Такива части и компоненти следва преди всичко да бъдат маркирани с етикет, на който е посочен идентификационният номер на превозното средство, от което са демонтирани компонентите и частите, и данните за оператора, който ги е демонтирал, и да бъдат придружени с гаранция.
- (60) В интерес на пътната безопасност и опазването на околната среда определени компоненти и части, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, не следва да подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване. Такива части и компоненти не следва да се използват нито за производството на нови превозни средства, нито в превозни средства, които вече са пуснати на пазара.

- (61) С цел подпомагане на развитието и правилното функциониране на пазара на подлежащи на повторна употреба, обновяване и вторично производство части и компоненти в Съюза, държавите членки следва да бъдат насърчени да предоставят на национално равнище необходимите стимули за увеличаване на повторната употреба, обновяването и вторичното производство на части и компоненти, независимо от това дали те са били демонтирани на етап употреба, или на етап излизане от употреба на превозното средство. Комисията следва да улеснява обмена на информация между държавите членки чрез споделяне на техните най-добри практики за предоставяните на национално равнище стимули, за да може да се проследява тяхната ефективност.
- (62) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че определението за рециклиране в директивата е твърде общо и не е съгласувано с Директива 2008/98/ЕО, в която „насипване“ се счита за дейност по рециклирането. Поради това в регламента определението за рециклиране следва да се съгласува с Директива 2008/98/ЕО, като насипването се изключи от неговия обхват.
- (63) Рециклирането на всички пластмаси от излезлите от употреба превозни средства следва непрекъснато да се подобрява и е важно да се осигури достатъчно предлагане на рециклирани материали, за да се задоволи търсенето на рециклирани пластмаси в превозните средства. Поради това е необходимо да се постави конкретна цел за рециклиране на 30 % от пластмасите от излезлите от употреба превозни средства. Тази цел ще бъде в допълнение към целите за повторна употреба и рециклиране (85 %), както и за повторна употреба и оползотворяване (95 %) на излезлите от употреба превозни средства въз основа на средното тегло, на превозно средство, на година. За да се улесни изпълнението на тези изисквания от операторите по управлението на отпадъци, е необходим тригодишен преходен период. Междувременно следва да продължат да се прилагат текущите цели за повторната употреба и рециклирането (85 %) и за повторната употреба и оползотворяването (95 %) на излезлите от употреба превозни средства, както са установени в Директива 2000/53/ЕО и съгласно даденото в нея определение за рециклиране.
- (64) Важно е оползотворяването на висококачествени вторични материали да се увеличи, като се подобрят технологиите за раздробяване на излезлите от употреба превозни средства. Поради това излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали не следва да се раздробяват заедно с отпадъци от опаковки и отпадъци от електрическо и електронно оборудване, за да се подобри най-вече отделянето на медните от стоманените фракции.
- (65) С цел допълнително повишаване на качеството на третирането на излезлите от употреба превозни средства, не следва да бъде възможно да се депонират отпадъчни фракции от раздробени излезли от употреба превозни средства, които съдържат неинертни отпадъци и не са обработени с технология за обработка след раздробяването.
- (66) Излезлите от употреба превозни средства са класифицирани като опасни отпадъци и не може да бъдат изнасяни в държави, които не са членки на ОИСР. След премахване на замърсяването излезлите от употреба превозни средства може да бъдат третирани извън Съюза, при условие че се превозват при спазване на изискванията в Регламент (ЕС) 1013/2006.

- (67) Ако излязло от употреба превозно средство се превозва от Съюза в трета държава, износителят следва да докаже с документ, одобрен от компетентния орган в държавата по местоназначение, потвърждаващ, че условията на третирането са до голяма степен равностойни както на изискванията в настоящия регламент, така и на изискванията за опазването на човешкото здраве и околната среда, определени в останалото законодателство на Съюза, в съответствие с Регламент (ЕС) [новия регламент относно превозите на отпадъци].
- (68) С цел гарантиране, че излезлите от употреба превозни средства се третират екологосъобразно, е важно да се осигури яснота относно състоянието на едно превозно средство през целия му жизнен цикъл, особено в случаите, когато е необходимо да се прави разлика между употребяваните и излезлите от употреба превозни средства. По-конкретно от един собственик, възнамеряващ да прехвърли собствеността върху използвано превозно средство, следва да се изисква да покаже, че то не е излязло от употреба. За оценката на състоянието на едно използвано превозно средство неговият собственик, другите стопански субекти и компетентните органи следва да проверяват дали са изпълнени определени критерии за това дали въпросното превозно средство е излязло от употреба или не. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложение I за определяне на критериите, съгласно които едно превозно средство е излязло от употреба.
- (69) В Плана за действие на ЕС „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“<sup>25</sup> се подчертава необходимостта Комисията да предложи нови мерки за решаване на проблема с външния отпечатък върху околната среда на Съюза, свързан с износа на излезли от употреба и употребявани превозни средства. Като се има предвид, че с износа на употребявани превозни средства се създават сериозни предизвикателства за опазването на околната среда и общественото здраве, както е документирано в Програмата на ООН за околната среда<sup>26</sup>, и че Съюзът е най-големият износител на употребявани превозни средства в световен мащаб, е необходимо на равнището на Съюза да се определят конкретни изисквания, регламентиращи износа на употребявани превозни средства [от Съюза]. Изискванията следва да се основават на обективни критерии, съгласно които едно употребявано превозно средство не е излязло от употреба и трябва да бъде технически изправно съгласно Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>27</sup>. Така следва да се гарантира, че само употребявани превозни средства, които са годни за движение по пътищата на Съюза, може да бъдат изнасяни в трета държава, за да се намалят рисковете износет на употребявани превозни средства от Съюза да допринесе за замърсяване на въздуха или за пътнотранспортни произшествия в трети държави. От всяко лице, изнасящо употребявано превозно средство, следва да се изисква да представи на митническите органи идентификационния номер на превозното средство и декларация, с която се потвърждава, че употребяваното превозно средство не е

<sup>25</sup> COM(2021) 400

<sup>26</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

<sup>27</sup> Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51—128).

излязло от употреба и че се счита за технически изправно, за да могат органите да проверяват дали тези изисквания са изпълнени при износа.

- (70) Важно е да се установи механизъм, по който спазването на изискванията за износа на употребявани превозни средства може да се проверява ефективно, без да се създават пречки за търговията между Съюза и трети държави. Поради това Комисията следва да установи електронна система, с която органите в държавите членки да могат в реално време да обменят информация за идентификационните номера и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. С оглед на съществуващите характеристики и функционални възможности, свързани със споделянето на информация за регистрираните в Съюза превозни средства между регистрационните органи, Комисията е разработила MOVE-HUB, платформа за обмен на съобщения за осигуряване на свързаност между националните електронни регистри на държавите членки. В момента платформата осигурява свързаност на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU), регистрите за свидетелства за управление (RESPER), регистрите за обучение на професионални водачи (ProDriveNet), системата за съобщаване на нарушения при крайпътни проверки на превозни средства (RSI) и регистрите на картите за тахограф на водачите (TACHOnet). Поради това функционалните възможности на MOVE-HUB следва да се разширят, за да се осигури възможност за обмен на информация за идентификационните номера и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. Електронната система, с която работи MOVE-HUB, следва да бъде свързана със средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета<sup>28</sup>, за да могат митниците да проверяват автоматично по електронен път дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на изискванията за износа. В същия регламент е предвидена цялостна рамка за автоматизирани проверки, които се прилагат за специфична немитническа формалност на Съюза. Поради това в настоящия регламент следва да се посочат основните елементи, които ще се проверяват, докато техническите аспекти на извършването на проверките ще бъдат определени съгласно Регламент (ЕС) 2022/2399.
- (71) С цел гарантиране на еднообразни условия за прилагането на изискванията за износа, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да разработи необходимите електронни системи и да осигури тяхната оперативна съвместимост с националните системи.
- (72) Държавите членки следва да си сътрудничат, за да гарантират ефективното прилагане на изискванията, регламентиращи износа на употребявани превозни средства, и да осигуряват взаимопомощ. Тази взаимопомощ следва да включва обмен на информация за проверка на състоянието на превозните средства преди техния износ, включително за потвърждаване на регистрацията в държавата членка, в която са били регистрирани. Освен това с цел осигуряване на пълноценно сътрудничество държавите членки следва да си сътрудничат и с органи от трети държави.

<sup>28</sup> Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета от 23 ноември 2022 г. за създаване на среда на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише и за изменение на Регламент (ЕС) № 952/2013 (ОВ L 317, 9.12.2022 г., стр. 1).



- (73) Важно е митническите органи да могат да извършват проверки на изнасяните употребявани превозни средства в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>29</sup>. Значителна част от употребяваните превозни средства, изнасяни от Съюза, са предназначени за държави, в които са установени или може да бъдат установени изисквания за внос, като например изисквания по отношение на възрастта или емисиите от превозното средство. Важно е митническите органи да могат да проверяват автоматично по електронен път, чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на тези изисквания, когато информацията за тези изисквания бъде официално съобщена на Комисията от въпросните трети държави. С цел опазване на околната среда и осигуряване на пътната безопасност в трети държави, правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията във връзка с определянето на тези изисквания.
- (74) За предотвратяване на риска от износ на превозни средства без необходимите документи, в които са посочени идентификационният номер и техническата изправност на превозното средство, и от установяване на неспазване на изискванията за износа едва след като превозното средство вече е излязло от Съюза, прилагането на опростените митнически процедури, предвидени в Регламент (ЕС) № 952/2013, не следва да се разрешава. С тези процедури митническите органи не могат да извършват проверки в реално време чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, с което се повишава рискът от нарушаване на правилата на Съюза относно износа на употребявани превозни средства.
- (75) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е счела липсата на изисквания относно задължителните проверки за недостатък на директивата. Поради това в настоящия регламент следва да бъдат установени минимални изисквания по отношение на честотата на проверките, техния обхват и характеристиките на съоръженията — предмет на такива проверки. Така ще се защити конкурентоспособността на разрешените съоръжения за третиране по отношение на незаконно работещите оператори и ще се гарантира постоянното спазване на условията в издадените разрешителни и на изискванията относно събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства.
- (76) Проверките следва да обхващат спазването на разпоредбите относно износа на употребявани превозни средства и относно третирането на излезли от употреба превозни средства. Всяка година проверките следва да обхващат най-малко 10 % от разрешените съоръжения за третиране и оператори по третирането. Обектите на операторите по ремонта и техническата поддръжка също следва да бъдат обект на проверка. Трябва да се подчертае, че проверките, извършвани съгласно настоящия регламент, следва да допълват проверките относно превозите на излезли от употреба превозни средства, които са изчерпателно уредени в Регламент [До Службата за публикации: новия регламент относно превозите на отпадъци].
- (77) Държавите членки следва да установят механизми за сътрудничество на национално и международно равнище, за да може проверките да се извършват

<sup>29</sup> Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1).

ефективно. С тези механизми следва да се осигури възможност за обмен на данните за регистрацията, необходими за проследяването на превозните средства и за проверката дали са били правилно третирані, когато са достигнали етапа на излизане от употреба.

- (78) Държавите членки следва да вземат всички необходими мерки за правоприлагане, за да се справят с незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства и да предотвратят вреди за околната среда или човешкото здраве поради такива дейности. Поради това всяка организация или предприятие, третиращи излезли от употреба превозни средства без валидно разрешително или в нарушение на условията или изискванията, определени в издаденото разрешително, следва да се санкционират. Държавите членки следва също така да преценят необходимостта от други мерки, като например отнемане на разрешителното или преустановяване на дейността на оператора, за да гарантират ефективното спазване на изискванията в настоящия регламент.
- (79) Държавите членки следва да определят и гарантират прилагането на правила за съответните санкции за нарушения на настоящия регламент. Санкциите следва да бъдат установени по-конкретно за нарушения на разпоредбите относно износа на употребявани превозни средства, относно предаването на излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране и относно търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (80) Определянето на задължения за докладване е необходимо, за да се гарантира правилното прилагане, мониторинг и оценка на законодателството на Съюза и за да може на пазарите да се предоставя актуална информация за прозрачността. Предоставянето на верни и валидни данни е задължително, за да може Комисията да оценява дали предвидените в регламента мерки функционират правилно и да предлага, когато е необходимо, последващи изменения, за да се гарантира екологосъобразното третиране на излезли от употреба превозни средства или да се рационализира прилагането на регламента. С цел намаляване на свързаната с докладването тежест само данни, които са задължителни за целите на прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат докладвани и докладването следва да се улеснява с използването на електронни инструменти. Поради това следва да се посочи какви данни трябва да бъдат докладвани от стопанските субекти на съответните органи и от държавите членки на Комисията. С цел гарантиране на еднообразни условия за прилагането на изискванията за докладване, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. В актовете за изпълнение, с които следва да се замени Решение на Комисията 2005/293/ЕО<sup>30</sup>, също следва да бъде определена методика за изчисляване и проверка дали целите за повторната употреба, рециклирането и оползотворяването са били постигнати.
- (81) Компетентните органи на държавите членки играят важна роля за проверката на спазването на задълженията, установени с настоящия регламент, свързани със събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства,

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

включително по-доброто проследяване на местонахождението на превозните средства от тези органи и борбата с незаконните дейности с излезли от употреба превозни средства. Поради това държавите членки следва да изискват от операторите по управлението на отпадъци и другите съответни стопански субекти да предоставят на компетентните органи данни, с които органите могат по-добре да следят прилагането на разпоредбите относно събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства.

- (82) Изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията с настоящия регламент, следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>31</sup>.
- (83) При приемането на делегирани актове съгласно настоящия регламент от особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.<sup>32</sup> С цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (84) Приложение II към Регламент (ЕС) 2019/1020, в което се съдържа списък на законодателството на Съюза за хармонизация без разпоредби относно санкции, следва да се измени, като се заличат позоваванията на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО от списъка, тъй като настоящият регламент съдържа разпоредби относно санкции.
- (85) Необходимо е да се гарантира, че изпълнението на свързаните с одобряването на типа разпоредби и изисквания в настоящия регламент се проверява по време на процедурата за ЕС одобряване на типа. Поради това Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени по съответния начин.
- (86) Липсващите превозни средства се считат за едно от сериозните затруднения за прилагането на Директива 2000/53/ЕО. Липсата на ефективна система за обмен на информация в реално време между държавите членки относно състоянието на регистрацията на превозните средства е пречка за проследимостта и е отбелязана като причина за големия брой „липсващи превозни средства“ в Съюза. За справянето с този проблем Комисията следва да предложи преразглеждане на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства<sup>33</sup>. С това преразглеждане следва да се изиска от държавите членки да записват по електронен път данните за превозните средства, регистрирани на техните територии, за да може да се документират правилно причините за прекратяването на регистрацията на едно превозно средство, особено ако то е било третирано като излязло от употреба в разрешено съоръжение за третиране, пререгистрирано в друга държава членка, изнесено в

<sup>31</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>32</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>33</sup> Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

трета държава извън Съюза или откраднато. Освен това собствениците на превозни средства следва да бъдат задължени да съобщават своевременно на националния регистрационен орган всички промени на собствеността, за да се предотврати незаконно разкоплектоване или износ на превозни средства с временно прекратена регистрация. Тези изменения допълват и се основават на съществуващите изисквания за държавите членки да записват по електронен път данните за всички превозни средства, регистрирани на техните територии.

- (87) С оглед на необходимостта да се гарантира както високо равнище на опазване на околната среда, така и привеждане в съответствие с научния напредък, Комисията следва да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху функционирането на единния пазар и върху околната среда. В своя доклад Комисията следва да включва оценка на разпоредбите относно проектирането на нови превозни средства, включително целите за възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването, относно управлението на излезли от употреба превозни средства, включително целите за рециклирането, и относно санкциите, както и оценка на необходимостта и осъществимостта на допълнително разширяване на обхвата на настоящия регламент с определени превозни средства от категория L, тежкотоварни превозни средства и техните ремаркета. В оценката следва да се акцентира не само върху аспектите, свързани с третирането на излезли от употреба превозни средства, но също така върху значимостта и добавената стойност на поставянето на изисквания за проектирането.
- (88) В доклада на Комисията следва също така да бъде включена оценка на мерките по отношение на предоставянето на информация за рисковите вещества в превозните средства, и дали е необходимо да се подобри проследимостта на тези вещества. Следва също така да се прецени дали е необходимо да се въведат мерки по отношение на веществата, които може да имат отражение върху третирането на превозните средства, когато достигнат етапа на излизане от употреба, за да се осигури по-добро съгласуване с Регламент (ЕС) [за екопроектирането на устойчиви продукти].
- (89) Необходимо е да се осигури достатъчно време на стопанските субекти, за да изпълнят своите задължения съгласно настоящия регламент, и на държавите членки, за да изградят необходимата административна инфраструктура за неговото прилагане. Поради това прилагането на настоящия регламент следва да се отложи.
- (90) Отмяната на Директива 2000/53/ЕО следва да се отложи, за да могат държавите членки да вземат необходимите административни мерки във връзка с установяването на системи за събиране, без да се прекъсва дейността на стопанските субекти и операторите по управлението на отпадъци.
- (91) С настоящия регламент не се променят правилата за ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства, установени съгласно Директива 2000/53/ЕО, или изключенията от тези ограничения. Определят се обаче по-ясни правила за проверката на спазването както на тези ограничения, така и на други изисквания за кръговост, по време на процедурата за одобряване на типа. Прилагането на тези правила следва да се отложи, за да се осигури на производителите достатъчно време за спазването им. Поради това разпоредбите в Директива 2000/53/ЕО по отношение на

ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром следва да продължат да действат, докато тези правила станат приложими, за да се осигури непрекъснатост и да се гарантира, че превозните средства, пускани на пазара на Съюза, не съдържат такива вещества освен в предвидените в директивата случаи.

- (92) Настоящият регламент съдържа също така разпоредби относно разширената отговорност на производителя, които са по-ясни от тези в Директива 2000/53/ЕО. Тъй като въвеждането на съответните схеми и необходимите национални разпоредби относно разрешенията за производителите и организациите за отговорност на производителя изисква известно време, прилагането на тези разпоредби следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато тези разпоредби станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на финансирането от производителите на разходите за събиране на излезли от употреба превозни средства.
- (93) В настоящия регламент се съдържат аналогични нови изисквания относно третирането на излезли от употреба превозни средства, по-конкретно относно демонтажа на части и компоненти, за да се насърчи тяхната повторна употреба, вторично производство или обновяване, както и за да се повиши качеството на процесите за рециклиране. На операторите по управлението на отпадъци е необходимо време за адаптиране към новите изисквания и поради това тяхното прилагане следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато тези изисквания станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на третирането на излезли от употреба превозни средства.
- (94) Задълженията за докладване съгласно Директива 2000/53/ЕО и свързаните с тях задължения за предаване на данни на Комисията следва да продължат да действат за определен период, за да се осигури непрекъснатост, докато новите правила за изчисляване и формати за докладване бъдат приети от Комисията съгласно настоящия регламент.
- (95) Прилагането на всички разпоредби по отношение на превозните средства от категории L3e—L7e, M2, M3, N2, N3 и O следва да се отложи, за да се осигури на операторите достатъчно време за спазването на новите изисквания. Това е особено важно по отношение на разрешителните за разрешените съоръжения за третиране, които могат да извършват дейностите за премахване на замърсяването и за последващо третиране на такива превозни средства.
- (96) От съображения за яснота, рационалност и опростяване, тъй като всички правила за одобряването на типа на моторните превозни средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване се съдържат в настоящия регламент, отмяната на Директива 2005/65/ЕО следва да се отложи. Така ще се осигури достатъчно време както на производителите, за да гарантират, че типовете превозни средства, които проектират и произвеждат, са в съответствие с изискванията за кръговост, така и на органите по одобряване, за да прилагат новите правила.
- (97) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно да се допринесе за функционирането на единния пазар, да се предотвратят и намалят неблагоприятните въздействия от управлението на излезли от употреба превозни средства и да се гарантира високо равнище на опазване на човешкото здраве и

околната среда, не може да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради необходимостта от хармонизация може да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в посочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

# ГЛАВА I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

### *Член 1* *Предмет*

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

### *Член 2* *Обхват*

1. Настоящият регламент се прилага:
  - а) за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, както са определени в член 4, параграф 1, буква а), подточка i) и буква б), подточка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;
  - б) от [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден от месеца, следващ 60 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> и O, както са определени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858;
  - в) от [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден от месеца, следващ 60 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> и L<sub>7e</sub>, както са определени в член 4, параграф 2, букви в) — ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013.
2. Настоящият регламент не се прилага за:
  - а) превозни средства със специално предназначение, както са определени в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858;
  - б) други части на превозно средство, типът на които е одобрен на многоетапно одобряване на типа за категории N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> или M<sub>3</sub>, различни от тези на базовото превозно средство;
  - в) превозни средства, произвеждани в малки серии, както са определени в член 3, точка 30 от Регламент 2018/858;
  - г) превозни средства, които представляват исторически интерес, както са определени в член 3, точка 7 от Директива 2014/45/ЕС.
3. Независимо от параграф 1, буква б), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> и O:

- а) член 4 относно възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства;
- б) член 5 относно изискванията за определени вещества в превозните средства;
- в) член 6 относно минималното рециклирано съдържание в превозните средства;
- г) член 7 относно проектирането с възможност за демонтаж и смяна на определени части и компоненти в превозните средства;
- д) член 8 относно общите задължения;
- е) член 9 относно стратегията за кръговост;
- ж) член 10 относно декларацията за рециклираното съдържание в превозните средства;
- з) член 12 относно етиктирането на части, компоненти и материали в превозните средства;
- и) член 13 относно паспорта за кръговост на превозното средство;
- й) член 21 относно модулирането на таксите;
- к) член 22 относно механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка;
- л) член 28 относно общите изисквания за раздробяването;
- м) член 30 относно задължителния демонтаж на части и компоненти за повторна употреба и рециклиране преди раздробяването;
- н) член 31 относно изискванията по отношение на демонтираните части и компоненти;
- о) член 32 относно търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти;
- п) член 33 относно повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти;
- р) член 34 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;
- с) член 35 относно забраната за депониране на неинертни отпадъци;
- т) член 36 относно превозите на излезли от употреба превозни средства.

4. Независимо от параграф 1, буква в), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> и L<sub>7e</sub>:

- а) членовете, изброени в параграф 3;
- б) член 38 относно проверките и изискванията относно износа на употребявани превозни средства;
- в) член 39 относно автоматизираната проверка на идентификационния номер на превозното средство и на информацията за състоянието на превозното средство;
- г) член 40 относно управлението на риска и митническите проверки;



- д) член 41 относно временното преустановяване;
  - е) член 42 относно освобождаването за износ;
  - ж) член 43 относно отказа на освобождаване за износ;
  - з) член 44 относно сътрудничеството между органите и обмена на информация;
  - и) член 45 относно електронните системи.
5. Независимо от параграф 2, буква а), следните разпоредби се прилагат за превозни средства със специално предназначение:
- а) член 5 относно изискванията за определени вещества в превозните средства;
  - б) член 16 относно разширената отговорност на производителя;
  - в) член 20 относно финансовата отговорност на производителите;
  - г) член 23 относно събирането на излезли от употреба превозни средства;
  - д) член 24 относно предаването на излезли от употреба превозни средства в разрешените съоръжения за третиране;
  - е) член 25 относно сертификата за унищожаване;
  - ж) член 26 относно задълженията за собственика на превозното средство;
  - з) член 29 относно премахването на замърсяването;
  - и) член 30 относно задължителния демонтаж на части и компоненти за повторна употреба и рециклиране преди раздробяването.
6. Независимо от параграф 1, букви б) и в), членове 16, 19, 20, 27 и 46—49 се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, L<sub>5</sub>, L<sub>6</sub>, L<sub>7</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> и O със следните промени:
- а) разширената отговорност на производителя по член 16 включва задължението на производителите на такива превозни средства да гарантират, че превозните средства, които те са пуснали на пазара за първи път на територията на държава членка и които са излезли от употреба:
    - i) се събират в съответствие с член 23;
    - ii) се обработват за премахване на замърсяването в съответствие с член 29;
  - б) разрешението по член 19 се предоставя, след като заявителят покаже, че изпълнява критериите, определени в член 19, параграф 2, по отношение на събирането и премахването на замърсяването от превозните средства;
  - в) финансовите вноски, които производителите плащат в съответствие с член 20, параграф 1, буква а), покриват разходите за събиране и премахване на замърсяването от превозните средства от тези категории, които не се покриват от приходите на операторите по управлението на отпадъци, свързани с продажбите на употребявани резервни части и компоненти, на излезли от употреба превозни средства, обработени за премахване на замърсяването, или на вторични суровини, рециклирани от излезли от употреба превозни средства;

- г) член 27 се прилага с изключение на параграф 3, букви в) и г);
- д) членове 46—49 се прилагат само по отношение на изпълнението на задълженията, приложими за тези категории превозни средства.

### *Член 3* *Определения*

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:
  - (1) „превозно средство“ означава всяко превозно средство, както е определено в член 3, точка 15 от Регламент (ЕС) 2018/858 или посочено в член 4, параграф 2, букви в)—ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
  - (1) „излязло от употреба превозно средство“ означава превозно средство, което представлява отпадък, както е определено в член 3, точка 1 от Директива 2008/98/ЕО, или което не подлежи на ремонт съгласно критериите в част А, точки 1 и 2 от приложение I;
  - (2) „тип на превозно средство“ означава всеки тип на превозно средство, както е определено в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/858, или тип на превозното средство, както е определено в член 3, точка 73 от Регламент (ЕС) № 168/2013;
  - (3) „възможна повторна употреба“ означава възможността за повторна употреба на части или компоненти, извадени от излязло от употреба превозно средство;
  - (4) „повторна употреба“ означава всяка дейност, при която части или компоненти от излезли от употреба превозни средства се използват за същата цел, за която са били предвидени;
  - (5) „възможно рециклиране“ означава възможността за рециклиране на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;
  - (6) „възможно оползотворяване“ означава възможността за оползотворяване на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;
  - (7) „доставчик“ означава всяко физическо или юридическо лице, което доставя части, компоненти или материали на производител, който ги използва, за да произвежда превозни средства;
  - (8) „пластмаса“ означава полимер по смисъла на член 3, точка 5 от Регламент (ЕО) № 1907/2006, към който може да са добавени добавки или други вещества;
  - (9) „суровини от критично значение“ означава суровини от критично значение, както са определени в член 2, параграф 2 от Регламент (ЕС) [законодателния акт за суровините от критично значение];
  - (10) „отпадъци след потреблението“ означава отпадъци, генерирани от продукти, след като те са били пуснати на пазара;
  - (11) „демонтаж“ (или „отделяне“, в зависимост от контекста) означава поредица от операции за ръчна, механична, химична, термична или металургична обработка, в резултат на която съответните части, компоненти или материали от излезли от употреба превозни средства може поотделно да се идентифицират като отделен изходящ поток или част от изходящ поток;

- (12) „електродвигател“ означава електрически двигател, който преобразува входната електрическа енергия в изходна механична енергия, за да осигури тяга на превозно средство;
- (13) „акумулаторна батерия на електрическо превозно средство“ означава акумулаторна батерия за електрически превозни средства, както е определено в член 3, параграф 1, точка 14 от Регламент (ЕС) 2023/ [за батериите и негодните за употреба батерии];
- (14) „разрешено съоръжение за третиране“ означава всяка организация или предприятие, на което в съответствие с Директива 2008/98/ЕО и с настоящия регламент е разрешено да извършва събиране и третиране на излезли от употреба превозни средства;
- (15) „третиране“ означава всяка дейност, след като излязлото от употреба превозно средство бъде предадено в съоръжение за премахване на замърсяването, разкомплектоване, пресоване, нарязване, раздробяване, оползотворяване или подготовка за обезвреждане на отпадъци след раздробяването, и всяка друга операция за оползотворяване или обезвреждане на излязлото от употреба превозно средство и на негови части, компоненти и материали;
- (16) „раздробяване“ означава всяка операция за нарязване на парчета или фрагментиране на излезли от употреба превозни средства;
- (17) „оператор по ремонта и техническата поддръжка“ означава всяко физическо или юридическо лице, което във връзка със своята търговска или стопанска дейност, занаят или професия предоставя услуги за ремонт или техническо обслужване, независимо от производителите или с тяхно разрешение;
- (18) „пускане на пазара“ означава предоставяне на превозно средство за първи път на пазара в Съюза;
- (19) „предоставяне на пазара“ означава всяка доставка на превозно средство за разпространяване или употреба на пазара като част от дадена търговска дейност, срещу заплащане или безплатно;
- (20) „оператор по управлението на отпадъци“ означава всяко физическо или юридическо лице, което извършва събиране или третиране на излезли от употреба превозни средства като част от професионалната си дейност;
- (21) „производител“ означава всеки производител, вносител или дистрибутор, който независимо от използваната техника на продажба, включително чрез договори от разстояние съгласно определението в член 2, параграф 7 от Директива 2011/83/ЕС, доставя дадено превозно средство за първи път за разпространение или използване на територия на държава членка като част от търговска дейност;
- (22) „организация за отговорност на производителя“ означава юридическо лице, което финансово или финансово и оперативно организира изпълнението на задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, от името на няколко производители;
- (23) „определен представител по въпросите на разширената отговорност на производителя“ означава физическо или юридическо лице, установено в държава членка, в която производителят предоставя на пазара превозно средство за първи път и която е различна от държавата членка, в която е установен производителят, и е определено от производителя в съответствие с

член 8а, параграф 5, трета алинея от Директива 2008/98/ЕО за изпълнение на задълженията на този производител съгласно глава IV от настоящия регламент;

- (24) „вторични суровини“ означава материали, получени чрез процеси за рециклиране, с които може да се заместят първични суровини;
- (25) „собственик на превозно средство“ означава всяко физическо или юридическо лице, притежаващо право на собственост върху дадено превозно средство, и ако не е посочено друго, всеки титуляр на свидетелството за регистрация;
- (26) „технология за обработка след раздробяването“ означава методи и технологии за обработка на материали от излезли от употреба превозни средства, след като те са били раздробени, за последващо оползотворяване;
- (27) „вторично производство“ означава дейност, при която нова част или компонент се произвеждат от части и компоненти, демонтирани от превозни средства или от излезли от употреба превозни средства, като в частта или компонента е направено най-малко едно изменение, което се отразява на тяхната безопасност, експлоатационни характеристики, цел или тип;
- (28) „обновяване“ означава действия за подготовка, почистване, изпитване и ако е необходимо, ремонт на част или компонент, демонтирани от превозни средства или от излезли от употреба превозни средства, за да се възстановят експлоатационните показатели или функционалните възможности на тази част или компонент в рамките на предвидената употреба и обхвата на експлоатационните показатели, заложи на етапа на проектирането и приложими към момента на тяхното пускане на пазара;
- (29) „отпадъци от опаковки“ означава отпадъци от опаковки, както е определено в член 3, параграф 2 от Директива 94/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>34</sup> [член 3, параграф 20 от Регламент (ЕС) [относно опаковките и отпадъците от опаковки];
- (30) „отпадъци от електрическо и електронно оборудване“ означава отпадъци от електрическо и електронно оборудване, както е определено в член 3, параграф 1, буква д) от Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>35</sup>;
- (31) „неинертни отпадъци“ означава отпадъци, които не отговарят на условията в определението за „инертни отпадъци“ в член 2, буква д) от Директива 1999/31/ЕО<sup>36</sup> на Съвета;
- (32) „употребявано превозно средство“ означава превозно средство, което е било регистрирано в държава членка или в друга държава и не представлява излязло от употреба превозно средство;
- (33) „изнасяно употребявано превозно средство“ означава употребявано превозно средство, поставено под митнически режим съгласно член 269 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

---

<sup>34</sup> Директива 94/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 1994 г. относно опаковките и отпадъците от опаковки (ОВ L 365, 31.12.1994 г., стр. 10).

<sup>35</sup> Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2012 г. относно отпадъци от електрическо и електронно оборудване (ОЕЕО) (ОВ L 197, 24.7.2012 г., стр. 38).

<sup>36</sup> Директива 1999/31/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно депонирането на отпадъци (ОВ L 182, 16.7.1999 г., стр. 1—19).

- (34) „стопански субекти“ означава производители, оператори по събирането, застрахователни компании за превозни средства, доставчици, оператори по ремонта и техническата поддръжка, оператори по управлението на отпадъци и всички други оператори, участващи в проектирането на превозни средства, в търговията с употребявани превозни средства или в управлението на излезли от употреба превозни средства.
2. В допълнение към определенията, посочени в параграф 1, се прилагат следните определения:
- а) „отпадък“, „отработени масла“, „притежател на отпадъци“, „управление на отпадъци“, „събиране“, „предотвратяване“, „рециклиране“, „оползотворяване“, „насипване“, „обезвреждане“ и „схема за разширена отговорност на производителя“ съгласно член 3, параграфи 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17а, 19 и 21 от Директива 2008/98/ЕО;
  - б) „одобряване на типа“, „многоетапно одобряване на типа“, „компонент“, „части“, „резервни части“, „базово превозно средство“, „превозно средство, произвеждано в малки серии“, „превозно средство със специално предназначение“, „орган за надзор на пазара“, „орган по одобряването“, „производител“, „вносител“ и „дистрибутор“ съгласно член 3, параграфи 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 и 43 от Регламент (ЕС) 2018/858;
  - в) „регистрация“, „свидетелство за регистрация“, „титуляр на свидетелство за регистрация“, „временно отнемане на регистрация“ и „прекратяване на регистрация“ съгласно член 2, букви б), в), г), д) и е) от Директива 1999/37/ЕО;
  - г) „превозно средство, което представлява исторически интерес“, „преглед за проверка на техническата изправност“ и „удостоверение за техническа изправност“ съгласно член 3, параграфи 7, 9 и 12 от Директива 2014/45/ЕС;
  - д) „рисково вещество“ и „носител на данни“ съгласно член 2, параграфи 28 и 30 от Регламент [за екопроектиране на устойчиви продукти].

## **ГЛАВА II**

### **ИЗИСКВАНИЯ ЗА КРЪГОВОСТ**

#### *Член 4*

*Възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на превозни средства*

1. Всяко превозно средство от тип, одобрен след *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]* съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, се произвежда, така че:
- а) да подлежи на повторна употреба или рециклиране до минимум 85 % от неговата обща маса;
  - б) да подлежи на повторна употреба или оползотворяване до минимум 95 % от неговата обща маса;

2. За всеки тип на превозно средство, посочен в параграф 1, производителите вземат следните мерки:
- а) събират необходимите данни по цялата верига на доставките, по-конкретно за вида и масата на всички материали, използвани за производството на превозните средства, за да гарантират непрекъснато спазване на изискванията;
  - б) съхраняват всички останали съответни данни за превозното средство, необходими за изчисляването, посочено в буква д);
  - в) проверяват верността и пълнотата на информацията, получена от доставчиците;
  - г) съдържанието на списъка на материалите се контролира и документира;
  - д) изчисляват коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването за целите на параграф 1 в съответствие с методиката, установена от Комисията съгласно параграф 3, или — до приемането на тази методика — в съответствие със стандарт ISO 22628:2002, заедно с елементите, определени в част А от приложение II;
  - е) маркират изработените от полимери и еластомери части и компоненти на превозните средства в съответствие с член 12, параграф 1;
  - ж) гарантират, че частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VII, не влизат в повторна употреба за производството на нови превозни средства.
3. До [До Службата за публикации: моля, въведете датата — последният ден на следващия месец, след като изминат 35 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията приема акт за изпълнение, с който установява нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможна повторна употреба, рециклиране и оползотворяване на едно превозно средство, като се вземат предвид елементите, посочени в приложение II.
- Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 2.

#### Член 5

##### *Изисквания за определени вещества в превозните средства*

1. Наличието на рискови вещества в превозните средства и в техните части и компоненти се свежда до минимум, доколкото това е възможно.
2. В допълнение към ограниченията, определени в приложение XVII към Регламент (ЕО) № 1907/2006, и ако е приложимо, към ограниченията, определени в приложения I и II към Регламент (ЕС) 2019/1021 и в Регламент (ЕС) 2023/... [До Службата за публикации: за батериите], всяко превозно средство от тип, одобрен след [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, не съдържа олово, живак, кадмий или шествалентен хром.

3. Чрез дерогация от параграф 2 някои типове превозни средства може да съдържат олово, живак, кадмий или шествалентен хром при условията и до максималните стойности за концентрациите, посочени в приложение III.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50, с които приложение III се изменя, за да се приведе в съответствие с научно-техническия напредък, като:
- а) се установят максимални стойности за концентрациите, до които се допуска наличието на олово, живак, кадмий или шествалентен хром в определени части, компоненти и еднородни материали от превозни средства;
  - б) определени части, компоненти и еднородни материали от превозни средства се изключат от забраната относно наличието на олово, живак, кадмий или шествалентен хром съгласно параграф 2, когато са изпълнени следните условия:
    - i) употребата на тези вещества не може да се предотврати;
    - ii) показано е, че социално-икономическите ползи надхвърлят риска за човешкото здраве или околната среда, произтичащ от употребата на тези вещества;
    - iii) няма подходящи алтернативни вещества или технологии.
  - в) части, компоненти и еднородни материали от превозни средства се заличат от приложение III, ако употребата на олово, живак, кадмий или шествалентен хром може да се предотврати;
  - г) се посочат частите, компонентите и еднородните материали от превозните средства, които се демонтират или отделят преди по-нататъшно третиране, и се постави изискване те да бъдат обозначени с етикет или друго подходящо средство за разпознаване.

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

5. По искане на Комисията и в рамките на 12 месеца от получаване на искането Европейската агенция по химикали (наричана по-нататък „Агенцията“) изготвя доклад относно техническата и икономическата приложимост на алтернативите, отнасящи се за съществуващите изключения, изброени в приложение III, и въз основа на тази оценка — мотивирано предложение за конкретното изменение на изключението.
6. Веднага след като получи искането на Комисията, Агенцията публикува на своя уебсайт известие, че се изготвя доклад относно възможно изменение на изключение в приложение III и кани всички заинтересовани страни да предоставят коментари в рамките на осем седмици от датата на публикуване на известието. Агенцията публикува на своя уебсайт всички коментари, получени от заинтересованите страни.
7. Не по-късно от девет месеца след представянето пред Комисията на доклада, посочен в параграф 4, Комитетът за социално-икономически анализ на

Агенцията, създаден съгласно член 76, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 1907/2006, следва да приеме становище относно доклада и относно предложените конкретни изменения. Агенцията незабавно представя на Комисията това становище.

8. Комисията приема делегираните актове, посочени в параграф 4, и взема предвид социално-икономическото въздействие на въвеждането, промяната или заличаването на изключение от ограничението за употребата на олово, живак, кадмий или шествалентен хром в определени типове превозни средства, включително наличието на алтернативи и въздействията върху човешкото здраве и околната среда през целия жизнен цикъл на превозните средства.

#### Член 6

##### *Минимално рециклирано съдържание в превозните средства*

1. Съдържанието на пластмаса във всяко превозно средство от тип, одобрен след *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на регламента]* съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 25 тегл. % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

Най-малко 25 % от целта, определена в първата алинея, се постигат с включване на пластмаси, рециклирани от излезли от употреба превозни средства от въпросния тип.

2. До *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — последният ден на следващия месец, след като изминат 23 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]* Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с член 51, параграф 2, с който настоящият регламент се допълва с установяване на методиката за изчисляване и проверка на процентите на пластмасите съответно оползотворени от отпадъци след потреблението и от излезли от употреба превозни средства, налични и използвани в типа превозно средство, за целите на параграф 1 от настоящия член.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50, с които настоящият регламент се допълва с установяване на минимален процент стомана, рециклирана от стоманени отпадъци след потреблението, която трябва да бъде налична и вградена в типовете превозни средства, подлежащи на одобряване на типа в съответствие с настоящия регламент и с Регламент (ЕС) 2018/858.

Минималният процент рециклирана стомана съгласно първата алинея се установява въз основа на проучване за осъществимост, извършено от Комисията. Проучването се приключва до *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — последният ден на следващия месец, след като изминат 23 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*, като в него се разглеждат по-конкретно следните аспекти:

- а) текущото и прогнозното предлагане на стомана, рециклирана от източници на стоманени отпадъци след потреблението;
- б) текущият процент на рециклираното от отпадъци след потреблението съдържание в различни полуфабрикати и междинни продукти от стомана, използвани в превозните средства;



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

Комисията може да приеме акт за изпълнение, с който се установява методиката за изчисляването и проверката на процента на стоманата, рециклирана от стоманени отпадъци след потреблението, налична и използвана в типовете превозни средства.

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

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

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

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

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

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

Комисията може да приеме акт за изпълнение, с който се установява методиката за изчисляването и проверката на процентите на материалите, рециклирани от отпадъци след потреблението, в типовете превозни средства.

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

#### Член 7

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

1. Всяко превозно средство от тип, одобрен след *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*, се проектира по начин, с който не се създават пречки за демонтажа от страна на разрешените съоръжения за третиране на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, от съответното превозно средство по време на етапа, на който то представлява отпадък.
2. Всяко превозно средство от тип, одобрен след *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 72 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]* съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, по отношение на съединителните, крепежните и уплътнителните елементи, се проектира, така че да бъде възможно лесно и без разрушаване да се извършва демонтаж и смяна на акумулаторни батерии за електрически превозни средства и на електродвигатели от превозното средство от страна на разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка по време

на етапа на употреба и на етапа, на който превозното средство представлява отпадък.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50, с които параграф 2 се изменя чрез преразглеждане на списъка с части и компоненти, които се проектират с възможност за смяна и демонтаж от превозните средства, за да се включат в същия параграф допълнителни части и компоненти, изброени в част В от приложение VII, като се вземе предвид научно-техническият напредък.
4. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се определят условията за проектирането с възможност за демонтаж и смяна на частите и компонентите, посочени в параграф 2, когато е необходимо да се гарантира хармонизирано прилагане на задължението съгласно параграф 2.

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

## **ГЛАВА III**

### **ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ**

#### *Член 8* *Общи задължения*

1. Производителите са длъжни да покажат, че новите превозни средства, които те са произвели и които са пуснати на пазара, са от тип, одобрен в съответствие с изискванията от Регламент (ЕС) 2018/858 и от настоящия регламент.
2. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията в членове 4, 5, 6 или 7, производителят предоставя документацията, с която показва спазването на тези изисквания, а също така:
  - а) я включва в информационното досие, посочено в член 24 от Регламент (ЕС) 2018/858; и
  - б) я представя на органа по одобряването на типа в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) 2018/858.
3. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилага изискването в член 9, производителят представя стратегията за кръговост на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от Регламент (ЕС) 2018/858.
4. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 10, производителят изготвя информацията, посочена в член 10, параграф 1, и я представя в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/858 на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от същия регламент.
5. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 11, производителят представя декларация, с която потвърждава спазването на изискването, определено в член 11, параграф 1, в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от

Регламент (ЕС) 2018/858, на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от същия регламент.

#### Член 9

##### Стратегия за кръговост

1. За всяко превозно средство от тип, одобрен съгласно Регламент (ЕС) 2018/858 след *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*, производителят изготвя стратегия за кръговост.
2. В стратегията за кръговост се описват действията, които производителите извършват, за да изпълнят своите задължения да гарантират спазването на изискванията за кръговост в глава II, приложими за съответния тип превозно средство, което се проверява в процедурите за одобряване на типа.
3. Стратегията за кръговост съдържа елементите, посочени в част А от приложение IV.
4. Производителят предоставя на Комисията екземпляр от стратегията за кръговост в рамките на 30 дни след издаването на одобрението на типа за съответния тип превозно средство.
5. Производителят проследява и контролира извършването на действията, съдържащи се в стратегията за кръговост, и актуализира стратегията на всеки пет години в съответствие с част Б от приложение IV. Актуализираната стратегия за кръговост се представя на органа по одобряването на типа, издал одобрението на типа на превозното средство, и на Комисията.
6. Комисията прави публично достъпни стратегиите за кръговост и всички актуализации на тези стратегии, с изключение на поверителната информация.
7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на част Б от приложение IV чрез адаптиране на изискванията относно съдържанието на стратегията за кръговост и актуализациите на посочената стратегия към научно-техническия напредък в производството на превозни средства и управлението на излезлите от употреба превозни средства, към развитието на пазара в автомобилния сектор и към регулаторните промени.
8. До *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — последният ден на следващия месец, след като изминат 83 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]* и на всеки шест години след това Комисията изготвя и публикува доклад относно кръговостта на автомобилния сектор. Докладът се основава по-конкретно на стратегиите за кръговост и на актуализациите на такива стратегии.

#### Член 10

##### Декларация относно рециклираното съдържание в превозните средства

1. Производителите декларират за всяко превозно средство от тип, одобрен към *[До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от влизането в сила на*

Регламента] съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, съответните проценти на рециклираното съдържание на:

- а) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий и бор в постоянни магнити в електродвигатели;
- б) алуминий и неговите сплави;
- в) магнезий и неговите сплави;
- г) стомана.

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

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

#### Член 11

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

- 1. От [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 36 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] производителите предоставят на операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до информацията, посочена в приложение V, с която се осигурява възможност за достъп, безопасен демонтаж и смяна на следното:
  - а) акумулаторни батерии за електрически превозни средства, вградени в превозното средство;
  - б) електродвигатели, вградени в превозното средство;
  - в) части, компоненти и материали, които съдържат флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VII, и които се съдържат в превозните средства;
  - г) части и компоненти, изброени в част В от приложение VII, които се съдържат в превозните средства;
  - д) части и компоненти, съдържащи суровините от критично значение, посочени в член 27, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) [законодателния акт за СКЗ], към момента на одобряването на типа на превозното средство;
  - е) цифрово кодирани компоненти и части в превозното средство, когато с такова кодиране се създават пречки за техния ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.

2. Производителите осигуряват сътрудничество с разрешените оператори по третирането и оператори по ремонта и техническата поддръжка, като установяват необходимите комуникационни платформи с цел предоставяне и поддържане в актуално състояние на информацията, посочена в параграф 1, и на информацията, посочена в приложение V.

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

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

## Член 12

### *Етикетиране на части, компоненти и материали в превозните средства*

1. Производителите и техните доставчици използват номенклатурата на стандартите за кодиране на компоненти и материали, изброени в точки 1—3 от приложение VI, за етикетирането и разпознаването на части, компоненти и материали от превозните средства.
2. Производителите осигуряват поставянето на видно място върху електродвигателите, съдържащи постоянни магнити, на четлив и неделим етикет, съдържащ данните, изброени в точка 4 от приложение VI.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за изменение на приложение VI, с цел адаптирането му към научно-техническия напредък.

## Член 13

### *Паспорт за кръговост на превозното средство*

1. От [До Службата за публикации: моля, въведете датата — първият ден на следващия месец, след като изминат 84 месеца от влизането в сила на регламента] всяко пуснато на пазара превозно средство има паспорт за кръговост на превозното средство, който се съгласува и по възможност се включва в други екологични паспорти на превозно средство, установени съгласно правото на Съюза.
2. Паспортът за кръговост на превозното средство съдържа информацията, посочена в член 11 на настоящия регламент, в електронен формат и е достъпен безплатно.
3. Производителят, пускащ превозното средство на пазара, гарантира точността, пълнотата и актуалността на информацията в паспорта за кръговост на превозното средство.
4. Цялата информация, включена в паспорта за кръговост на превозното средство, е в съответствие с правилата, установени от Комисията съгласно параграф 6, и:
  - а) се основава на общодостъпни стандарти;

- б) е разработена в оперативно съвместим формат;
  - в) може да бъде прехвърляна чрез отворена оперативно съвместима мрежа за обмен на данни без зависимост от определен доставчик;
  - г) е машинночетима, структурирана и с възможност за търсене.
5. Паспортът за кръговост на превозно средство, което е излязло от употреба, престава да съществува най-рано 6 месеца след издаването на сертификата за унищожаване за това излязло от употреба превозно средство.
6. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят правила относно:
- а) начина и техническата спецификация на решението за достъп до паспорта за кръговост на превозното средство;
  - б) изискванията за техническите параметри и функции на паспорта за кръговост на превозното средство, включително правила относно:
    - i) оперативната съвместимост на паспорта за кръговост на превозното средство с други паспорти, изисквани съгласно законодателството на Съюза;
    - ii) съхранението и обработката на информацията, включена в паспорта за кръговост на превозното средство;
    - iii) наличието на паспорта за кръговост на превозното средство, след като производителят, отговарящ за изпълнението на задълженията, определени в параграф 3, престане да съществува или прекрати своята дейност в Съюза;
  - в) въвеждането, промяната и актуализирането на информацията, включена в паспорта за кръговост на превозното средство от трети страни, различни от производителя;
  - г) местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до паспорта за кръговост на превозното средство.

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

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

# ГЛАВА IV

## УПРАВЛЕНИЕ НА ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

### РАЗДЕЛ 1

#### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

##### Член 14

##### Компетентен орган

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, отговорни за изпълнението на задълженията съгласно настоящата глава, по-специално за следенето и проверката на спазването от страна на производителите и организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, на задълженията, посочени в членове 15—36.
2. Всяка държава членка може да определи едно звено за контакт от компетентните органи, посочени в параграф 1, за целите на комуникацията с Комисията.
3. Държавите членки определят подробностите за организацията и дейността на компетентните органи, включително административните и процедурните правила за:
  - а) регистрацията на производителите в съответствие с член 17;
  - б) предоставянето на разрешение на производители и организации, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, в съответствие с член 19;
  - в) надзора върху изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя в съответствие с членове 16 и 20;
  - г) събирането на данни за превозните средства и излезлите от употреба превозни средства в съответствие с член 17, параграф 12 и член 49, параграф 6;
  - д) предоставянето на информация в съответствие с член 49.
4. До ... г. [СП: да се въведе датата = последният ден от месеца, следващ 3 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията за имената и адресите на компетентните органи, определени в съответствие с параграф 1. Държавите членки информират Комисията без необосновано забавяне за всички промени в имената или адресите на тези компетентни органи.

##### Член 15

##### Разрешени съоръжения за третиране

1. Без да се засяга Директива 2010/75/ЕС, всички организации или предприятия, които възнамеряват да извършват дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства, получават разрешение от компетентния орган в съответствие с член 23 от Директива 2008/98/ЕО и спазват условията, определени в това разрешение.



2. За да издаде разрешението, посочено в параграф 1, компетентният орган проверява дали организацията или предприятието разполага с техническия, финансовия и организационния капацитет, необходим за спазване на задълженията, определени в член 27.
3. В разрешенията, упоменати в параграф 1, се посочва, че съоръженията за третиране са компетентни да издават сертификат за унищожаване, както е посочено в член 25.
4. Компетентният орган гарантира, че условията и процедурите за издаване на разрешение са напълно координирани, когато в тези процедури за издаване на разрешение участват повече от един компетентен орган или повече от една организация или предприятие, възнамеряващо да извършва дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства.

## РАЗДЕЛ 2

### РАЗШИРЕНА ОТГОВОРНОСТ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

#### Член 16

##### *Разширена отговорност на производителя*

От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] производителите носят разширена отговорност на производителя за превозните средства, които предлагат за първи път на пазара на територията на държава членка. Схемата, създадена от производителите за упражняване на посочената отговорност, е в съответствие с членове 8 и 8а от Директива 2008/98/ЕО и отговаря на изискванията на настоящата глава.

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

- а) превозните средства, които те са предложили за първи път на пазара на територията на държава членка и които са станали излезли от употреба превозни средства:
  - i) се събират в съответствие с член 23;
  - ii) се третира в съответствие с член 27;
- б) операторите по управлението на отпадъците, третиращи излезли от употреба превозни средства, посочени в буква а), изпълняват целите, определени в член 34.

#### Член 17

##### *Регистър на производителите*

1. До ... г. [СП: да се въведе датата = последният ден от месеца, следващ 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки създават регистър на производителите, който служи за следене на спазването от страна на производителите на изискванията на настоящата глава.

Регистърът предоставя връзки към други национални регистри за уебсайтове на производители, за да се улесни във всички държави членки регистрацията на

производителите или определените представители за разширената отговорност на производителя.

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

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

Производителите предлагат превозни средства на пазара, ако те или в случай на упълномощаване, техните определени представители за разширената отговорност на производителя са регистрирани в такава държава членка.

3. В заявлението за регистрация се включва информацията, посочена в приложение VIII. Държавите членки могат да поискат допълнителна информация или документи, ако е необходимо, за да използват ефективно регистъра на производителите.
4. Като изключение от параграф 3 информацията, посочена в точка 1, буква г) от приложение VIII, се предоставя в заявлението за регистрация съгласно параграф 3 или в заявлението за получаване на разрешение съгласно член 19.
5. Когато производителят е определил организация, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, в съответствие с член 18, задълженията по настоящия член се изпълняват от тази организация с необходимите изменения, освен ако не е посочено друго от държавата членка, в която превозното средство е било предложено на пазара за първи път.
6. Задълженията по настоящия член могат да бъдат изпълнени от името на производителя от определения представител за разширената отговорност на производителя.
7. Държавите членки могат да решат, че процедурата за регистрация съгласно настоящия член и процедурата за издаване на разрешение съгласно член 19 представляват единна процедура, при условие че заявлението за получаване на разрешение отговаря на изискванията, посочени в параграфи 3—6 от настоящия член.
8. Компетентният орган:
  - а) предоставя на своя уебсайт информация за процеса на подаване на заявление чрез електронна система за обработка на данни;
  - б) издава регистрации и предоставя регистрационен номер в срок от максимум 12 седмици от момента на получаване на цялата информация, изисквана съгласно параграфи 2 и 3.
9. Компетентният орган може:
  - а) да определя реда и условията по отношение на изискванията и процеса на регистрация, без да добавя съществени изисквания към формулираните в параграфи 2 и 3;
  - б) да начислява на производителите основани на разходите и пропорционални такси за обработката на заявленията, посочени в параграф 2;

10. Компетентният орган може да откаже да регистрира производител или да оттегли регистрацията му, когато информацията, посочена в параграф 3, и свързаните с нея документни доказателства не са предоставени или не са достатъчни или когато производителят вече не отговаря на изискванията, определени в точка 1, буква г) от приложение VIII;  
Компетентният орган оттегля регистрацията на производителя, ако производителят е престанал да съществува;
11. Производителят или когато е приложимо, определеният представител на производителя за разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя и определена от името на представляваните от нея производители, уведомява без неоправдано забавяне компетентния орган за всички промени в информацията, съдържаща се в регистрацията, и за всяко окончателно преустановяване на предлагането на пазара на територията на държавата членка на превозните средства, посочени в регистрацията;
12. Производителят или когато е приложимо, определеният представител на производителя за разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, докладва на компетентния орган, отговарящ за регистъра, относно изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя.

#### *Член 18*

#### *Организация, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя*

1. Производителите могат да изберат да изпълняват своите задължения за разширена отговорност на производителя самостоятелно или могат да възложат на организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, упълномощена в съответствие с член 19, да изпълнява от тяхно име задълженията за разширена отговорност на производителя.
2. Организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, гарантират поверителността на данните, с които разполагат, по отношение на информация, представляваща изключителна собственост на отделни производители, или информация, пряко свързана с отделни производители или с техни определени представители за разширената отговорност на производителя.
3. В допълнение към информацията, посочена в член 8а, параграф 3, буква д) от Директива 2008/98/ЕО, организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, публикуват на своите уебсайтове най-малко всяка година — при спазване на търговската и промишлената поверителност — информацията относно събирането на излезлите от употреба превозни средства и постигането на целите във връзка с повторната употреба и рециклирането, повторната употреба и оползотворяването и рециклирането на пластмаси от страна на производителите, които са възложили изпълнението на задълженията на организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя.

4. Организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, гарантират, че производителите и операторите по управлението на отпадъците са справедливо представени в техните управителни органи.

#### *Член 19*

##### *Разрешение за изпълнение на разширена отговорност на производителя*

1. Производителят — в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя — и определените организации, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя — в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя — подават заявление за разрешение от компетентния орган.
2. Разрешението се предоставя само когато се докаже, че изискванията, определени в член 8а, параграф 3, букви а)–г) от Директива 2008/98/ЕО, са спазени и мерките, въведени от производителя или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, са достатъчни за изпълнение на задълженията, посочени в настоящата глава, по отношение на броя на превозните средства, предложени за първи път на пазара на територията на държава членка от производителя или производителите, от чието име действа организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя.
3. В своите мерки за определяне на административните и процедурните правила, посочени в член 14, параграф 3, буква б), държавите членки включват подробна информация за процедурата за издаване на разрешение, която може да се различава в зависимост от това дали се отнася до самостоятелно или колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и за реда и условията за проверка на съответствието на производителите или организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, включително информацията, която производителите или организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, трябва да предоставят за тази цел.
4. Производителят или организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, уведомяват компетентния орган без необосновано забавяне относно всякакви промени в информацията, съдържаща се в разрешението, и всякакви промени в условията на разрешението или за окончателното преустановяване на дейностите.
5. Механизмът за самоконтрол, предвиден в член 8а, параграф 3, буква г) от Директива 2008/98/ЕО, се прилага редовно и най-малко на всеки 3 години, както и по искане на компетентния орган, за да се провери дали са спазени разпоредбите на упоменатата буква и дали условията за издаване на разрешение, посочени в параграф 2, продължават да се спазват. При поискване производителят или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, представя на компетентния орган доклад за самоконтрол и, когато е необходимо, проект на план за коригиращи действия. Без да се засягат компетентностите съгласно параграф 6, компетентният орган може да направи коментари относно доклада за самоконтрол и проекта на план за коригиращи действия, като съобщава всички такива коментари на производителя или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя. Производителят или организацията,

компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, изготвя и изпълнява плана за коригиращи действия въз основа на тези коментари.

6. Компетентният орган може да реши да отнеме разрешението, ако производителят или организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя, вече не изпълнява изискванията по отношение на организирането на събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, не докладва на компетентния орган, не уведомява компетентния орган за промени, които се отнасят до условията на разрешението, или е с преустановена дейност.

## *Член 20*

### *Финансова отговорност на производителите*

1. Финансовите вноски, плащани от производителя, покриват следните разходи, свързани с превозните средства, които производителят предлага на пазара:
  - а) разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства, което трябва да отговаря на изискванията в членове 23—26, и разходите за третирането на излезлите от употреба превозни средства, което трябва да отговаря на изискванията в членове 27—30, 34 и 35, при условие че те не са покрити от приходите на операторите по управлението на отпадъците, свързани с продажбата на употребявани резервни части и употребявани резервни компоненти, на излезли от употреба превозни средства, от които е премахнато замърсяването, или на вторични суровини, рециклирани от излезли от употреба превозни средства;
  - б) разходите за провеждане на кампании за повишаване на осведомеността, насочени към подобряване на събирането на излезли от употреба превозни средства;
  - в) разходите за създаване на система за уведомяване, посочена в член 25;
  - г) разходите за събиране на данни и докладване на компетентните органи.
2. Компетентният орган в тясно сътрудничество с производителите, организациите, компетентните в областта на разширената отговорност на производителя, и операторите по управлението на отпадъците следи:
  - а) средните разходи за дейностите по събиране, рециклиране и третиране и приходите на операторите по управлението на отпадъците;
  - б) равнището на финансовите вноски, които производителите плащат на организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, определени в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, така, че разходите да бъдат справедливо разпределени между всички заинтересовани оператори.
3. Финансовите вноски, плащани от производителите, които предлагат на пазара превозни средства със специално предназначение, покриват само разходите, посочени в параграф 1, буква а), които се отнасят до събирането и премахването на замърсяването на такива превозни средства.
4. В случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя производителите предоставят гаранция за

превозните средства, които предлагат за първи път на пазара на територията на държава членка. Тази гаранция е за това, че дейностите, посочени в параграф 1, отнасящи се до тези превозни средства, ще бъдат финансирани.

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

Гаранцията може да има формата на участие на производителя в подходящи схеми за финансиране на управлението на излезли от употреба превозни средства, застраховка за рециклиране или блокирана банкова сметка.

## *Член 21*

### *Модулиране на таксите*

1. В случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя организациите, компетентни в тази област, гарантират, че финансовите вноски, които им се плащат от производителите, се модулират, като се взема предвид следното:
  - а) теглото на превозното средство;
  - б) типът на силовото задвижване (привода);
  - в) коефициентът на рециклиране и повторна употреба на типа превозно средство, към който принадлежи превозното средство, въз основа на информацията, предоставена на органа по одобряването на типа в съответствие с член 4;
  - г) времето, необходимо за разкомплектоване на превозното средство в разрешено съоръжение за третиране, особено за части и компоненти, които трябва да бъдат демонтирани преди раздробяването съгласно член 30;
  - д) делът на материалите и веществата, които възпрепятстват висококачествения процес на рециклиране, като например лепила, композитни пластмаси или материали, армирани с въглеродни нишки;
  - е) процентът на рециклираното съдържание на материалите, изброени в членове 6 и 10, използвани в превозното средство;
  - ж) наличието и количеството на веществата, посочени в член 5, параграф 2.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на подробни правила за начина на прилагане на критериите, предвидени в параграф 1.

## *Член 22*

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

1. Когато дадено превозно средство се превърне в излязло от употреба превозно средство в държава членка, различна от държавата членка, на чиято територия превозното средство е било предложено на пазара за първи път, производителят на това превозно средство или когато е определена в съответствие с член 18, организацията, компетентна в областта на разширената

отговорност на производителя, гарантира, че нетните разходи за посочените в член 20 дейности за управление на отпадъците, направени от операторите по управлението на отпадъците в други държави членки, са покрити.

2. Производителят или когато е определена в съответствие с член 18, организацията, компетентна в областта на разширената отговорност на производителя:
  - а) определя с писмено пълномощно представител за разширената отговорност на производителя във всяка държава членка;
  - б) създава механизми за трансгранично сътрудничество с операторите по управлението на отпадъците, извършващи дейностите за управление на отпадъците, посочени в член 20.
3. Държавата членка, в която превозното средство се е превърнало в излязло от употреба превозно средство, следи спазването на параграфи 1 и 2 от страна на производителите или когато са определени в съответствие с член 18, от страна на организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя. Следенето се основава на информацията, която производителите или когато са определени в съответствие с член 18, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, проверяват и докладват на компетентните органи относно прилагането на параграфи 1 и 2, по-специално относно изчисляването и разпределянето на разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства, посочени в параграф 1, при надлежно спазване на търговската тайна и отчитане на другите съображения във връзка с конкурентоспособността.
4. Когато е необходимо, за да се гарантира спазването на настоящия член и да се избегне нарушаване на функционирането на единния пазар, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 50 от настоящия регламент чрез определяне на подробни правила относно задълженията на производителите, държавите членки и операторите по управлението на отпадъците и характеристиките на механизмите, посочени в параграф 1.

### РАЗДЕЛ 3

#### СЪБИРАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

##### *Член 23*

##### *Събиране на излезли от употреба превозни средства*

1. Производителите или когато са определени в съответствие с член 18, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, създават или участват в създаването на системи за събиране, включително пунктове за събиране, на всички излезли от употреба превозни средства, принадлежащи към категориите превозни средства, които те са предложили за първи път на пазара на територията на държава членка.

Държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите или когато са определени в съответствие с член 18, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на

производителя, създават системи за събиране на всички излезли от употреба превозни средства.

2. Производителите или когато са определени в съответствие с член 18, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, гарантират, че системите за събиране, посочени в параграф 1:

- а) обхващат цялата територия на държавата членка;
- б) осигуряват достатъчна наличност на разрешени съоръжения за третиране, като се вземат предвид размерът и гъстотата на населението, очакваното количество на излезлите от употреба превозни средства, без да се ограничават до райони, в които събирането и последващото управление са най-рентабилни;
- в) гарантират събирането на отпадъчни части от ремонти на превозни средства;
- г) дават възможност за събиране на излезли от употреба превозни средства от всяка марка независимо от техния произход;
- д) дават възможност за безплатна доставка на всички излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране, както е предвидено в член 24, параграф 2.

3. Производителите или когато са определени в съответствие с член 18, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, провеждат образователни кампании, с които популяризират системата за събиране на излезли от употреба превозни средства и информират за последиците за околната среда от неправилното събиране и обработка на излезли от употреба превозни средства.

4. Държавите членки могат да разрешат на оператори по управлението на отпадъците, различни от разрешените съоръжения за третиране, да създават пунктове за събиране на излезли от употреба превозни средства.

Операторът по управление на отпадъците, който стопанисва пункта за събиране:

- а) гарантира, че пунктът за събиране отговаря на условията за складиране на излезли от употреба превозни средства, определени в част А от приложение VII;
- б) получава разрешение от компетентните органи, посочени в член 14, да събира излезли от употреба превозни средства и бива включен в съответния регистър;
- в) гарантира, че всички събрани излезли от употреба превозни средства се прехвърлят в разрешено съоръжение за третиране в срок от една година от получаването на излязлото от употреба превозно средство; както и
- г) отговаря на всички други приложими условия за складиране на отпадъци, определени в националното законодателство.

5. операторите по управлението на отпадъците, включително разрешените съоръжения за третиране, издават на собственика на превозното средство документ в електронен формат, потвърждаващ получаването на излязлото от употреба превозно средство, и го предоставят чрез процедурата за електронно



уведомяване, създадена в съответствие с член 25, параграф 2, на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14.

#### *Член 24*

##### *Доставка на излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране*

1. Всички излезли от употреба превозни средства се доставят за третиране в разрешени съоръжения за третиране.
2. Доставката на излязло от употреба превозно средство в разрешено съоръжение за третиране е безплатна за последния собственик на превозното средство, освен ако няма липсващи основни части или компоненти на излязлото от употреба превозно средство, с изключение на акумулаторната батерия за електрически превозни средства, или то съдържа отпадъци, които са били добавени в него.

#### *Член 25*

##### *Сертификат за унищожаване*

1. За всяко третирано излязло от употреба превозно средство разрешените съоръжения за третиране издават на последния собственик на излязлото от употреба превозно средство сертификат за унищожаване. Сертификатът за унищожаване съдържа информацията, посочена в приложение IX.
2. Сертификатът за унищожаване се издава в електронен формат и се предоставя чрез процедура за електронно уведомяване на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14.
3. В случай че излязлото от употреба превозно средство, за което е издаден сертификат за унищожаване в дадена държава членка, е регистрирано в друга държава членка, органите за регистрация на превозни средства на държавата членка, в която е издаден сертификатът за унищожаване, информират съответните органи за регистрация на превозни средства на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, че за въпросното превозно средство е издаден сертификат за унищожаване.
4. Съответните органи на държава членка прекратяват регистрацията на излязло от употреба превозно средство само след получаване на сертификата за унищожаване на това превозно средство.
5. Сертификатите за унищожаване, издадени в държава членка, се признават във всички останали държави членки.

#### *Член 26*

##### *Задължения на собственика на превозното средство*

Собственикът на превозно средство, което се е превърнало в излязло от употреба превозно средство:

- а) доставя излязлото от употреба превозно средство в разрешено съоръжение за третиране или в случаите, посочени в член 23, параграф 4, в пункт за събиране без неоправдано забавяне, след като получи информация, че превозното

средство отговаря на някой от критериите за неремонтопригодност, определени в част А, точки 1 и 2 от приложение I;

- б) представя на съответния орган за регистрация сертификат за унищожаване.

## РАЗДЕЛ 4

### ТРЕТИРАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

#### Член 27

##### *Задължения на разрешените съоръжения за третиране*

1. Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали, както и отпадъчните части от ремонти на превозните средства, се приемат и третират в съответствие с условията, определени в техните разрешения, както и в съответствие с настоящия регламент.
2. Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че цялото третиране на излезлите от употреба превозни средства съответства най-малко на членове 28, 29, 30, 31, 34 и 35 и приложение VII към настоящия регламент и прилагат най-добрите налични техники, определени в член 3, параграф 10 от Директива 2010/75/ЕС.
3. Разрешените съоръжения за третиране:
  - а) складира — дори временно — всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с минималните изисквания, определени в част А от приложение VII;
  - б) премахват замърсяването от всички излезли от употреба превозни средства в съответствие с член 29 и минималните изисквания, определени в част Б от приложение VII;
  - в) демонтират частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, от излязлото от употреба превозно средство преди раздробяването или уплътняването чрез ръчно разкомплектоване или (полу)автоматизирано разглобяване по безразрушителен метод на компонентите с потенциал за повторна употреба, вторично производство или обновяване;
  - г) третират всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с йерархията на отпадъците и общите изисквания, определени в член 4 от Директива 2008/98/ЕО, както и в съответствие с членове 32, 34, 35 и 36 от настоящия регламент.

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

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

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

## Член 28

### *Общи изисквания за раздробяването*

1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] разрешените съоръжения за третиране и другите оператори по управление на отпадъците изискват излезлите от употреба превозни средства, които са им доставени за раздробяване, да бъдат придружени от следното:
  - а) документация, която включва идентификационния номер на превозното средство (VIN) за съответното излязло от употреба превозно средство;
  - б) копие от сертификата за унищожаване, издаден за съответното излязло от употреба превозно средство.
2. Разрешените съоръжения за третиране и операторите по управлението на отпадъците, получаващи излезли от употреба превозни средства, неотговарящи на изискванията, определени в параграф 1:
  - а) докладват за неспазването пред компетентния орган;
  - б) се въздържат от използването на тези излезли от употреба превозни средства в своите дейности по раздробяване, освен ако компетентният орган разреши такива дейности.
3. операторите по управлението на отпадъците, извършващи раздробяване на излезли от употреба превозни средства, не смесват излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали с отпадъци от опаковки и отпадъци от електрическо и електронно оборудване.

## Член 29

### *Премахване на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства*

1. Възможно най-скоро след доставката на излязло от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране това съоръжение премахва замърсяването от превозното средство преди по-нататъшното му третиране в съответствие с минималните изисквания, определени в част Б от приложение VII.
2. Флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VII, се събират и складираят отделно в съответствие с изискванията, определени в част А от приложение VII. Отработените масла се събират и складираят отделно от другите течности и се третират в съответствие с член 21 от Директива 2008/98/ЕО.
3. Частите, компонентите и материалите, съдържащи вещества, посочени в член 5, параграф 2, се отстраняват от излезлите от употреба превозни средства и се обработват в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО.
4. Батериите се отстраняват отделно от излезлите от употреба превозни средства и се складираят в определена зона за по-нататъшно третиране в съответствие с

член 70, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/ [СП: Регламент относно батериите].

5. Частите, компонентите и материалите, от които е премахнато замърсяването, се обработват и етикетират в съответствие с членове 18 и 19 от Директива 2008/98/ЕО.
6. Разрешеното съоръжение за третиране документира премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства, като записва информацията, посочена в част Б, точка 3 от приложение VII.

### Член 30

*Задължително демонтиране на части и компоненти за повторна употреба и рециклиране преди раздробяване*

1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] разрешените съоръжения за третиране гарантират, че частите и компонентите, изброени в част В от приложение VII, са демонтирани от излязлото от употреба превозно средство преди раздробяването, след като приключат дейностите по премахване на замърсяването, посочени в член 29.
2. Параграф 1 не се прилага, ако разрешеното съоръжение за третиране докаже, че технологиите за третиране след раздробяване отделят материалите от частите и компонентите, изброени в част В, точки 13—19 от приложение VII, толкова ефективно, колкото процесите на ръчно разкомплектоване или процесите на полуавтоматизирано разглобяване.

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

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

Разрешените съоръжения за третиране предоставят информацията от записите, посочени в първа алинея, на компетентния орган в съответствие с член 49, параграф 6.

### Член 31

*Изисквания относно демонтираните части и компоненти*

1. Всички части и компоненти, демонтирани от излязло от употреба превозно средство съгласно член 30, параграф 1, се оценяват, за да се определи дали са годни за:
  - а) повторна употреба в съответствие с част Г, точка 1, буква а) от приложение VII;
  - б) вторично производство или обновяване в съответствие с част Г, точка 1, буква б) от приложение VII;

- в) рециклиране; или
- г) други дейности по третирането, като се вземат предвид специфичните изисквания за третиране в част Е от приложение VII.

Частите и компонентите, които са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, не се считат за отпадъци.

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

При поискване документацията, потвърждаваща извършената оценка, се предоставя на съответните национални органи, включително, когато частите и компонентите се транспортират с цел повторна употреба, вторично производство или обновяване.

2. Демонтираните части и компоненти, годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, се:
  - д) етикетират в съответствие с част Г, точка 2 от приложение VII;
  - е) придружават от гаранция, ако частите и компонентите се прехвърлят на друго лице или се използват от него.
3. Частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VII, не се използват повторно.

#### Член 32

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

От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] всяко лице, търгуващо с употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти:

- а) гарантира на мястото на продажба, че частите и компонентите са етикетирани в съответствие с част Г, точка 2 от приложение VII;
- б) предоставя на мястото на продажба гаранция за употребяваните, преминалите вторично производство или обновените части и компоненти.

#### Член 33

*Повторна употреба, вторично производство и обновяване на части и компоненти*

1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки въвеждат необходимите стимули за насърчаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти независимо дали са демонтирани по време на употребата или на етапа на излизане от употреба на превозното средство.

Стимулите, посочени в първа алинея, могат да включват:

- а) изискване операторите по поддръжката и ремонта да предлагат на клиентите си да ремонтират превозното средство с употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и

компоненти наред с предлагането за ремонт на превозното средство с нови части и компоненти, при условие че такова изискване е формулирано така, че да не води до прекомерни разходи или административна тежест за микропредприятията и малките предприятия;

- б) използването на икономически стимули, включително определянето на намалена ставка на ДДС за употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти.

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

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

#### Член 34

##### *Цели за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване*

- 1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от календарната година, следваща 36 месеца след датата на влизане в сила на регламента] държавите членки гарантират, че операторите по управлението на отпадъците изпълняват следните цели:
  - а) повторната употреба и оползотворяването, изчислени заедно, са минимум 95 % от средното тегло, на превозно средство, без батериите, и за година;
  - б) повторната употреба и рециклирането, изчислени заедно, са минимум 85 % от средното тегло, на превозно средство, без батериите, и за година.
- 2. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от календарната година, следваща 60 месеца след датата на влизане в сила на регламента] държавите членки гарантират, че операторите по управлението на отпадъците постигат годишна цел за рециклиране на пластмаси от най-малко 30 % от общото тегло на пластмасите, съдържащи се в превозните средства, доставени на операторите по управлението на отпадъците.

#### Член 35

##### *Забрана за депониране на неинертни отпадъци*

От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] в депо за отпадъци не се приемат фракции от раздробени излезли от употреба превозни средства, съдържащи неинертни отпадъци, които не се преработват чрез технологията за третиране след раздробяване.

#### Член 36

##### *Превози на излезли от употреба превозни средства*

- 1. Третирането на излезли от употреба превозни средства може да се извършва извън Съюза, при условие че превозът на излезлите от употреба превозни средства е в съответствие с Регламент (ЕО) № 1013/2006.
- 2. Превозите на излезли от употреба превозни средства от Съюза за трета държава в съответствие с параграф 1 се вземат предвид при изпълнението на задълженията и целите, определени в член 34, само ако износителят на излезлите от употреба превозни средства представи документални

доказателства, одобрени от компетентния орган по местоназначение, доказващи, че третирането е извършено при условия, които като цяло са еквивалентни на изискванията, определени в настоящия регламент, и на изискванията за опазване на човешкото здраве и околната среда, определени в други законодателни актове на Съюза.

## **ГЛАВА V**

### **УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ТЕХНИЯТ ИЗНОС**

#### **РАЗДЕЛ 1**

##### **СЪСТОЯНИЕ НА УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

###### *Член 37*

*Разграничение между употребявани превозни средства и излезли от употреба превозни средства*

За целите на прехвърлянето на собствеността върху употребявано превозно средство собственикът на превозното средство трябва да е в състояние да докаже на всяко физическо или юридическо лице, което има интерес да придобие собственост върху съответното превозно средство, или на компетентните органи, че превозното средство не е излязло от употреба превозно средство. Когато оценяват състоянието на употребявано превозно средство, собственикът на превозното средство, другите стопански субекти и компетентните органи проверяват дали са изпълнени критериите, посочени в приложение I, за да определят дали то не е излязло от употреба превозно средство.

#### **РАЗДЕЛ 2**

##### **ИЗНОС НА УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

###### *Член 38*

*Контрол и изисквания по отношение на износа на употребявани превозни средства*

1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] употребяваните превозни средства, предназначени за износ, подлежат на контрола и изискванията, определени в настоящия раздел.
2. Настоящият раздел не засяга други разпоредби на настоящия регламент, както и други правни актове на Съюза, уреждащи допускането за износ на стоки, по-специално Регламент (ЕС) № 952/2013 и членове 46, 47, 267 и 269 от него.
3. Употребявани превозни средства могат да бъдат изнасяни само ако:
  - а) не са излезли от употреба превозни средства въз основа на критериите, изброени в приложение I;
  - б) се считат за технически изправни в държавата членка, в която превозните средства са били последно регистрирани, в съответствие с член 5, параграф 1, букви а) и б) и член 8 от Директива 2014/45/ЕС.

4. На митническите органи се предоставя или се осигурява достъп до следната информация за всяко употребявано превозно средство, предназначено за износ:
  - а) идентификационния номер на превозното средство (VIN) на употребяваното превозно средство и идентификацията на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано;
  - б) декларация, потвърждаваща, че употребяваното превозно средство отговаря на изискванията, определени в параграф.
5. С цел проверка на спазването на настоящия раздел относно разрешаването на допускането за износ на употребявано превозно средство:
  - а) докато междусистемната връзка, посочена в член 45, параграф 4, започне да функционира, митническите органи обменят информация и си сътрудничат с компетентните органи в съответствие с член 44 и когато е необходимо, вземат предвид такъв обмен на информация и сътрудничество, за да разрешат допускането за износ на употребявано превозно средство;
  - б) след като междусистемната връзка, посочена в член 45, параграф 4, започне да функционира, се прилагат член 39, член 40, параграфи 2 и 3 и член 42, параграф 3, като уведомленията и другите видове обмен на информация по членове 41—43 се извършват чрез тези електронни системи.
6. Употребявано превозно средство, предназначено за износ:
  - а) не се поставя под митнически режим въз основа на опростена декларация съгласно член 166 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
  - б) не подлежи на вписване в отчетността на декларатора съгласно член 182 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
  - в) не подлежи на самооценка съгласно член 185 от Регламент (ЕС) № 952/2013.
7. В съответствие с член 50 от настоящия регламент на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за изменение на критериите, изброени в приложение I, с които се определя дали употребявано превозно средство е излязло от употреба превозно средство.

#### *Член 39*

##### *Автоматизирана проверка на информацията за състоянието на превозното средство*

1. Преди да допуснат употребявани превозни средства за износ, митническите органи проверяват по електронен път и автоматично чрез електронните системи, посочени в член 45, дали въз основа на идентификационния номер на превозното средство и информацията за държавата членка на последна регистрация превозното средство се счита за технически изправно в съответствие с член 38, параграф 3, буква б).
2. Когато информацията, предоставена на митническите органи или достъпна за тях, не съответства на информацията в националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност съгласно параграф 1, митническите органи не допускат превозното средство за



износ и информират съответния икономически оператор за това чрез тези системи.

#### *Член 40*

##### *Управление на риска и митнически контрол*

1. За целите на прилагането на разпоредбите, предвидени в член 38, митническите органи извършват контрол на употребяваните превозни средства, предназначени за износ, в съответствие с членове 46 и 47 от Регламент (ЕС) № 952/2013. Без да се засяга член 39, такъв контрол се основава главно на анализ на риска, както е определено в член 46, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013.
2. В допълнение към управлението на риска, посочено в параграф 1, след като междусистемната връзка, упомената в член 45, започне да функционира, митническите органи използват електронните системи, посочени в член 45, параграф 1, за да определят дали употребявано превозно средство, предназначено за износ, отговаря на специфични условия във връзка с опазването на околната среда или пътната безопасност в съответствие с параграф 3 от настоящия член.
3. В съответствие с член 50 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за допълване на настоящия регламент чрез определяне на условията за съответствие, посочени в параграф 2, включително специфичните условия, прилагани по отношение на вноса на употребявани превозни средства от третата държава вносител, свързани с опазването на околната среда и пътната безопасност, когато тази трета държава е уведомила Комисията за такива условия. Тези условия са проверими въз основа на информацията, налична в електронните системи, посочени в член 45, параграф 1.

#### *Член 41*

##### *Спиране*

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

*Член 42*  
*Допускане за износ*

1. В случаите, в които допускането на употребявано превозно средство за износ бъде спряно в съответствие с член 41, това употребявано превозно средство се допуска за износ, когато бъдат изпълнени всички други изисквания и формалности във връзка с такова допускане и когато е изпълнено което и да е от следните условия:
  - а) в срок от четири работни дни от началото на спирането компетентните органи не са поискали от митническите органи да запазят спирането; или
  - б) компетентните органи са информирали митническите органи за тяхното одобрение за допускане за износ съгласно настоящия раздел.
2. Допускането за износ не се смята за доказателство за съответствие с правото на Съюза, по-специално с настоящия регламент или с Регламент (ЕС) № 952/2013.
3. След всяко допускане за износ на употребявано превозно средство митническите органи уведомяват компетентния орган на държавата членка, в която въпросното превозно средство е било регистрирано по време на износа.

*Член 43*  
*Отказ за допускане за износ*

1. Когато компетентният орган стигне до заключението, че употребявано превозно средство, за което е подадено уведомление за спиране в съответствие с член 41, не отговаря на изискванията на настоящия раздел, той незабавно изисква от митническите органи да не го допускат за износ и ги уведомява за това.
2. След получаване на уведомлението от компетентния орган съгласно параграф 1 митническите органи не допускат употребяваното превозно средство за износ.

*Член 44*  
*Сътрудничество между органите и обмен на информация*

1. Държавите членки си оказват взаимно съдействие при прилагането на настоящия раздел чрез обмен на информация на двустранно равнище, по-специално с цел проверка на състоянието на дадено превозно средство, включително проверка на състоянието на неговата регистрация в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това.
2. Когато е целесъобразно, компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и с административните органи на трети държави. Такова сътрудничество може да включва обмен на относима информация, провеждане на съвместни инспекции и други форми на взаимопомощ, които се считат за необходими, за да се гарантира спазването на приложимите законови и подзаконови актове, уреждащи износа на употребявани превозни средства.
3. Митническите органи и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013 и обменят информацията, необходима за изпълнението на функциите си съгласно настоящия регламент, включително по електронен път. В съответствие с член 12, параграф 1 и член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013 митническите органи могат да съобщават на компетентния орган

на държавата членка, където е установен операторът или търговецът, поверителна информация, придобита от тях в процеса на изпълнение на техните задължения или предоставена им на поверителен принцип.

4. Когато компетентните органи са получили информация в съответствие с параграфи 1—3 от настоящия член, тези компетентни органи могат да съобщат информацията на компетентните органи на други държави членки.
5. Свързаната с риска информация се обменя, както следва:
  - а) между митническите органи в съответствие с член 46, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
  - б) между митническите органи и Комисията в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013;
  - в) между митническите органи и компетентните органи, включително компетентните органи на други държави членки, в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

#### *Член 45*

#### *Електронни системи*

1. Електронната система MOVE-HUB, разработена от Комисията, се използва за обмен на идентификационния номер на превозното средство и информация относно регистрацията на превозното средство и състоянието на техническата му изправност между националните регистри на превозните средства и електронните системи за техническа изправност на държавите членки, както и за взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише, когато това е необходимо за извършването на контрола и спазването на изискванията, определени в настоящия раздел.
2. Електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1, осигурява най-малко следните функции:
  - а) обмен на данни в реално време с националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност на държавите членки, които са свързани с нея;
  - б) предоставяне на възможност за автоматизирана електронна проверка на посочените в удостоверение за техническа изправност данни, упоменати в приложение II към Директива 2014/45/ЕС, към датата на първата регистрация на превозно средство, както и проверка на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано, както е посочено в Директива 1999/37/ЕО, за да се определи дали употребяваното превозно средство, предназначено за износ, отговаря на изискванията, посочени в член 38, член 39, параграф 1 и член 40;
  - в) взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 за целите на обмена на данни и подпомагане на процеса на обмен на информация, посочен в член 39, параграф 1 и член 40, параграф 2, както и подпомагане на уведомленията, посочени в членове 41—43;

- г) за целите на сътрудничеството с трети държави съгласно член 44, параграф 2 предоставяне на възможност за електронен обмен на информация с компетентните органи на трети държави, които са уведомили Комисията съгласно член 40, параграф 2 за прилаганите от тях специфични условия за внос на употребявани превозни средства.
3. Държавите членки свързват националните си регистри на превозните средства и националните си електронни системи за техническа изправност с електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от 2 години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.
4. Комисията свързва системата MOVE-HUB, посочена в параграф 1, със системата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише: обмен на сертификати, създадена съгласно член 4 от Регламент (ЕС) 2022/2399, за да могат да се осъществяват автоматизираният контрол, посочен в член 39 и член 40, параграф 2, и уведомленията, посочени в членове 41, 42 и 43. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от 4 години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.
5. Комисията приема актовете за изпълнение за определяне на необходимите разпоредби за въвеждането на функционалните възможности на MOVE-HUB, посочени в параграф 2, включително техническите аспекти, нужни за взаимното свързване на националните електронни системи с MOVE-HUB, условията за свързване с MOVE-HUB, данните, които трябва да се предават от националните системи, и формата за предаване на тези данни чрез взаимносвързаните национални системи.

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

## ГЛАВА VI ПРАВОПРИЛАГАНЕ

### *Член 46 Инспекции*

1. За целите на прилагането на настоящия регламент държавите членки инспектират:
- а) разрешените съоръжения за третиране;
  - б) операторите по ремонта и поддръжката;
  - в) други съоръжения и стопански субекти, които може да третират излезли от употреба превозни средства.
2. Инспекциите обхващат най-малко 10 % от операторите, изброени в параграф 1, букви а) и в), през всяка календарна година.
3. Държавите членки извършват също така инспекции по отношение на износа на употребявани превозни средства, за да проверят дали се спазва член 38.

#### Член 47

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

1. Що се отнася до всички съответни компетентни органи, участващи в прилагането на настоящия регламент, държавите членки създават ефективни механизми, даващи възможност на тези органи да си сътрудничат и да координират на национално равнище разработването и прилагането на политики и дейности за правоприлагане, свързани с наблюдението на регистрацията, deregистратията, временното отменяне на регистрацията и прекратяването на регистрацията на превозните средства, както и предотвратяването на незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства.
2. Държавите членки си сътрудничат една с друга — двустранно или многостранно — с цел да улеснят предотвратяването и откриването на незаконно третиране на излезли от употреба превозни средства. Те обменят съответната информация относно регистрацията, deregистратията, временното отменяне на регистрацията и прекратяването на регистрацията на превозните средства чрез системата за електронен обмен, посочена в член 45. Те също така обменят съответната информация относно разрешените съоръжения за третиране и операторите по ремонта и поддръжката, които нямат разрешение да извършват дейност като разрешени съоръжения за третиране, както и относно други съоръжения и стопански субекти, които могат да извършват дейности, свързани с третирането на излезли от употреба превозни средства. Те обменят опит и знания относно мерките за правоприлагане в рамките на установените структури.

Обменът на данни за регистрацията на превозно средство включва достъп и обмен на данни за изпълнението, както и за естеството и резултатите от извършените проверки с компетентните органи на други държави членки, за да се улесни прилагането на настоящия регламент.
3. Държавите членки уведомяват Комисията кои членове на техния постоянен персонал отговарят за сътрудничеството, посочено в параграф 2 от настоящия член и в член 44.

#### Член 48

#### *Санкции*

До ... г. [СИ: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на член 15, параграф 1, член 16, член 19, параграф 1, член 22, параграфи 1 и 2, членове 23 и 24, член 25, параграфи 1 и 2, членове 26—32 и членове 34, 35, 37 и 38 от настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки незабавно уведомяват Комисията за тези правила и мерки, както и за всяко последващо изменение, което ги засяга.

*Член 49*  
*Докладване на Комисията*

1. От ... г. [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки оповестяват публично в агрегиран вид за всяка календарна година и във формата, определен от Комисията съгласно параграф 5, следните данни, които се основават на информацията и данните, получени от производителите, организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, и операторите по управлението на отпадъците:
- а) броя на превозните средства, регистрирани в държавата членка;
  - б) броя на превозните средства, предложени за първи път на пазара на територията на държавата членка;
  - в) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, които са събрани и от които е премахнато замърсяването в държавата членка;
  - г) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, рециклирани на територията на държавата членка;
  - д) броя и теглото на излезлите от употреба превозни средства, изнесени или превозени за по-нататъшно третиране в друга държава членка или трета държава;
  - е) броя на издадените сертификати за унищожаване;
  - ж) общото количество и тегло на частите, компонентите и материалите, отстранени от излезлите от употреба превозни средства с цел:
    - i) повторна употреба;
    - ii) вторично производство или обновяване;
    - iii) рециклиране;
    - iv) оползотворяване, включително оползотворяване на енергия;
    - v) обезвреждане;
  - з) количеството и теглото на излезлите от употреба превозни средства, третирани по начин, различен от посочения в буква г);
  - и) количеството и теглото на излезлите от употреба превозни средства, използвани за насипване;
  - й) равнищата на целите, определени в член 34, постигнати от всички оператори по управлението на отпадъците, които извършват дейност в държавата членка;
  - к) използването на изключението, предвидено в член 30, параграф 2, и начина, по който е извършвано наблюдение от страна на докладващата държава членка;
  - л) данни за организациите, компетентни в областта на разширената отговорност на производителя, включително имената на юридическите лица, които те представляват;
  - м) данни за прилагането на член 21.

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

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

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

Държавите членки представят доклада на Комисията в срок от 6 месеца след края на петгодишния период, който обхваща. Първият доклад се представя на Комисията до [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 6 години след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

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

4. За целите на наблюдението на прилагането на настоящия регламент Комисията събира и преглежда информацията, предоставена в съответствие с настоящия член.
5. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят:
  - а) методиката и правилата за изчисляване, проверка и докладване на данни в съответствие с параграф 1, включително:
    - i) методиката за определяне на количеството и теглото на отстранените части, компоненти и материали за целите, посочени в параграф 1, букви ж), з) и и);
    - ii) методиката за определяне на теглото на рециклираните отпадъци, включително определянето на точките на изчисление и точките на

измерване, и ако е необходимо, възможностите за прилагане на средни проценти на загуби;

iii) методиката за изчисляване и проверка на постигането на целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, посочени в член 34.

б) форматът за докладването на Комисията, посочено в параграф 1, както и форматът на доклада за проверка на качеството.

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

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

## **ГЛАВА VII**

### **ДЕЛЕГИРАНИ ПРАВОМОЩИЯ И ПРОЦЕДУРА НА КОМИТЕТ**

#### *Член 50*

#### *Упражняване на делегирането*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 4, член 6, параграфи 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, член 21, параграф 2, член 22, параграф 4, член 27, параграф 4, член 38, параграф 7 и член 40, параграф 3 се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от [СП: да се въведе датата = датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава автоматично за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 4, член 6, параграфи 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, член 21, параграф 2, член 22, параграф 4, член 27, параграф 4, член 38, параграф 7 и член 40, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.



4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет в съответствие с член 5, параграф 4, член 6, параграфи 3 и 4, член 7, параграф 3, член 9, параграф 7, член 11, параграф 3, член 12, параграф 3, член 21, параграф 2, член 22, параграф 4, член 27, параграф 4, член 38, параграф 7 и член 40, параграф 3, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### *Член 51*

#### *Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 39 от Директива 2008/98/ЕО. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

### **ГЛАВА VIII ИЗМЕНЕНИЯ**

#### *Член 53*

#### *Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1020*

Точки 10 и 11 от приложение II към Регламент (ЕС) 2019/1020 се заличават.

#### *Член 54*

#### *Изменения на Регламент (ЕС) 2018/858*

Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя в съответствие с приложение X към настоящия регламент.

### **ГЛАВА IX ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

#### *Член 55*

#### *Преглед*

1. До 31 декември 203\* [СП: да се въведе датата = последният ден от годината, следваща 95 месеца след датата на влизане в сила на настоящия

*регламент*] Комисията прави преглед и изготвя доклад относно прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху околната среда, човешкото здраве и функционирането на единния пазар и го представя на Европейския парламент и на Съвета.

2. Като взема предвид техническия напредък и практическия опит, придобит от държавите членки, както и всяко преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1907/2006, Комисията включва в доклада си оценка на следните аспекти на настоящия регламент:
- а) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент, по-специално разпоредбите на глави II и III, както и на раздел II от глава IV, така, че да включва превозните средства от категории L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> и L<sub>7e</sub>, определени в член 4, параграф 2, букви в)—ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013, и превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> и O, определени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858;
  - б) мерките относно предоставянето на информация за рисковите вещества, които се срещат в превозните средства, и необходимостта от въвеждане на допълнителни разпоредби относно рисковите вещества, които могат да засегнат висококачественото рециклиране на превозните средства при излизането им от употреба;
  - в) мерките относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, предвидени в глава IV, включително равнищата на целите, определени в член 34, и необходимостта от тяхното преразглеждане;
  - г) нарушенията и ефективността, пропорционалността и възпиращия ефект на санкциите, определени в член 48;
  - д) необходимостта от изменение на член 5 от настоящия регламент.

#### *Член 56*

##### *Отмяна и преходни разпоредби*

1. Директива 2000/53/ЕО се отменя, считано от [СП: да се въведе датата = първият ден от месеца, следващ 12 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Следните разпоредби на Директива 2000/53/ЕО обаче продължават да се прилагат:

- а) член 4, параграф 2 до [СП: да се въведе датата = последният ден от месеца, следващ 71 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент];
- б) член 5, параграф 4, втора алинея, член 6, параграф 3, втора алинея, член 7, параграф 1 и член 8, параграфи 3 и 4 до [СП: да се въведе датата = последният ден от месеца, следващ 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент];
- в) член 7, параграф 2, буква б) до 31 декември 20\*\* [СП: да се въведе година = последният ден от годината, следваща 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент];

- г) член 9, параграф 1а, първа и трета алинея, параграф 1б и параграф 1г до [СП: да се въведе датата = *последният ден от месеца, следващ 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент*];
- д) член 9, параграф 1а, втора алинея до [СП: да се въведе датата = *последният ден от месеца, следващ 59 месеца след датата на влизане в сила на регламента*].
2. Директива 2005/64/ЕО се отменя, считано от [СП: да се въведе датата = *последният ден от месеца, следващ 71 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент*].
- Член 6, параграф 3 от нея обаче се отменя, считано от [СП: да се въведе датата = *последният ден от месеца, следващ 35 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент*].
3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблиците на съответствието в приложение XI.

#### Член 57

##### *Влизане в сила и прилагане*

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от [СП: да се въведе датата = *първият ден от месеца, следващ 12 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент*].
- Член 54 обаче се прилага от [СП: да се въведе датата = *първият ден от месеца, следващ 72 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент*].

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

Съставено в Брюксел на    година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

## **ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА**

### **1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА**

#### **1.1. Наименование на предложението/инициативата**

#### **1.2. Съответна(и) област(и) на политиката**

#### **1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:**

#### **1.4. Цел(и)**

*1.4.1. Обща(и) цел(и)*

*1.4.2. Специфична цел/специфични цели*

*1.4.3. Очакван(и) резултат(и) и въздействие*

*1.4.4. Показатели за изпълнението*

#### **1.5. Мотиви за предложението/инициативата**

*1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата*

*1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

*1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото*

*1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти*

*1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства*

#### **1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата**

#### **1.7. Планиран(и) метод(и) на изпълнение на бюджета**

### **2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ**

#### **2.1. Правила за мониторинг и докладване**

#### **2.2. Система(и) за управление и контрол**

*2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

*2.2.2. Информация относно установените рискове и системата(ите) за вътрешен контрол, създадена(и) с цел намаляването им*

*2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

**2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

**3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА**

**3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове**

**3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити**

*3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи*

*3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи*

*3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*

*3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси*

*3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*

*3.2.5. Финансови вноски от трети страни*

**3.3. Очаквано отражение върху приходите**

## РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

### 1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и управлението на излезли от употреба превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) 2018/858 и 2019/1020 и за отмяна на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО.

### 1.2. Съответна(и) област(и) на политиката

Области на политиката: 03 Единен пазар  
09 Околна среда

Дейности: 09 02 02 Програма за околната среда и действията по климата (LIFE) — Кръгова икономика и качество на живот  
03 02 01 01 Функциониране и развитие на вътрешния пазар за стоки и услуги

### 1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

- ☒ **ново действие**
- ☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие**<sup>71</sup>
- ☒ **продължаване на съществуващо действие**
- ☒ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

### 1.4. Цел(и)

#### 1.4.1. Обща(и) цел(и)

Подобряване на функционирането на вътрешния пазар на ЕС чрез намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда, свързани с проектирането, производството, срока на експлоатация и третирането след излизане от употреба на превозните средства, и допринасяне за устойчивостта на автомобилния сектор и сектора на рециклирането.

#### 1.4.2. Специфична цел/специфични цели

##### **Проектиране и производство**

— Улесняване и увеличаване на отстраняването, повторната употреба, вторичното производство и рециклирането на материали, части и компоненти, съдържащи се в превозните средства.

— Увеличаване на използването на рециклирани материали в производството на превозни средства, като по този начин се стимулира рециклирането, намаляват се стратегическите зависимости от суровини и се подкрепя декарбонизацията на автомобилната промишленост.

— Увеличаване на кръговостта за камиони, автобуси, ремаркета и някои превозни средства от категория L, които понастоящем са извън обхвата на

<sup>71</sup> Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

законодателството относно излезлите от употреба превозни средства (ИУПС) и одобряването на типа по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването (3R).

**Третиране след излизане от употреба**

— Подобряване на третирането на излезлите от употреба превозни средства чрез увеличаване на количеството и качеството на повторно използваните, преминалите вторично производство и рециклираните материали, като по този начин се намалява отпечатъкът върху околната среда, свързан с етапа на излизане от употреба.

— Увеличаване на събирането на ИУПС в ЕС и гарантиране на техническата изправност на употребяваните превозни средства, изнасяни от ЕС, за да се намали броят на „липсващите превозни средства“ и техният отпечатък върху околната среда.

**1.4.3. Очакван(и) резултат(и) и въздействие**

*Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.*

— По-добро съгласуване на етапите на производство и на отпадък на превозните средства.

— Стимулиране на рециклирането, намаляване на стратегическите зависимости от суровини и енергия.

— Подкрепа за декарбонизацията на автомобилната промишленост.

— Намаляване на отпечатъка върху околната среда, свързан с рециклирането на превозните средства.

— Намаляване на отпечатъка на ЕС при замърсяването в други региони на света и на рисковете за пътната безопасност, свързани с износа на технически неизправни употребявани превозни средства.

— Увеличаване на кръговостта и гарантиране на подходящо третиране на превозните средства, които понастоящем са извън обхвата.

**1.4.4. Показатели за изпълнението**

*Да се посочат показателите за проследяване на напредъка и постиженията.*

— По-добра възможност за рециклиране и повторна употреба на превозните средства.

— По-рационализирана информация за разкомплектоването за операторите по третирането.

— По-ниски разходи за ремонт благодарение на резервни части втора употреба.

— Подобро събиране на превозни средства, намален износ на нискокачествени употребявани превозни средства и излезли от употреба превозни средства.

— Намален брой превозни средства, третирани незаконно и неофициално.

— По-голямо количество повторно употребявани и рециклирани части и компоненти.

- По-голямо количество рециклирани материали, материали, рециклирани с по-високо качество, и повече рециклирани материали от критично и стратегическо значение, което намалява зависимостите.
- По-малка енергийна зависимост при производството на метали и пластмаси.
- По-малки количества депонирани отпадъци.
- По-високи равнища на навлизане на рециклирано съдържание на пластмаси и евентуално други материали в новите превозни средства.
- Значително по-ниски емисии на парникови газове в резултат на подобрена ресурсна ефективност.
- Намаляване на замърсяването на въздуха и пътнотранспортните произшествия в държавите вносителки благодарение на по-качествени и технически изправни превозни средства.
- По-ниски разходи за ремонт за собствениците на превозни средства.
- Увеличени приходи благодарение на подобро събиране и третиране.
- Подобрени пазари за вторични суровини, особено пластмаси.
- Намаляване на замърсяването на въздуха благодарение на увеличеното рециклиране на пластмаси.
- Значително увеличаване на заетостта.
- Намаляване на външните ефекти за околната среда от неправилно управлявани отпадъци.
- Повече законни доходи и увеличени данъчни приходи.
- Подобрена повторна употреба и рециклиране на превозни средства, които понастоящем са извън обхвата.

## **1.5. Мотиви за предложението/инициативата**

### *1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата*

Подробните изисквания ще трябва да бъдат приети чрез актове за изпълнение/делегиращи актове в период от 1 до 8 години. Този предложен регламент ще доведе до поредица от действия по отношение на мандати, делегиращи решения или решения за изпълнение и доклади за оценка на въздействието.

Действията ще обхващат последователно определение и подобрена проверка с изисквания за информация относно възможността за рециклиране, повторна употреба, отстраняване и кръговост, както и декларации за рециклирано съдържание. Съгласно различни разпоредби се изисква допълнително специфициране на събирането и третирането, включително правила за изчисляване на целите за повторна употреба и рециклиране и електронен обмен на информация между държавите членки, за да се даде възможност за създаване на оперативно съвместими регистри и извършване на рационализиран митнически контрол. Други елементи на хармонизация са свързани с определянето на единни критерии за модулиране на таксите за разширена отговорност на производителя (РОП) и трансгранична РОП.



По-подробна информация (график за изпълнение на задачите в месеци след влизането в сила):

— Подобряване на методиката за определяне на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването (3R) (36 месеца).

— Подобряване на оценката на риска във връзка с останалите изключения за опасни вещества с подкрепата на ЕСНА (24 месеца), прехвърляне на изключенията за ограничаване на свързаните с батериите вещества към Регламента относно батериите, общ преглед и привеждане в съответствие с Регламента REACH/Регламента „Омнибус“ (96 месеца).

— Правила за изчисляване и проверка на рециклираното съдържание на пластмаси (24 месеца), проучване за осъществимост за определяне на цели за рециклираното съдържание на стомана (36 месеца) и на други материали (36 месеца), формати на декларацията за други материали, включително суровини от критично значение (60 месеца).

— Уточняване на изискванията за възможността за отстраняване на акумулаторни батерии за електрически превозни средства (ЕПС) и електродвигатели и обща информация за отстраняването на други съответни компоненти, включително изменение на приложение VII за избирането третиране (36 месеца), актуализиране на изискванията за информация (72 месеца).

— Уточняване на изискванията на стратегията за кръговост и хармонизирано докладване (36 месеца).

— Изисквания за маркировка на пластмасови части (актуализират се след 72 месеца), акумулаторни батерии за ЕПС и електродвигатели в съответствие с изискванията на Регламента относно батериите и Законодателния акт за суровините от критично значение (36 месеца).

— Изменение на задълженията за докладване във връзка с износа и правилата за изчисляване на показателите на третирането (24 месеца).

— Актуализиране на съществуващото докладване и на неговите формати относно показателите на третирането, което понастоящем се основава на Решение 2005/293 на Комисията (изпълнено от ESTAT), по-специално относно отстранените акумулаторни батерии и електродвигатели (36 месеца).

— Актуализиране на форматите за одобрението на типа и информационното досие, които трябва да се предоставят на органите по одобряването на типа (между 24 и 48 месеца, като се използват съществуващите правомощия).

— Разработване на критерии за паспорт за кръговост на превозното средство (84 месеца).

— Хармонизирана такса за РОП (60 месеца) и критерии за сътрудничество във връзка с трансграничната РОП (36 месеца).

— Критерии за употребявани превозни средства за износ, изискване за техническа изправност и оперативна съвместимост на информацията за регистрацията на превозните средства (48 месеца).

— информационнотехнологично разработване на системата за обслужване на едно гише и подкрепа на ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ за предаване на информация за митническите органи в рамките на MOVE-HUB (84 месеца). — Оценка на функционирането на пазара на резервни части (96 месеца, клауза за преглед).

— Поетапен подход за разширяване на обхвата по отношение на други категории превозни средства и подготовка за преглед (96 месеца).

- 1.5.2. *Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

**Основания за действие на европейско равнище (ex-ante):**

Модернизирането на настоящата Директива относно ИУПС, приета преди повече от 20 години, е необходимо, за да се гарантира, че производителите, вносителите и стопанските субекти получават стимул да постигнат целите на Зеления пакт и са в състояние да допринесат за плана за действие относно кръговата икономика.

Оценките на тези директиви показаха, че са необходими значителни подобрения, за да се стимулира преходът на автомобилния сектор към кръгова икономика, като по този начин се намали отпечатъкът върху околната среда, свързан с производството и третирането след излизане от употреба на превозните средства, и се подобри устойчивостта на автомобилната и рециклиращата промишленост в Европа.

Тъй като автомобилният сектор е в процес на мащабна трансформация с преминаването към електрически превозни средства, това означава, че основният дял от отпечатъка на превозните средства върху околната среда ще се измести от етапа на използване към етапите на производство и рециклиране и че ще бъдат необходими важни доставки на суровини от критично значение.

**Очаквана генерирана добавена стойност от ЕС (ex-post):**

Това действие намалява произтичащата повишена уязвимост на веригите на доставките на промишлеността на ЕС, особено за суровините от критично значение, които са важни за стратегическата автономност на ЕС. Същевременно подобряването на качеството на събирането и третирането улеснява по-доброто усвояване на рециклирани материали, което подпомага прехода към неутрална по отношение на въглеродните емисии икономика с до 14 милиона тона CO<sub>2</sub> еквивалент годишно през 2040 г.

Добавената стойност от подхода на равнището на ЕС под формата на единен регламент е, че с него се гарантира съгласуваност на изискванията на етапите на проектиране и производство на превозни средства като част от одобряването

на типа, с изискванията на етапите на събиране и на отпадък. Необходима е по-добра синхронизация, за да се гарантира запазването на икономическото и екологичното качество на частите, компонентите и материалите при повторна употреба, вторично производство и рециклиране.

*1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото*

Настоящият регламент следва примера на Регламента относно батериите, който осигурява всеобхватна рамка за подобряване на кръговостта на батериите. Няколко разпоредби допълват изискванията за устойчивост на акумулаторните батерии за ЕПС, формиращи най-големия бъдещ подсектор съгласно Регламента относно батериите. В това секторно законодателство в областта на отпадъците, което трябва да бъде изцяло включено в рамката за одобряване на типа, се уточняват допълнително подробните нужди от подобряване на проектирането, производството и оползотворяването на суровини от критично значение и стратегически суровини, посочени в наскоро приетия Законодателен акт за суровините от критично значение, по-специално за материалите от постоянни магнити в електродвигателите за превозни средства.

*1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти*

Европейската комисия предлага мащабен план за възстановяване, основан на по-ефективен дългосрочен бюджет за следващата многогодишна финансова рамка и нов инструмент на ЕС за възстановяване — Next Generation EU.

Европейският зелен пакт ще бъде основата на стратегията на ЕС за възстановяване. Това включва целта за по-чист транспорт и логистика, включително електромобилност, които са основният фактор за експоненциалния ръст в търсенето на акумулаторни батерии, електродвигатели и много други суровини от критично значение и стратегически суровини, включително вложената енергия за тяхното производство.

Целите на настоящия регламент се подкрепят от многогодишната финансова рамка и Next Generation EU, които поставят важен акцент върху финансирането и инвестициите в подкрепа на прехода на европейската икономика към неутрални по отношение на климата и кръгови модели. Това включва инвестиции за модернизиране на управлението на отпадъците, увеличаване на капацитета за рециклиране за конкретни потоци от отпадъци и насърчаване на висококачественото рециклиране и иновациите.

Кръговата икономика е включена и в матрицата на програмата „Хоризонт Европа“ за научни изследвания, по-специално в нейното партньорство в областта на кръговостта, и е един от стълбовете на Програмата за околната среда и действията по климата (LIFE) за периода 2021—2027 г. Те ще бъдат от съществено значение за осигуряване на устойчива конкурентоспособност на Европа в тази област, както и за стимулиране на нейната икономика, растеж и

благосъстояние. Очаква се ЕС да продължи да насърчава научните изследвания в тази и в свързаните с нея области в следващата МФР.

*1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства*

За да се рационализира и подобри съгласуваността при оценката на ограниченията за веществата, експертният опит на ЕСНА (оценки на риска на вещества) и JRC (разработване на методики и процедури) би бил най-подходящ за гарантиране на последователност при прилагането на предложението по отношение на относими документи като Регламента за екопроектирането на устойчиви продукти (РЕУП), Регламента относно батериите и Законодателния акт за суровините от критично значение, като по подобен начин се използва техният експертен опит.

Що се отнася до JRC, работата може да се основава на предишни научни изследвания на JRC за оценка на въздействието на целите за рециклираното съдържание и правилата за проверка на коефициентите на рециклиране на батерии и на текущите дейности на JRC във връзка с РЕУП, както и дейностите на JRC за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ относно бъдещи мерки на политиката за суровините от критично значение (0,837 млн. евро). JRC ще прецени как най-добре да се постигнат полезни взаимодействия и да се подпомогне работата в сътрудничество с ГД „Околна среда“ и ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“.

Що се отнася до разработването на информационната система и обмяна на данни за целите на митническия контрол, нуждите от персонал и ресурси в ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ и ГД „Мобилност и транспорт“ са свързани с цифровизацията на информацията за регистрацията на превозните средства в MOVE-HUB и отразяват амбицията за ограничаване на износа на нискокачествени технически неизправни превозни средства към трети държави с цел справяне с трайния проблем с неизвестното местонахождение на превозните средства. В дългосрочен план тази информационнотехнологична разработка подпомага по-нататъшната цифровизация на информацията за регистрацията на превозните средства, обмисляна в рамките на текущото преразглеждане на директивите на ГД „Мобилност и транспорт“ по въпроса, които е планирано да бъдат приети по-късно през 2023 г.

Що се отнася до стратегията за кръговост, критериите за паспорт за кръговост на превозното средство, както и изискванията, свързани с РОП, то външните изпълнители са в най-добра позиция да осигурят необходимата техническа подкрепа (0,500 млн. евро от ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“). Същото важи и за помощните проучвания за изискванията за третиране, функционирането на пазарите за резервни части, подготовката за преглед на изключенията за ограничаване на вещества (0,075 млн. евро) и предвидения поэтапен подход за разширяване на обхвата (0,575 млн. евро от ГД „Околна среда“ за периода 2024—2027 г.).

**1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата**

☐ **ограничен срок на действие**

- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за плащания.

☒ **неограничен срок на действие**

- Изпълнение с период на започване на дейност от 2025 г. до 2028 г.,
- последвано от функциониране с пълен капацитет и цялостно прилагане около 2032 г.

**1.7. Планиран(и) метод(и) на изпълнение на бюджета<sup>72</sup>**

☒ **Пряко управление от Комисията**

- ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- ☐ от изпълнителните агенции.

☐ **Споделено управление с държавите членки**

☐ **Непряко управление чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:**

- ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- ☐ публичноправни органи;
- ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Коментари“.*

Коментари

<sup>72</sup>

Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент могат да бъдат намерени в уебсайта BUDGpedia:  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Пряко управление от ГД „Околна среда“, ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, ГД „Мобилност и транспорт“, ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ и административни договорености с JRC.

## **2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ**

### **2.1. Правила за мониторинг и докладване**

*Да се посочат честотата и условията.*

Инициативата включва възлагане на обществени поръчки, административна договореност с JRC и оказване на въздействие върху човешките ресурси на Комисията.

### **2.2. Система(и) за управление и контрол**

#### **2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол**

Не се прилага.

#### **2.2.2. Информация относно установените рискове и системата(ите) за вътрешен контрол, създадена(и) с цел намаляването им**

Не се прилага.

#### **2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)**

Не се прилага.

### **2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

*Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита например от стратегията за борба с измамите.*

Не се прилага.

### 3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

#### 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

*По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.*

| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред                                                                 | Вид разход                           | Финансова вноска                 |                                                             |                        |                      |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------|
|                                           | Номер                                                                        | Многогод./<br>едногод. <sup>73</sup> | от държави от ЕАСТ <sup>74</sup> | от държави кандидатки и потенциални кандидати <sup>75</sup> | от други трети държави | други целеви приходи |
| 1                                         | 03.02.01.01 Функциониране и развитие на вътрешния пазар за стоки и услуги    | Многогод. д.                         | ДА                               | НЕ                                                          | НЕ                     | НЕ                   |
| 3                                         | 09.02.02 Кръгова икономика и качество на живот                               | Многогод. д.                         | ДА                               | НЕ                                                          | НЕ                     | НЕ                   |
| 7                                         | 20.02.01.01 Договорно наети служители                                        | Едногод.                             | НЕ                               | НЕ                                                          | НЕ                     | НЕ                   |
| 7                                         | 20.02.01.03 Национални държавни служители, временно назначени в институцията | Едногод.                             | НЕ                               | НЕ                                                          | НЕ                     | НЕ                   |

- Поискани нови бюджетни редове

*По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.*

| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред   | Вид разход             | Финансова вноска   |                                               |                        |                      |
|-------------------------------------------|----------------|------------------------|--------------------|-----------------------------------------------|------------------------|----------------------|
|                                           | Номер          | Многогод./<br>едногод. | от държави от ЕАСТ | от държави кандидатки и потенциални кандидати | от други трети държави | други целеви приходи |
|                                           | Не се прилага. |                        |                    |                                               |                        |                      |

<sup>73</sup> Многогод. = многогодишни бюджетни кредити/Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

<sup>74</sup> ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

<sup>75</sup> Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидати от Западните Балкани.



### 3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

#### 3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

|                                                  |          |                                        |
|--------------------------------------------------|----------|----------------------------------------|
| <b>Функция от многогодишната финансова рамка</b> | <b>1</b> | Единен пазар, иновации и цифрова сфера |
|--------------------------------------------------|----------|----------------------------------------|

| ГД: Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП                                  | 03.02.01.01      |               | 2024 г.<br>N – 1 | 2025 г.<br>N | 2026 г.<br>N + 1 | 2027 г.<br>N + 2 | ОБЩО<br>2024—<br>2027 г. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|------------------|--------------------------|
| Оперативни разходи, помощни проучвания                                                    | Поети задължения | (1a)          | —                | 0,250        | —                | 0,250            | 0,500                    |
|                                                                                           | Плащания         | (2a)          | —                | 0,250        | —                | 0,250            | 0,500                    |
| <b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“</b> | Поети задължения | = 1a + 16 + 3 | —                | 0,250        | —                | 0,250            | 0,500                    |
|                                                                                           | Плащания         | = 2a + 26 + 3 | —                | 0,250        | —                | 0,250            | 0,500                    |

ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ изчисли, че за разработването на актуализираната методика за коефициентите на възможното рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, критериите за възможност за отстраняване на акумулаторните батерии и електродвигателите и електронния обмен на информация за предложения паспорт за кръговост на превозното средство са необходими съответно (0,250, 0,250 млн. евро).

В периода 2028—2033 г. ще са необходими допълнителни ресурси за постигане на напредък в работата след края на настоящата МФР през 2027 г.: за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ е предвидена обща сума за периода от 2028 г. до пълното изпълнение около 2032 г. от 0,150 млн. евро за технически проучвания.

Сумата, посочена по-горе, ще бъде необходима и за финансиране на съответния дял от административните договорености, които ще бъдат обсъдени между ГД „Околна среда“/ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ и JRC, както и за възлагане на обществени поръчки за проучвания и данни, свързани с разпоредбите на ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ (актуализирана методика за коефициентите на възможното рециклиране, повторна употреба и оползотворяване (3R), критерии за възможност за отстраняване на акумулаторните батерии и електродвигателите и електронен обмен на информация за предложения паспорт за кръговост на превозното средство). Ще бъдат отчетени значителните полезни взаимодействия с текущата подкрепа на политиката от страна на JRC по отношение на Законодателния акт за суровините от критично значение.

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

|                                                  |          |                                        |
|--------------------------------------------------|----------|----------------------------------------|
| <b>Функция от многогодишната финансова рамка</b> | <b>3</b> | <b>Природни ресурси и околна среда</b> |
|--------------------------------------------------|----------|----------------------------------------|

| ГД: „Околна среда“                                                                                                      | 09.02.02         |               | 2024 г.<br>N – 1 | 2025 г.<br>N | 2026 г.<br>N + 1 | 2027 г.<br>N + 2 | <b>ОБЩО</b><br>2024—<br>2027 г. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|------------------|---------------------------------|
| Оперативни разходи на ГД „Околна среда“, помощни проучвания                                                             | Поети задължения | (1a)          | 0,025            | 0,200        | 0,050            | 0,300            | <b>0,575</b>                    |
|                                                                                                                         | Плащания         | (2a)          | 0,025            | 0,200        | 0,050            | 0,300            | <b>0,575</b>                    |
| Съделегирани с ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“, разработване на системата за митническо обслужване на едно гише | Поети задължения | (1б)          | —                | 0,030        | 0,260            | 0,260            | <b>0,550</b>                    |
|                                                                                                                         | Плащания         | (2б)          | —                | 0,030        | 0,260            | 0,260            | <b>0,550</b>                    |
| Съделегирани с ГД „Мобилност и транспорт“, информационно-технологична поддръжка                                         | Поети задължения | (1a)          | 0,225            | 0,080        | 0,080            | 0,080            | <b>0,465</b>                    |
|                                                                                                                         | Плащания         | (2a)          | 0,225            | 0,080        | 0,080            | 0,080            | <b>0,465</b>                    |
| Административно споразумение с JRC                                                                                      | Поети задължения | (1a)          | —                | 0,209        | 0,293            | 0,335            | <b>0,837</b>                    |
|                                                                                                                         | Плащания         | (2a)          | —                | 0,209        | 0,293            | 0,335            | <b>0,837</b>                    |
| <b>ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Околна среда“</b>                                                                       | Поети задължения | = 1a + 1б + 3 | 0,250            | 0,519        | 0,683            | 0,975            | <b>2,427</b>                    |
|                                                                                                                         | Плащания         | = 2a + 2б + 3 | 0,250            | 0,519        | 0,683            | 0,975            | <b>2,427</b>                    |

ГД „Околна среда“ е изчислила необходимостта от проучвания за техническа подкрепа (от 2024 г. до 2031 г.) за рециклираното съдържание на пластмаса и перспективите за химическото рециклиране (0,100 млн. евро), проучването за определяне на равнищата на целите за рециклираното съдържание на стомана (0,100 млн. евро), по-широкообхватното проучване за осъществимост за суровините от критично значение и рециклираното съдържание на алуминий и магнезий (0,100 млн. евро през 2027 г.), критериите за модулиране на таксите за РОП (0,050 млн. евро), изискванията за качество на технологиите за третиране след раздробяване (0,050 млн. евро), механизма за сътрудничество във връзка с трансграничната РОП (0,100 млн. евро), подготовката за преглед на изключенията за

ограничаване на вещества (0,075 млн. евро) и правилата за изчисляване и проверка на резултатите от рециклирането на обща стойност (0,575 млн. евро) за периода 2024—2027 г.

JRC вероятно ще играе важна роля в подпомагането на Комисията с част от техническата работа, необходима, както е посочено по-горе, за разработване на спецификации за рециклираното съдържание, възможността за отстраняване на акумулаторните батерии и електродвигателите, имащи високо съдържание на суровини от критично значение, и правилата за изчисляване и проверка, свързани с третирането. Евентуална административна договореност може да покрие очакваните нужди (0,837 млн. евро за периода 2024—2027 г.), като същевременно увеличи в максимална степен полезните взаимодействия със съответните задачи по линия на предложенията за Законодателен акт за суровините от критично значение, РЕУП и Регламент относно опаковките и отпадъците от опаковки, както и на Директивата за пластмасовите изделия за еднократна употреба.

Съделегиране се прилага от ГД „Околна среда“ с ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ и ГД „Мобилност и транспорт“ за цифровизиране на информацията за регистрацията на превозните средства чрез разширяване на информационните системи с цел създаване на оперативна съвместимост на цифровизацията на регистрите на превозните средства и като втора стъпка за установяване на контрол на износа в реално време чрез свързване със системата за митническо обслужване на едно гише за периода 2024—2027 г.

В периода 2028—2033 г. ще са необходими допълнителни ресурси за постигане на напредък в работата след края на настоящата МФР през 2027 г.:

- а) За ГД „Околна среда“ е предвидена обща сума от 0,550 млн. евро за технически проучвания за периода от 2028 г. до пълното изпълнение около 2032 г.
- б) За ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ е предвидена обща сума от 0,500 млн. евро за внедряване на информационните технологии за периода от 2028 г. до пълното изпълнение около 2032 г.
- в) Ресурси за JRC под формата на евентуални допълнителни административни договорености на обща стойност 0,335 млн. евро за периода 2028—2032 г.

|                                                                                                                   |                     |         |       |       |       |       |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| <b>ОБЩО бюджетни кредити<br/>за ФУНКЦИИ 1—6</b><br>от многогодишната финансова рамка<br>(основна референтна сума) | Поети<br>задължения | = 4 + 6 | 0,250 | 0,769 | 0,683 | 1,225 | <b>2,927</b> |
|                                                                                                                   | Плащания            | = 5 + 6 | 0,250 | 0,769 | 0,683 | 1,225 | <b>2,927</b> |



млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

|                                                  |          |                                |
|--------------------------------------------------|----------|--------------------------------|
| <b>Функция от многогодишната финансова рамка</b> | <b>7</b> | <b>Административни разходи</b> |
|--------------------------------------------------|----------|--------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                    |                  |               |                         |                     |                         |                         |                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| ГД „Околна среда“, ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“                                                                                                                                         |                  |               | 2024 г.<br><b>N – 1</b> | 2025 г.<br><b>N</b> | 2026 г.<br><b>N + 1</b> | 2027 г.<br><b>N + 2</b> | <b>ОБЩО</b><br>2024—<br>2027 г. |
| Човешки ресурси, ГД „Околна среда“                                                                                                                                                                 | Поети задължения | (1a)          | 0,139                   | 0,275               | 0,321                   | 0,321                   | <b>1,055</b>                    |
|                                                                                                                                                                                                    | Плащания         | (2a)          | 0,139                   | 0,275               | 0,321                   | 0,321                   | <b>1,055</b>                    |
| Човешки ресурси, ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“                                                                                                                                           | Поети задължения | (1a)          | —                       | 0,091               | 0,137                   | 0,137                   | <b>0,364</b>                    |
|                                                                                                                                                                                                    | Плащания         | (2a)          | —                       | 0,091               | 0,137                   | 0,137                   | <b>0,364</b>                    |
|                                                                                                                                                                                                    |                  |               |                         |                     |                         |                         |                                 |
|                                                                                                                                                                                                    |                  |               |                         |                     |                         |                         |                                 |
| <b>ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7</b><br>от многогодишната финансова рамка<br><br><b>за ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“</b> | Поети задължения | = 1a + 16 + 3 | <b>0,139</b>            | <b>0,366</b>        | <b>0,457</b>            | <b>0,457</b>            | <b>1,419</b>                    |
|                                                                                                                                                                                                    | Плащания         | = 2a + 26 + 3 | <b>0,139</b>            | <b>0,366</b>        | <b>0,457</b>            | <b>0,457</b>            | <b>1,419</b>                    |

Обосновката за нуждите от персонал можете да намерите в раздел 3.2.3 по-долу.

|                              |                  |                         |                     |                         |                         |                                 |
|------------------------------|------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|
|                              |                  | 2024 г.<br><b>N – 1</b> | 2025 г.<br><b>N</b> | 2026 г.<br><b>N + 1</b> | 2027 г.<br><b>N + 2</b> | <b>ОБЩО</b><br>2024—<br>2027 г. |
| <b>ОБЩО бюджетни кредити</b> | Поети задължения | 0,389                   | 1,135               | 1,140                   | 1,682                   | <b>4,346</b>                    |

|                                                     |          |       |       |       |       |              |
|-----------------------------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| за ФУНКЦИИ 1—7<br>от многогодишната финансова рамка | Плащания | 0,389 | 1,135 | 1,140 | 1,682 | <b>4,346</b> |
|-----------------------------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|--------------|

### 3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

| Да се посочат<br>целите и<br>резултатите |                   |                          | Година<br>N |            | Година<br>N + 1 |            | Година<br>N + 2 |            | Година<br>N + 3 |            | Да се добавят толкова години, колкото е<br>необходимо, за да се обхване<br>продължителността на отражението<br>(вж. точка 1.6) |            |     |            |     |            | ОБЩО       |                 |
|------------------------------------------|-------------------|--------------------------|-------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----|------------|-----|------------|------------|-----------------|
|                                          | РЕЗУЛТАТИ         |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
|                                          | Вид <sup>76</sup> | Среде<br>н<br>разхо<br>д | Бр.         | Разхо<br>д | Бр.             | Разхо<br>д | Бр.             | Разхо<br>д | Бр.             | Разхо<br>д | Бр.                                                                                                                            | Разхо<br>д | Бр. | Разхо<br>д | Бр. | Разхо<br>д | Общ<br>бр. | Общо<br>разходи |
| СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 1 <sup>77</sup> ...     |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| — Резултат                               |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| — Резултат                               |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| — Резултат                               |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| Междинен сбор за специфична<br>цел № 1   |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| СПЕЦИФИЧНА ЦЕЛ № 2 ...                   |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| — Резултат                               |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| Междинен сбор за специфична<br>цел № 2   |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |
| ОБЩО                                     |                   |                          |             |            |                 |            |                 |            |                 |            |                                                                                                                                |            |     |            |     |            |            |                 |

<sup>76</sup> Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат предоставени (например: брой финансирани студентски обмени, брой километри изградени пътища и др.).

<sup>77</sup> Описана в точка 1.4.2. „Специфична(и) цел(и)...”



### 3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

#### 3.2.3.1. Очаквани нужди от бюджетни кредити за административни разходи в Комисията

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси.
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

|                                                                                                                          | 2024<br>г.<br>N – 1 | 2025<br>г.<br>N | 2026<br>г.<br>N + 1 | 2027<br>г.<br>N + 2 | ОБЩО<br>2024—<br>2027 г. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| 20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)<br>ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“: СНС |                     |                 |                     |                     |                          |
| 20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)<br>ГД „Околна среда“: СНС                                         |                     |                 |                     |                     |                          |
| 20 01 02 03 (Делегации)                                                                                                  |                     |                 |                     |                     |                          |
| 01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)                                                                                 |                     |                 |                     |                     |                          |
| 01 01 01 11 (Преки научни изследвания)                                                                                   |                     |                 |                     |                     |                          |
| Други бюджетни редове (да се посочат)                                                                                    |                     |                 |                     |                     |                          |
| 20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет) ГД „Околна среда“                                                       | 1,5                 | 3               | 3,5                 | 3,5                 | 11,5                     |
| 20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет) ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“                                 | 0,0                 | 1,0             | 1,5                 | 1,5                 | 4,0                      |
|                                                                                                                          | — в делегациите     |                 |                     |                     |                          |
| 01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)                                                                 |                     |                 |                     |                     |                          |
| 01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)                                                                   |                     |                 |                     |                     |                          |
| Други бюджетни редове (да се посочат)                                                                                    |                     |                 |                     |                     |                          |
| <b>ОБЩО</b>                                                                                                              | <b>1,5</b>          | <b>4,0</b>      | <b>5,0</b>          | <b>5,0</b>          | <b>15,5</b>              |

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Длъжностни лица и срочно наети служители | Не са необходими допълнителни места за СНС за общото управление. Очакваният надзор на всички задачи по преговори през 2024 г. и подготовката, изготвянето и приемането на вторично законодателство в съответствие с предложените срокове ще се извършват от съществуващите СНС.                                                                                                      |
| Външен персонал                          | Допълнителните технически задачи, ръководени от ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, ще се извършват от съществуващия персонал с подкрепата на ГД „Околна среда“ и техническия експертен опит на JRC (когато е договорено):<br>— Подобряване на методиката за определяне на коефициентите на възможното рециклиране, повторна употреба и оползотворяване (3R); |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>— Подобряване на оценката на риска във връзка с останалите изключения за опасни вещества с подкрепата на ЕСНА, прехвърляне на изключенията за ограничаване на свързани с батериите вещества към Регламента относно батериите, общ преглед и привеждане в съответствие с Регламента REACH/Регламента „Омнибус“;</p> <p>— Уточняване на изискванията за възможността за отстраняване на акумулаторни батерии за ЕПС и електродвигатели и обща информация за отстраняването на други съответни компоненти, включително изменение на приложение IV за изборително третиране, актуализиране на изискванията за информация (подкрепа на JRC);</p> <p>— Уточняване на изискванията на стратегията за кръговост;</p> <p>— Изисквания за етикетиране на пластмасови части (актуализират се след 72 месеца), акумулаторни батерии за ЕПС и електродвигатели в съответствие с изискванията на Регламента относно батериите и Законодателния акт за суровините от критично значение (36 месеца);</p> <p>— Актуализиране на форматите за одобрението на типа и информационното досие, които трябва да се предоставят на органите по одобряването на типа;</p> <p>— Разработване на критерии за паспорт за кръговост на превозното средство.</p> <p>Допълнителните задачи за ГД „Околна среда“ ще трябва да бъдат покрити от допълнителни длъжности за ДНП и КНЕ. За ГД „Околна среда“ това следва да бъде 1,0 ЕПРВ на КНЕ от 2024 г. нататък, допълнено съответно от 0,5 ЕПРВ на длъжности за ДНП за 2024 г., 2,0 ЕПРВ на длъжности за ДНП през 2025 г. и 2,5 ЕПРВ на длъжности за ДНП през 2026 г. и 2027 г. за извършване на техническата работа с подкрепата на JRC, когато е договорено, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Правила за изчисляване и проверка на рециклираното съдържание на пластмаси, проучване за осъществимост за определяне на цели за рециклираното съдържание на стомана, по-широкообхватно техническо и икономическо проучване за осъществимост за суровините от критично значение и други материали, формати на декларацията за други материали, включително суровини от критично значение (ГД „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ и подкрепа на JRC);</li> <li>- Изменение на задълженията за докладване във връзка с износа и правилата за изчисляване на показателите на третирането (подкрепа на JRC);</li> <li>- Изисквания за качество за операторите по третирането и технологиите за третиране след раздробяване;</li> <li>- Хармонизирана такса за РОП и критерии за сътрудничество във връзка с трансграничната РОП;</li> <li>- Критерии за употребявани превозни средства за износ;</li> <li>- Оценка на функционирането на пазара за резервни части (96 месеца, клауза за преглед);</li> <li>- Поетапен подход за разширяване на обхвата по отношение на други категории превозни средства и подготовка за преглед (96 месеца).</li> </ul> <p>За ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ са предвидени 1,0 ЕПРВ за</p> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>2025 г. и 1,5 ЕПРВ на длъжности за ДНП за 2026 г. и 2027 г., а задачите на ГД „Мобилност и транспорт“ ще бъдат покрити от съществуващия персонал с техническа подкрепа от ГД „Околна среда“ (обхваната от персонала на ГД „Околна среда“, посочен по-горе):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Прилагане на изискването за техническа изправност и оперативната съвместимост на информацията за регистрацията на превозните средства;</li> <li>- - информационнотехнологично разработване на системата за обслужване на едно гише и подкрепа на ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ за предаване на информация за митническите органи в рамките на MOVE-HUB;</li> </ul> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).
- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.
- ☐ налага преразглеждане на МФР.

### 3.2.5. Финансови вноски от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

|                                        | Година<br>N <sup>78</sup> | Година<br>N + 1 | Година<br>N + 2 | Година<br>N + 3 | Да се добавят толкова години,<br>колкото е необходимо, за да се<br>обхване продължителността на<br>отражението (вж. точка 1.6) |  |  | Общо |
|----------------------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|------|
| Да се посочи<br>съфинансиращият орган  |                           |                 |                 |                 |                                                                                                                                |  |  |      |
| ОБЩО съфинансирани<br>бюджетни кредити |                           |                 |                 |                 |                                                                                                                                |  |  |      |

<sup>78</sup>

Година N е годината, през която започва да се изпълнява предложението/инициативата. Заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

### 3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
  - ☐ върху собствените ресурси
  - ☐ върху другите приходи
  - посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

| Приходен<br>ред: | бюджетен | Налични<br>бюджетни<br>кредити за<br>текущата<br>финансова<br>година | Отражение на предложението/инициативата |                 |                 |                 |                                                                                                                                |  |  |
|------------------|----------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                  |          |                                                                      | Година<br>N                             | Година<br>N + 1 | Година<br>N + 2 | Година<br>N + 3 | Да се добавят толкова години, колкото<br>е необходимо, за да се обхване<br>продължителността на отражението<br>(вж. точка 1.6) |  |  |
| Статия .....     |          |                                                                      |                                         |                 |                 |                 |                                                                                                                                |  |  |

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).