

Brusel 14. července 2023
(OR. en)

11888/23

Interinstitucionální spis:
2023/0284(COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	14. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 451 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 451 final.

Příloha: COM(2023) 451 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Zelená dohoda pro Evropu je evropská strategie růstu, jejímž cílem je do roku 2050 zajistit klimaticky neutrální, čisté a oběhové hospodářství, v němž bude optimalizováno nakládání se zdroji a minimalizováno znečištění. Akční plán pro oběhové hospodářství¹ a nová průmyslová strategie pro Evropu² stanoví plán pro evropský průmysl, jak splnit cíle Zelené dohody. Akční plán obsahuje závazek přezkoumat právní předpisy týkající se vozidel s ukončenou životností s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Akční plán EU „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“³ rovněž zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy EU spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel.

Význam této iniciativy uznala Evropská rada⁴ i Parlament⁵. Ve sdělení, které je připojeno k návrhu evropského aktu o kritických surovinách⁶, byl rovněž zdůrazněn význam automobilového průmyslu při zajišťování udržitelných dodávek kritických surovin a zvýšení strategické autonomie EU.

Výroba vozidel je jedním z průmyslových odvětví, která jsou nejnáročnější na zdroje. Evropský automobilový průmysl je odpovědný za 19 % poptávky ocelářského odvětví EU (více než 7 milionů tun ročně), 10 % celkové spotřeby plastů (6 milionů tun ročně), významný podíl poptávky po hliníku (42 % pro všechna dopravní zařízení, přibližně 2 miliony tun ročně), mědi (6 % pro automobilové díly), pryži (65 % výroby obecného gumárenského zboží) a sklu (1,5 milionu tun plochého skla vyrobeného v EU).

S přechodem automobilového průmyslu na mobilitu s nulovými emisemi a s rostoucím začleňováním elektroniky do vozidel poroste poptávka po mědi a kritických surovinách. Patří mezi ně i vzácné zeminy používané v permanentních magnetech motorů na elektrický pohon, u nichž je jedním z největších uživatelů automobilový průmysl. V automobilovém průmyslu se také používají pokročilejší a lehčí materiály, jako jsou kompozitní plasty, vysoce kvalitní ocel a hliníkové slitiny.

Výsledkem je to, že výroba vozidel může mít vysokou environmentální stopu. Důvodem jsou v první řadě emise skleníkových plynů z energie potřebné k těžbě a zpracování primárních materiálů, jako je uhlí a železná ruda (pro výrobu oceli), bauxit (pro výrobu hliníku), měď a ropa (pro výrobu plastů). Rostoucí míra využívání sofistikovaných a kompozitních materiálů navíc představuje zvláštní výzvy pro demontáž, opětovné použití a recyklaci vozidel s ukončenou životností.

V tomto světle je cílem tohoto návrhu usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, a to ve všech fázích vozidla – od jeho projektu až po konečné zpracování po ukončení životnosti. Návrh vychází z hodnocení stávajících právních předpisů,

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_cs.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en

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

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_CS.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

kteře jsou tvořeny dvěma směrnici (směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (dále jen „směrnice o vozidlech s ukončenou životností“)⁷ a směrnice 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti (dále jen „směrnice o schvalování typu z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti“)⁸).

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností byla přijata v roce 2000 a byla prvním harmonizovaným rámcem EU, který měl zajistit, aby vozidla s ukončenou životností, která jsou považována za odpad, byla zpracovávána způsobem šetrným k životnímu prostředí. Směrnice obsahuje ustanovení o sběru vozidel s ukončenou životností a odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel, omezuje nebezpečné látky v nových vozidlech a stanoví cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) a pro opětovné použití a využití (95 %) na základě průměrné hmotnosti vozidel s ukončenou životností na vozidlo a rok. Od svého přijetí nebyl tento právní předpis výrazně změněn.

Během revize rámcové směrnice o odpadech v roce 2018 se spolunormotvůrci dohodli⁹, že „[d]o 31. prosince 2020 provede Komise přezkum této směrnice a za tímto účelem předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu, ke které případně připojí legislativní návrh“. Bylo uvedeno, že proces revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností by se měl zaměřit na proveditelnost stanovení cílů recyklace pro konkrétní materiály a na problém, že „není známo, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí“.

Směrnice o schvalování typu z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, přijatá v roce 2005, vytváří velmi úzkou vazbu mezi ustanoveními směrnice o vozidlech s ukončenou životností a ustanoveními v oblasti projektování týkajícími se opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti v rámci procesu schvalování typu vozidla. Směrnice o schvalování typu z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti zejména stanoví, že vozidla by měla být vyrobena tak, aby byla opětovně použitelná nebo recyklovatelná v rozsahu 85 % a opětovně použitelná nebo využitelná v rozsahu 95 %, a směrnice o vozidlech s ukončenou životností obsahuje z hlediska opětovné použitelnosti, využitelnosti a recyklovatelnosti vozidel stejné cíle pro členské státy. Směrnice o schvalování typu z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je součástí rámce pro schvalování typu¹⁰, podle kterého jsou nové typy vozidel před uvedením na trh EU testovány a je jim uděleno schválení typu, pokud splňují soubor technických požadavků.

Navrhované nařízení zrušuje jak směrnici o schvalování typu z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, tak směrnici o vozidlech s ukončenou životností a nahrazuje je jediným právním nástrojem. Jeho celkovým cílem je modernizovat stávající právní předpisy EU, zlepšit fungování jednotného trhu EU a zároveň snížit negativní dopady na životní prostředí spojené s projektováním, výrobou, životností a zpracováním vozidel na konci jejich životnosti a přispět k udržitelnosti automobilového průmyslu a odvětví recyklace.

Jedná se o iniciativu v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti.

⁹ Viz článek 10a směrnice (EU) 2018/849 (Úř. věst. L 150, 30.5.2018, s. 93).

¹⁰ Nařízení (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Navrhované nařízení je v první řadě zakotveno v celkových právních předpisech EU o schvalování typu motorových vozidel, jejichž cílem je usnadnit volný pohyb automobilových výrobků na jednotném trhu stanovením společných požadavků, které mají dosáhnout cílů v oblasti životního prostředí, energetické účinnosti a bezpečnosti. Nařízení (EU) 2018/858¹¹ vymezuje ústřední procesní rámec pro požadavky na schvalování motorových vozidel a dozor nad trhem s nimi. Určuje pravidla pro shodu typů vozidel s požadavky několika právních předpisů, které jsou vyjmenovány v přílohách uvedeného nařízení. Navrhované nařízení stanoví požadavky jak na oběhový design, tak na výrobu motorových vozidel a bude zahrnuto do těchto příloh, aby tyto požadavky byly kontrolovány a prosazovány v rámci procesu schvalování typu¹².

Navrhované nařízení doplňuje nedávné legislativní návrhy Komise zaměřené na zlepšení ekodesignu výrobků a zajištění udržitelného nakládání s odpady a je s nimi v souladu.

To je případ návrhu nového nařízení o bateriích¹³, které se vztahuje na automobilové baterie a obsahuje nový komplexní právní režim, který pokrývá celý jejich životní cyklus a jehož úkolem je řešit jejich environmentální stopu. Navrhované nařízení o schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o vozidlech s ukončenou životností neobsahuje ustanovení upravující projektování, výrobu a ukončení životnosti baterií. Vztahuje se na vozidla jako celek i na jejich díly a konstrukční části (s výjimkou baterií), a to způsobem, který doplňuje návrh nařízení o bateriích a zajistil by, že bude řešena celková environmentální stopa vozidel. Obsahuje také ustanovení, která mají usnadnit vyjímání baterií z vozidel s ukončenou životností, aby bylo zajištěno jejich opětovné použití nebo recyklace v souladu s nařízením o bateriích.

Kromě baterií Komise předložila návrhy na řešení environmentální stopy dalších odvětví náročných na zdroje (jako jsou stavební výrobky¹⁴ a textil¹⁵) a navrhované nařízení o schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o vozidlech s ukončenou životností doplňuje tuto iniciativu tím, že se vztahuje na automobilový průmysl, aby bylo zajištěno, že pro výrobce budou platit společná pravidla pro konstrukci vozidel, která budou uvedena na trh Unie, aby byl usnadněn přechod tohoto odvětví na oběhové hospodářství a byla posílena jeho udržitelnost.

Navrhované nařízení je rovněž v souladu s návrhem nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků¹⁶, jehož cílem je umožnit stanovení požadavků na výkonnost v oblasti udržitelnosti a informace pro širokou škálu fyzických výrobků. Na rozdíl od jiných výrobků, jak je

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

¹² Výrobce může získat certifikaci pro typ vozidla v jedné zemi EU a uvést jej na trh v celé EU bez dalších zkoušek. Certifikaci vydává vnitrostátní orgán udělující schválení typu a zkoušky provádějí určené technické zkušebny: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en.

¹³ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o bateriích a odpadních bateriích, o zrušení směrnice 2006/66/ES a o změně nařízení (EU) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Návrh nařízení, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh (COM(2022) 144).

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en

¹⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES (COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)).

uvedeno výše, jsou požadavky na oběhový design a výrobu motorových vozidel v současné době založeny na konkrétním právním rámci platném pro vozidla a jsou stanoveny a prosazovány prostřednictvím procesu „schvalování typu“. Jedná se tedy o samostatný právní rámec, nikoli o rámec stanovený v nadcházejícím nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků. Kromě toho se nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků nezabývá ani fází po ukončení životnosti vozidla, která je předmětem navrhovaného nařízení o schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o vozidlech s ukončenou životností.

Navrhované nařízení se v neposlední řadě nezabývá přepravou vozidel s ukončenou životností, kterou upravuje nařízení o přepravě odpadů¹⁷. Vozidla s ukončenou životností jsou považována za nebezpečný odpad a podle nařízení o přepravě odpadů je jejich vývoz z EU do třetích zemí, které nejsou členy OECD, zakázán. Ostatní ustanovení nařízení o přepravě odpadů se vztahují i na další přepravu vozidel s ukončenou životností, a to i mezi členskými státy EU.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Existuje také synergie mezi tímto návrhem nařízení a dalšími politikami EU, zejména politikou v oblasti klimatu. Přechod automobilového průmyslu na oběhovost je zásadní pro dosažení cílů EU v oblasti klimatické neutrality do roku 2050 stanovených v evropském právním rámci pro klima¹⁸, který **doplňuje několik dalších iniciativ v rámci** balíčku „Fit for 55“¹⁹. Tato iniciativa mimoto doplňuje další nedávné legislativní změny, jejichž cílem je transformace automobilového průmyslu, jako jsou nedávno revidované normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky²⁰, navrhovaná norma Euro 7 pro emise z nových motorových vozidel²¹ a probíhající revize tří směrnic v rámci „balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel“²². Kromě toho nařízení doplňuje akt o kritických surovinách²³, neboť zavádí opatření, která jsou konkrétně určena k dosažení vyššího stupně oběhovosti kritických surovin používaných ve vozidlech, zejména vyjímáním, opětovným použitím a recyklací dílů, konstrukčních částí a materiálů obsahujících tyto kritické suroviny.

¹⁷ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o přepravě odpadů a o změně nařízení (EU) č. 1257/2013 a (EU) 2020/1056 (COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en

¹⁹ Další informace o balíčku jsou k dispozici na adrese:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_21_3541.

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (Úř. věst. L 110, 25.4.2023, s.).

²¹ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Bezpecnost-vozidel-revize-balicku-predpisu-EU-o-technicke-zpusobilosti-vozidel_cs

²³ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD)).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Legislativní návrh je založen na článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), jehož cílem je zajistit fungování jednotného trhu²⁴. To je zásadní, neboť návrh stanoví jasné a jednotné požadavky, jimiž se řídí jak uvádění vozidel na trh EU, tak jejich sběr a zpracování po ukončení životnosti, což je nezbytné pro usnadnění přechodu odvětví na oběhové hospodářství. Článek 114 SFEU je právním základem celkového regulačního rámce pro schvalování typu motorových vozidel, včetně směrnice o schvalování typu z hlediska opětnej použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, zatímco směrnice o vozidlech s ukončenou životností má environmentální právní základ (článek 192 SFEU).

Návrh řeší řadu klíčových problémů, které souvisejí s jednotným trhem. Mezi ně patří: i) nejednotné provádění směrnic o schvalování typu z hlediska opětnej použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o vozidlech s ukončenou životností, protože jejich ustanovení podléhají výkladu, což vede k rozdílným situacím pro hospodářské subjekty v závislosti na tom, kde uvádějí vozidla na trh a kde zpracovávají vozidla s ukončenou životností, ii) nedostatečně rozvinutý trh EU s druhotnými materiály určenými pro automobilový průmysl, iii) překážky pro fungování recyklačních trhů a zlepšení úspor z rozsahu, iv) přetrvávající problém „pohřešovaných vozidel“ a nejasné odlišení vozidel s ukončenou životností od ojetých vozidel v případě vývozu a v) potřeba stabilního a plně harmonizovaného regulačního rámce, který by umožnil zlepšit výkonnost všech hospodářských subjektů zapojených do výroby a zpracování vozidel s ukončenou životností, včetně nezbytných investic.

Hlavním cílem návrhu je zároveň vytvořit užší vazbu mezi požadavky na projektování vozidel a ustanoveními týkajícími se nakládání s vozidly s ukončenou životností, a umožnit tak hladké fungování jednotného trhu. Požadavky na projektování vozidel jsou proto formulovány tak, aby byly účinným předpokladem pro řádné provádění ustanovení o nakládání s vozidly s ukončenou životností. Příkladem takového zdvojení požadavků je míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti ve srovnání s cíli pro opětovné použití, využití a recyklaci, požadavky týkající se látek přítomných ve vozidlech ve srovnání s povinností vyjmout díly a konstrukční části obsahující tyto látky před drcením vozidel s ukončenou životností, požadavky na recyklovaný obsah ve srovnání s cílem recyklace plastů a návrh umožňující vyjmutí dílů ve srovnání s povinností vyjmout díly před drcením vozidel s ukončenou životností.

Článek 114 SFEU je tedy vhodným právním základem pro tento návrh, neboť umožňuje, aby požadavky týkající se životního prostředí tvořily základní prvky podmínek, jimiž se řídí schvalování typu, a tím i uvádění vozidel na trh EU, jakož i harmonizace požadavků na zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. Důvodem či těžištěm návrhu je sjednotit požadavky na uvádění vozidel na trh (přesněji řečeno požadavky na schvalování typu vozidel) a následně zajistit, aby vozidla po ukončení své životnosti byla zpracována způsobem šetrným k životnímu prostředí a aby z nich bylo možné účinně získávat kvalitní druhotné suroviny. V případě tohoto návrhu tedy není environmentální cíl nezávislý, ale představuje spíše hnací sílu

²⁴

Je třeba poznamenat, že tento návrh následuje další příklady legislativních návrhů, které Komise v nedávné době předložila, jejichž cílem je zahrnout požadavky na udržitelnost/oběhovitost vztahující se na celý životní cyklus výrobků do jediného právního předpisu a jejichž právním základem je článek 114. Příkladem je návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o bateriích a odpadních bateriích, návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o obalech a obalových odpadech.

harmonizace požadavků na projektování týkajících se opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Pro dosažení harmonizovaného a dobře fungujícího jednotného trhu EU a umožnění hladkého přechodu automobilového průmyslu na oběhové hospodářství v souladu s cílem stanoveným v Zelené dohodě pro Evropu je nezbytné zavést společný soubor pravidel na úrovni EU s jasnými požadavky a povinnostmi pro členské státy a podniky. Cílů práce na revizi pravidel EU pro vozidla s ukončenou životností nelze dostatečně dosáhnout individuálními opatřeními členských států; vzhledem k rozsahu a účinkům opatření jich lze nejlépe dosáhnout opatřeními na úrovni EU.

Harmonizace požadavků by vyřešila problémy s prováděním způsobené rozdílnými výklady stávajících právních předpisů. Bez opatření na úrovni EU hrozí roztříštění trhu EU a riziko, že pokrok v oblasti oběhového hospodářství bude záviset na dobrovolných opatřeních podniků nebo jednotlivých členských států.

- **Proporcionalita**

Zásada proporcionality se odráží v koncepci všech opatření obsažených v navrhovaném nařízení. Například postupně rozšiřuje oblast působnosti stávajících právních předpisů na nová vozidla a pro všechny nové požadavky stanoví přechodná období, aby měly hospodářské subjekty čas se novým pravidlům přizpůsobit.

Podrobnější popis posouzení proporcionality u každé z možností politiky je uveden v příloze 8 zprávy o posouzení dopadů.

- **Volba nástroje**

Cílem volby nařízení je vytvořit harmonizovaný rámec, který se bude vztahovat na fázi projektování, výroby a ukončení životnosti vozidel. To zajistí právní jistotu, kterou hospodářské subjekty a orgány členských států potřebují. Zjednoduší stávající regulační prostředí tím, že všechny požadavky sloučí do jediného aktu, a přispěje k větší integraci jednotného trhu EU. Ve srovnání se směrnicí snižuje volba nařízení také administrativní náklady spojené s provedením právního předpisu ve vnitrostátním právu a umožňuje dřívější uplatnění nových požadavků EU. Volba nařízení je v souladu s regulačním rámcem pro schvalování typu, na jehož základě se směrnice mění na nařízení v rámci opatření přijatých na úrovni EU po emisním skandálu „Dieselgate“.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Hodnocení směrnice o vozidlech s ukončenou životností²⁵ a směrnice o schvalování typu z hlediska opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti²⁶ označila obecnou povahu jejich ustanovení za jeden z hlavních nedostatků, které brání přechodu celého automobilového dodavatelského řetězce na oběhové hospodářství. Tyto nedostatky byly rozebrány ve stanovisku platformy Fit pro budoucnost (F4F)²⁷. V důsledku toho byly zjištěny následující

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Vozidla-s-ukoncenou-zivotnosti-hodnoceni-pravidel-EU_cs

²⁶ Viz příloha 11 zprávy o posouzení dopadů.

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

problémy, které brání fungování jednotného trhu EU a nedosahují úrovně ochrany životního prostředí, které chce EU dosáhnout:

- Projektování a výroba nových vozidel dostatečně nepřispívají k ambicím Zelené dohody pro Evropu v oblasti klimaticky neutrálního, čistého a oběhového hospodářství.
- Zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti není optimální v porovnání s jeho potenciálem přispět ke klimaticky neutrálnímu, čistému a oběhovému hospodářství.
- Významná část vozidel, na něž se vztahuje směrnice o vozidlech s ukončenou životností, není shromažďována za účelem zpracování řádným způsobem slučitelným s ochranou životního prostředí v EU, což může přispívat ke znečištění ve třetích zemích.
- Neexistuje harmonizovaný přístup na úrovni EU pro projektování, výrobu a zpracování po ukončení životnosti v případě vozidel, která v současné době nespádají do oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností, což vede k nevyužitému potenciálu pro cíle oběhového hospodářství v rámci Zelené dohody pro Evropu.

V zájmu řešení těchto problémů se navrhované nařízení zaměřuje na tři hlavní aspekty: požadavky na oběhovost pro schvalování typu vozidel, nakládání s vozidly s ukončenou životností a vývoz ojetých vozidel.

• **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Během procesu hodnocení a posuzování dopadů proběhly při několika příležitostech konzultace se zúčastněnými stranami. Tyto konzultace představovaly základ navrhovaného nařízení, zejména otevřené veřejné konzultace, cílené konzultace, pracovní setkání pro zúčastněné strany²⁸ a dvoustranná jednání.

Zúčastněné strany a členské státy obecně souhlasily s hlavními zjištěními hodnocení směrnice o vozidlech s ukončenou životností a s potřebou revidovat pravidla EU o vozidlech s ukončenou životností, aby se tato zjištění řešila.

Mnoho zúčastněných stran z automobilového průmyslu zdůraznilo, že již začaly začleňovat zásady oběhovosti do svých obchodních postupů a že ke zlepšení provádění stávajících právních předpisů je třeba pouze minimálních změn. Proto nepovažovaly za nutné sloučit směrnici o vozidlech s ukončenou životností a směrnici o schvalování typu z hlediska opětnej použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Ostatní výrobci se vyslovili pro opatření, která by v nových právních předpisech upravila design pro recyklaci, aby byly zajištěny rovné podmínky a zlepšila se transparentnost. Odvětví demontáže a recyklace, která tvoří převážně malé a střední podniky, vyzvala k přijetí ambicióznějších právních předpisů týkajících se designu pro demontáž/recyklaci a sdílení informací od výrobců. Nevládání organizace zabývající se životním prostředím, orgány pro nakládání s odpady a orgány veřejné správy

²⁸ Veřejná konzultace proběhla během hodnocení směrnice (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_cs). Dne 15. října 2020 bylo zveřejněno počáteční posouzení dopadů, aby se k němu mohla vyjádřit veřejnost, a poté se v průběhu posouzení dopadů v období od 20. července 2021 do 26. října 2021 konala 14týdenní otevřená veřejná konzultace (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_cs).

jednomyslně podpořily komplexní přístup k životnímu cyklu a opatření týkající se projektování podporujícího oběhové hospodářství.

Ačkoli v odvětvích recyklace a demontáže a v organizacích občanské společnosti mělo stanovení cílů pro obsah recyklovaných materiálů v nových vozidlech silnou podporu, v automobilovém průmyslu se názory na stanovení cílů pro plasty různily. Byla vyjádřeny obavy z možného nedostatku potřebných dodávek a byla obhajována chemická recyklace (podobně jako v odvětví plastů). Ocelářský průmysl nepodpořil cíl týkající se recyklovaného obsahu oceli v nových vozidlech.

Pokud jde o zpracování vozidel s ukončenou životností, zúčastněné strany byly zastánci opatření zaměřených na zlepšení a zvýšení kvality materiálů z vozidel s ukončenou životností ve prospěch opětovného použití náhradních dílů a konstrukčních částí, jakož i vysoce kvalitní recyklace materiálů z vozidel s ukončenou životností. Odvětví nakládání s odpady však vyjádřilo obavy z růstu nákladů, který by mohla zapříčinit nová opatření upravující zpracování vozidel s ukončenou životností a jejich odpadu.

Zúčastněné strany celkově výrazně podpořily přijetí ambiciózních opatření k řešení přetrvávajícího problému „pohřešovaných vozidel“. Zazněla také podpora přísnějších požadavků na vývoz ojetých vozidel, aby se zamezilo vývozu ojetých vozidel, která nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, znečišťují ovzduší a ohrožují bezpečnost silničního provozu, z EU do třetích zemí.

Výrobci vozidel zastávali názor, že odvětví demontáže je již soběstačné a není třeba zajišťovat náhradu nákladů na zpracování zaváděním systémů rozšířené odpovědnosti výrobce. Pokud budou takové systémy zavedeny, zdůraznili, že je důležité, aby výrobci vozidel měli právo vykonávat svou odpovědnost individuálně. Odvětví demontáže, drcení a recyklace požadovala větší finanční odpovědnost automobilového průmyslu za pokrytí dodatečných nákladů spojených se zvyšováním kvality a záruky na ochranu jejich nezávislosti v těchto systémech.

Většina zúčastněných stran, včetně nevládních organizací zabývajících se životním prostředím, orgánů veřejné správy a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady (zejména malých a středních podniků), se vyslovila pro rozšíření regulační oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností na další kategorie vozidel. Výrobci a dodavatelé automobilů vyjádřili různé názory a zdůraznili, že by nebylo žádoucí v krátké době plně rozšiřovat oblast působnosti na nové kategorie vozidel vzhledem k jejich rozdílům.

• **Sběr a využití odborných poznatků**

Na podporu analýzy různých možností regulace Komise najala na základě smlouvy o podpoře externí konzultanty²⁹.

Důkazy byly shromážděny z hodnoticích zpráv směrnice o vozidlech s ukončenou životností³⁰ a cíleného hodnocení směrnice o schvalování typu z hlediska opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, které bylo provedeno souběžně s posouzením dopadů a prezentováno v příloze 11 zprávy o posouzení dopadů.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles* (Studie na podporu posouzení dopadů revize směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností), Oeko-Institut, červen 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

Společné výzkumné středisko (JRC), vědecký a znalostní útvar Evropské komise, vypracovalo technickou zprávu o cílech pro obsah recyklovaných plastů v nových osobních automobilech³¹ a zprávu o kritických surovinách v automobilovém průmyslu³². Výsledky těchto zpráv byly použity v posouzení dopadů, z něhož vychází návrh nařízení.

Návrh rovněž zohledňuje návrhy uvedené ve stanovisku platformy Fit pro budoucnost (F4F)³³.

Další podpůrné důkazy byly do procesu zahrnuty prostřednictvím konkrétních studií podkladových materiálů a sběru údajů, které byly rovněž začleněny do celkové práce na posouzení dopadů.

• **Posouzení dopadů**

Návrh vychází z posouzení dopadů, které se zveřejňuje společně s návrhem. V souladu s pokyny Komise pro zlepšování právní úpravy vydal Výbor pro kontrolu regulace dvě stanoviska k návrhům zprávy o posouzení dopadů, která se zaměřila na odůvodnění opatření týkajících se vývozu ojetých vozidel, popis dopadů upřednostňované možnosti, výběr některých opatření týkajících se recyklovaného obsahu a systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, jakož i na otázky spojené s metodikou použitou ve zprávě. Tato stanoviska byla zohledněna v závěrečné zprávě o posouzení dopadů.

Posouzení dopadů určilo čtyři problémové oblasti, které je třeba řešit na úrovni EU:

1. Při **projektování a výrobě vozidel dochází k nedostatečné integraci oběhovosti**, což vede k vysoké závislosti na primárních surovinách.
2. **Kvalita zpracování vozidel na konci jejich životnosti není optimální** ve srovnání s potenciálem zachovat větší environmentální a ekonomickou hodnotu.
3. Významná část „**pohřešovaných vozidel**“, na něž se vztahuje směrnice o vozidlech s ukončenou životností, není shromažďována za účelem jejich zpracování za řádných podmínek slučitelných s ochranou životního prostředí a z EU je každoročně **vyváženo velké množství ojetých vozidel, která nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích a znečišťují životní prostředí**.
4. Existuje **nevyužitý potenciál oběhovosti vozidel, která v současné době nespadají do oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností** a která by mohla přispět k cílům Zelené dohody pro Evropu.

Pro řešení každého z těchto problémů byly navrženy a analyzovány konkrétní možnosti politiky pro každou z těchto oblastí:

1. „**Projektovat oběhově**“: zajistit, aby projektování a výroba byly oběhové.
2. „**Používat recyklovaný obsah**“: zvýšit recyklovaný obsah v nových vozidlech.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. a Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* (Plnění cílů pro obsah recyklovaných plastů v nových osobních automobilech), EUR 31047 EN, Úřad pro publikace Evropské unie, Lucemburk, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² 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* (Úvodní analýza vybraných opatření ke zlepšení oběhovosti kritických surovin a jiných materiálů v osobních automobilech), EUR 31468 EN, Úřad pro publikace Evropské unie, Lucemburk, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

3. **„Zpracovávat lépe“:** zlepšit zpracování vozidel s ukončenou životností.
4. **„Shromažďovat více“:** shromažďovat v EU více vozidel s ukončenou životností a zlepšit kvalitu vyvážených ojetých vozidel.
5. **„Rozšířená odpovědnost výrobce“:** poskytovat správné pobídky ke zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností a zlepšit zpracování odpadů prostřednictvím systémů rozšířené odpovědnosti výrobce.
6. **„Zahrnout více vozidel“:** rozšířit oblast působnosti právních předpisů na další kategorie vozidel.

Opatření zahrnutá do jednotlivých možností jsou představena v následující tabulce. V posledním sloupci jsou uvedena opatření, která byla na základě posouzení dopadů vybrána jako upřednostňovaná možnost.

Možnosti politiky	Č.	Opatření	Upřednostňovaná možnost
PO1 – <i>Projektovat oběhově</i>	1A	M1 – Zajištění, aby nová pravidla pro schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti zajistila řádné provádění požadavků na oběhovost pro nové typy vozidel M2 – Zmocnění Komise k vypracování zdokonalené metodiky pro určení souladu s požadavky týkajícími se opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti M3 – Poskytování základních informací o demontáži podnikům pro zpracování vozidel s ukončenou životností M4a – Prohlášení o látkách vzbuzujících obavy ověřené orgány udělujícími schválení typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti M5a – Omezení látek podle revidované směrnice o vozidlech s ukončenou životností	Ano Ano Ano Ne Ne
	1B	<i>Zahrnuje opatření M1, M2, M3 z možnosti PO1A.</i> M4b – Povinné prohlášení o obsahu recyklovaných plastů, oceli a hliníku M5b – Omezení látek podle nařízení REACH a dalších stávajících právních předpisů M6 – Povinnost výrobců vozidel vypracovat strategie oběhovosti M7 – Požadavky na projektování nových vozidel pro usnadnění vyjímání konstrukčních částí	Ano Ne Ano Ano
	1C	<i>Zahrnuje opatření M1–M3, M6, M7 z možnosti PO1A a PO1B.</i> M4c – Povinné prohlášení o recyklovaném obsahu v případě jiných materiálů než plastů, včetně kritických surovin, oceli a hliníku M5c – Hybridní přístup: zachování stávajících omezení podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností s novými omezeními podle nařízení REACH (<i>analyzováno samostatně v příloze 9</i>) M8 – Zavedení digitálního pasu oběhovosti vozidla	Ano Ano Ano
PO2 – <i>Používat recyklovaný obsah</i>	2A	M9a – Cíle pro povinný obsah recyklovaných plastů používaných ve vozidlech – 6 % recyklovaných plastů do roku 2031, 10 % do roku 2035 na úrovni vozového parku, z toho 25 % recyklovaného materiálu z výroby v uzavřeném systému, pravidla pro výpočet a ověřování M10a – Zmocnění Komise ke stanovení cíle pro povinný obsah recyklované oceli, včetně pravidel pro výpočet a ověřování, na základě specializované studie proveditelnosti	Ne Ano
	2B	M9b – Obsah recyklovaných plastů: 25 % v roce 2031 pouze pro vozidla nově schváleného typu, z toho 25 % z výroby v uzavřeném systému, pravidla pro výpočet a ověřování M10b – Obsah recyklované oceli: 20 % ve vozidlech nově schváleného typu, pravidla pro výpočet a ověřování	Ano Ne

	2C	M9c – Obsah recyklovaných plastů: 30 % v roce 2031 pouze pro vozidla nově schváleného typu, z toho 25 % z výroby v uzavřeném systému, pravidla pro výpočet a ověřování M10c – Obsah recyklované oceli: 30 % ve vozidlech nově schváleného typu, z toho 15 % z výroby v uzavřeném systému, pravidla pro výpočet a ověřování M11 – Zmocnění Komise ke stanovení cílů pro povinný obsah jiných recyklovaných materiálů (slitiny hliníku, kritické suroviny), studie proveditelnosti, pravidla pro výpočet a ověřování cílových úrovní	Ne Ne Ano
PO3 – <i>Zpracovávat lépe</i>	3A	M12 – Sladění definice recyklace a sladění metodiky pro výpočet míry recyklace s jinými právními předpisy o odpadech M13a – Povinné vyjmutí určitých dílů / konstrukčních částí před drcením s cílem podpořit jejich recyklaci nebo opětovné použití, „seznam A“ M14a – Nová definice „repasování“ a nové požadavky na monitorování opětovného použití / repasování M16a – Zákaz skládkování zbytků automobilových odpadů z provozů provádějících drcení	Ano Ano Ano Ano
	3B	<i>Zahrnuje všechna opatření možností PO3A (kumulativně).</i> M13b – Povinné vyjmutí delšího seznamu konstrukčních částí, včetně těch, které obsahují vysokou koncentraci cenných kovů nebo kritických surovin, „seznam B“ M14b – Podpora trhu ohledně používání náhradních dílů M15b – Cíle v oblasti recyklace plastů – 30 % M16b – Zákaz smíšeného drcení vozidel s ukončenou životností s OEEZ a obalovými odpady	Ano Ano Ano Ano
	3C	<i>Zahrnuje všechna opatření možností PO3A a PO3B (kumulativně).</i> M13c – Povinné vyjmutí dalších konstrukčních částí, „seznam C“ M15c – Sklo – 70 % recyklace jako kvalita obalového skla nebo rovnocenná kvalita M16c – Stanovení požadavků na technologie po drcení s cílem zlepšit množství a kvalitu kovového šrotu získaného z vozidel s ukončenou životností	Ne Ne Ne
PO4 – <i>Shromažďovat více</i>	4A	M17a – Hlášení členských států o pohřešovaných vozidlech, registraci vozidel, dovozu a vývozu ojetých vozidel, pobídkách na podporu odevzdání do autorizovaného zpracovatelského zařízení a o sankcích M18 – Povinnost subjektů provádějících demontáž a subjektů provádějících recyklaci kontrolovat a hlásit vozidla s ukončenou životností, osvědčení o likvidaci M19a – Stanovení minimálních požadavků na odvětvové inspekce a donucovací opatření (včetně nezávazných pokynů kontaktních subjektů č. 9)	Ne Ano Ano
	4B	M17b – Stanovení pokut pro odvětví vozidel s ukončenou životností, pokud je vozidlo s ukončenou životností prodáno nelegálním subjektům provádějícím demontáž, a pro prodejce (a elektronické platformy), kteří obchodují s demontovanými (použitými) náhradními díly z neautorizovaných zařízení M19b – Jasnější definice vozidel s ukončenou životností s cílem zajistit lepší rozlišení mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností (závazné pokyny kontaktních subjektů č. 9) M20 – Zlepšení informací obsažených ve vnitrostátních registrech vozidel a zajištění jejich interoperability	Ano Ano Ano
	4C	M19c – Poskytování nebo zpřístupňování informací o identifikaci a technické způsobilosti vozidla celním orgánům (identifikační číslo vozidla) M21 – Požadavky na vývoz ojetých vozidel spojené s technickou způsobilostí	Ano Ano
	4D	Zahrnuje opatření M17b, M18, M19a–c, M20, M21 z možností PO4A, PO4B a PO4C (kumulativně).	Ano
PO5 – <i>Rozšířená odpovědnost výrobce</i>	5A	M22 – Požadavek, aby členské státy zavedly kolektivní nebo individuální systémy rozšířené odpovědnosti výrobce, včetně sledování nákladů na dodržování předpisů a minimálních finančních závazků M23 – Povinnost výrobců podávat zprávy	Ano Ano
	5B	<i>Zahrnuje opatření M22, M23 z možností PO5A (kumulativně).</i> M24 – Harmonizovaná modulace poplatků v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce M25 – Převod poplatků/záruk v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce	Ano Ano

		(přeshraniční rozšířená odpovědnost výrobce)	
	5C	Zahrnuje opatření M22–M25 z možností PO5A a PO5B (kumulativně). M26 – Zavedení vnitrostátních systémů zálohování a zpětného odběru M27 – Harmonizovaná kritéria pro zelené veřejné zakázky (dobrovolná)	Ne Ne
PO6 – <i>Zahrnout více vozidel</i>	6A	M28 – Poskytování informací subjektům provádějícím demontáž a recyklaci	Ano
	6B	Zahrnuje opatření M28 z možností PO6A (kumulativně). M30a – Povinné zpracování vozidel kategorie L3e–L7e, nákladních automobilů (N2, N3), autobusů (M2, M3) a přípojných vozidel (O) s ukončenou životností v autorizovaných zpracovatelských zařízeních M30b – Požadavky na vývoz ojetých vozidel spojené s technickou způsobilostí nákladních automobilů (N2, N3), autobusů (M2, M3) a přípojných vozidel (O) M31b – Minimální požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce pro kategorii vozidel s ukončenou životností L3e–L7e, nákladní automobily (N2, N3), autobusy (M2, M3) a přípojná vozidla (O) M32 – Ustanovení o přezkumu týkající se regulačního rozšíření rozsahu schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti na nová vozidla	Ano Ano Ano Ano
	6C	Zahrnuje opatření M28, M30a–b, M31b z možností PO6A a PO6B (kumulativně). M31c – Plné uplatnění rozšířené odpovědnosti výrobce a pokročilých ekonomických pobídek M33 – Plné uplatnění nových požadavků na schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a zpracování po ukončení životnosti na další kategorie vozidel	Ne Ne

Dopady jednotlivých možností politiky byly komplexně zanalyzovány, stejně jako společné dopady a synergie mezi možnostmi. Dopady na malé a střední podniky byly zohledněny a shrnuty ve speciálním testu věnovaném malým a středním podnikům. Environmentální, ekonomické a sociální dopady byly vypočteny do roku 2040 a porovnány se základním scénářem. Hlavním rokem pro srovnání je rok 2035, dokdy by měla všechna dlouhodobá opatření nabýt účinnosti.

Upřednostňovaný balíček opatření obsahuje kombinaci následujících možností.

Projektovat oběhové. Upřednostňovaná možnost obsahuje krátkodobé povinnosti výrobců vozidel zpřístupnit podrobné a uživatelsky přívětivé informace o demontáži a recyklaci, včetně použití a umístění kritických surovin ve vozidlech a informací o podílu recyklovaného obsahu v nových vozidlech. Opatření ve střednědobém horizontu zahrnují revizi metodiky výpočtu recyklovatelnosti a opětovné použitelnosti nových vozidel ve fázi schvalování typu a vypracování pasu oběhovosti vozidla. Celkově jsou tak požadavky na oběhovost zakotveny ve schvalování typu nových typů vozidel.

Recyklovaný obsah. Upřednostňovanou možností je stanovit středně ambiciózní cíl pro obsah recyklovaných plastů ve výši 25 % do roku 2030, z toho 25 % ze zpracování vozidel s ukončenou životností v uzavřeném systému. Pokud jde o ocel, tato možnost zmocňuje Komisi, aby do tří let od vstupu nařízení v platnost stanovila na základě studie proveditelnosti cíl pro obsah recyklované oceli v nově schválených vozidlech. Možnost stanovit cíle pro obsah jiných recyklovaných materiálů, jako je hliník a kritické suroviny, bude posouzena v budoucnu na základě změn v automobilových projektech a dostupnosti recyklačních kapacit.

Zpracovávat lépe. Upřednostňovaná možnost zahrnuje přísnější definici recyklace, zákaz skládkování zbytkových frakcí z drcení vozidel a středně ambiciózní povinnosti vyjímání s cílem zlepšit využití klíčových konstrukčních částí z vozidel s ukončenou životností bez

nepříměřených nákladů pro zpracovatelská zařízení. Zvýší využívání (kritických) surovin a zlepši kvalitu frakcí plastů, oceli a hliníku.

Shromážďovat více. Upřednostňovaná možnost je nejambicióznější možností politiky. Opatření, jako je jasnější rozdělení odpovědnosti za osvědčení o likvidaci, závazná kritéria pro rozlišování ojetých vozidel a vozidel s ukončenou životností a nová donucovací ustanovení, výrazně zvýší počet vozidel s ukončenou životností, jež se v EU zpracovávají legálně. Zahrnut je i zákaz vývozu vozidel, která již nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, a to v souladu se zásadou „významně nepoškozovat“.

Poskytovat pobídky ke zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností a zlepšení zpracování odpadu. Upřednostňovaná možnost zahrnuje finanční a organizační pobídky stanovením požadavků v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, aby se zvýšil sběr vozidel s ukončenou životností a kompenzovaly náklady na zlepšení kvality zpracování, které nelze vyrovnat hodnotou využívaných materiálů a konstrukčních částí.

Zahrnout více vozidel. Upřednostňovanou možností je postupné zavádění nových pravidel EU, která by se postupně vztahovala na více vozidel a vyžadovala by od výrobců, aby poskytovali informace o složení svých vozidel. Zavádí také soubor minimálních požadavků na zpracování vozidel kategorie L_{3e}-L_{7e}, nákladních automobilů, autobusů a přípojných vozidel s ukončenou životností. Očekává se, že upřednostňovaná možnost bude mít pozitivní dopad na životní prostředí tím, že sníží environmentální stopu spojenou s požadavky na výrobu a ukončení životnosti vozidel.

Celkové přínosy pro životní prostředí se odhadují na roční snížení ekvivalentu CO₂ o 12,3 milionu tun v roce 2035 (10,8 milionu tun v roce 2030 až 14,0 milionu tun v roce 2040), což je klíčové pro dekarbonizaci automobilového průmyslu. Tyto úspory emisí CO₂ představují v peněžním vyjádření 2,8 miliardy EUR. Souvisí to s lepším zhodnocením 5,4 milionu tun materiálů (plastů, oceli, hliníku, mědi, kritických surovin), které by byly recyklovány ve vyšší kvalitě nebo opětovně použity, a se skutečností, že by se v EU shromáždilo a zpracovalo až 3,8 milionu dalších vozidel s ukončenou životností. V roce 2035 by bylo k opětovnému použití a recyklaci odděleně shromážděno 350 tun vzácných zemin v materiálech permanentních magnetů (a 1 500 tun v roce 2040), což by významně přispělo k dosažení strategické autonomie EU v oblasti kritických surovin. Upřednostňovaná možnost přispívá především k cílům udržitelného rozvoje, kterými jsou udržitelné inovace (cíl č. 9), odpovědná spotřeba a výroba (cíl č. 12) a opatření v oblasti klimatu (cíl č. 13).

Celkové roční příjmy upřednostňované možnosti v roce 2035 činí 5,2 miliardy EUR, včetně 2,8 miliardy EUR úspor emisí CO₂ v peněžním vyjádření, při nákladech 3,3 miliardy EUR, což představuje 1,8 miliardy EUR čistých příjmů.

Náklady na upřednostňovanou možnost se odhadují na 66 EUR na vozidlo uvedené na trh v roce 2035. Odhaduje se, že vznikne 22 100 dalších pracovních míst, z toho 14 200 v malých a středních podnicích, převážně v subjektech provádějících demontáže a recyklaci.

Automobilový průmysl v EU sice bude mít krátkodobé náklady, ale upřednostňovaná možnost přinese také úspory energie, sníží závislost EU na materiálech pocházejících ze třetích zemí a zajistí, že přechod na elektrifikaci vozidel bude založen na udržitelných a oběhových obchodních modelech, což přispěje k dlouhodobé konkurenceschopnosti odvětví.

Upřednostňovaná možnost přinese odvětví nakládání s odpady jak náklady (spojené s investicemi do nových technologií), tak příjmy (spojené s vyšší hodnotou náhradních dílů a recyklovaných materiálů). Ačkoli se situace bude v jednotlivých členských státech a u různých hospodářských subjektů lišit v důsledku rozdílů v používaných technologiích

a nákladech práce, plánované změny významně posílí a zmodernizují odvětví demontáže, drcení a recyklace v EU.

Očekává se, že orgány členských států budou čelit omezeným nákladům spojeným s monitorováním a vymáháním dodržování nových právních předpisů. Náklady vzniknou především z důvodu inspekci, kontrol vývozu vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel a nutnosti přizpůsobit systémy registrace. Zvýšená digitalizace (pro hlášení o osvědčení o likvidaci, pro výměnu informací z vnitrostátních registrů vozidel o vývozu vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel a pro interoperabilitu s jednotným portálem) zase zvýší efektivitu donucovacích orgánů i podniků a sníží též jejich zátěž. Odhadované celkové náklady orgánů veřejné správy na dohled nad systémy rozšířené odpovědnosti výrobce, vymáhání pravidel a úpravu vnitrostátních systémů registrace vozidel činí přibližně 24 milionů EUR, což je méně než 2 EUR na vozidlo.

Spotřebitelé mohou čelit růstu cen nových vozidel o přibližně 39 EUR na vozidlo a nižším cenám (o 12 EUR na vozidlo) při prodeji ojetých vozidel v důsledku poklesu vývozu. Naopak se očekává, že opatření na podporu využití a prodeje použitých náhradních dílů povedou ke snížení nákupních cen a zlevnění oprav a údržby pro spotřebitele, což je přínosem.

Rozšířené požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností mohou pro malé a střední podniky představovat výzvu v podobě vyšších krátkodobých a střednědobých nákladů na provádění a přizpůsobení se novým technologiím zpracování. Více investic do odvětví recyklace automobilů, podpora trhu s druhotnými díly pro opětovné použití a snazší přístup k informacím o demontáži vozidla zároveň podpoří inovace, přinesou nové příležitosti pro malé a střední podniky a pomohou vytvořit nová pracovní místa v daném odvětví. K dalšímu zmírnění dopadů na malé a střední podniky slouží přísnější požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce, které umožňují kompenzovat náklady vyšší mírou sběru a kvalitou zpracování.

Pravidelné náklady na vozidlo spojené s přístupem „one-in, one-out“ se odhadují na 81,8 milionu EUR, tj. 5,45 EUR na nové vozidlo v případě balíčku upřednostňované možnosti. Upřednostňovaná možnost maximálně využívá potenciál digitalizace k zajištění efektivního prosazování nových požadavků v souladu se zásadou „digitalizace jako standard“. Bez digitalizace se dopady odhadují na 32,2 milionu EUR, tj. o 40 % vyšší.

• Účelnost právních předpisů a zjednodušení

Očekává se, že navrhované nařízení zlepší efektivnost a harmonizaci. Zohledňuje většinu návrhů uvedených ve stanovisku platformy Fit pro budoucnost (F4F)³⁴. Upřesnění postupů schvalování typu vozidla týkajících se stanovení jasných požadavků na oběhovost zefektivní postupy pro výrobce na jednotném trhu. Dalšího zjednodušení bude dosaženo centralizací omezení chemických látek podle nařízení REACH, hlavního právního předpisu EU upravujícího chemické látky. Pokud jde o nakládání s vozidly s ukončenou životností, sladění definic recyklace s rámcovou směrnicí o odpadech harmonizuje a usnadní právní výklad a umožní lepší srovnatelnost vykazovaných údajů. Stanovení systémů rozšířené odpovědnosti výrobce specifických pro vozidla s ukončenou životností zabrání nejednotným přístupům v jednotlivých členských státech. Tím se zvýší transparentnost a spravedlivé rozdělení finanční odpovědnosti mezi podniky zapojenými do zpracování vozidel s ukončenou životností.

³⁴ Další informace o vybraných návrzích ze stanoviska F4F jsou uvedeny v přílohách 1 a 5 zprávy o posouzení dopadů.

Digitalizace rovněž pomůže zlepšit sběr vozidel s ukončenou životností a vyřešit problém pohřešovaných vozidel zavedením digitálních hlášení v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a sdílením informací o registraci vozidel mezi členskými státy. Propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví umožní celním orgánům prosazovat nové podmínky vývozu ojetých vozidel. Využití potenciálu digitalizace bude zásadní pro to, aby malé a střední podniky, zejména menší a často rodinné firmy, mohly vstoupit na nové trhy tím, že se budou moci spojit s online platformami a vzdálenými trhy na místní i mezinárodní úrovni. Kromě toho se očekává, že stanovení povinného cíle pro obsah recyklovaných plastů oživí konkurenceschopnost subjektů provádějících demontáž, protože se stanou prvotním zdrojem dodávek vysoce kvalitních druhotných materiálů, po nichž je vysoká poptávka. Zvláštní pozornost byla věnována omezení povinnosti podávat zprávy na to, co je nezbytně nutné k posouzení a sledování provádění právních předpisů, upřednostnění digitálních řešení a ponechání volnosti v rozhodování o tom, jak by měly hospodářské subjekty podávat zprávy vnitrostátním orgánům.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné dopady na ochranu základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

K provedení návrhu budou vyžadováni zaměstnanci a finanční zdroje na nákup služeb. Očekává se, že některé požadavky na personální zajištění budou splněny v rámci stávajících přidělených finančních prostředků pro Komisi, avšak některé potřeby ohledně dalších externích zaměstnanců jsou uvedeny v příloženém legislativním finančním výkazu. Očekává se, že Evropská agentura pro chemické látky bude potřebovat omezené dodatečné zdroje, které budou stanoveny v následném legislativním návrhu týkajícím se právních předpisů v oblasti chemických látek.

Návrh obsahuje několik článků, v nichž jsou podrobně popsány další okruhy práce, které bude třeba provést k doplnění nařízení. Tato práce bude zahrnovat přijímání prováděcích aktů / aktů v přenesené pravomoci v průběhu následujícího roku až osmi let.

Mezi hlavní technické úkoly patří:

- zlepšení metodiky výpočtu míry recyklovatelnosti, opětovné použitelnosti a využitelnosti,
- zlepšení posuzování rizik u zbývajících výjimek pro nebezpečné látky (podpora agentury ECHA),
- výpočet a ověření pravidel pro obsah recyklovaných plastů, studie proveditelnosti ke stanovení cílů pro obsah recyklované oceli v automobilovém průmyslu a širší studie proveditelnosti, včetně ekonomického posouzení pro účely stanovení cílů pro obsah jiných recyklovaných materiálů a formáty prohlášení (na základě odborných znalostí a metodiky Společného výzkumného střediska, i když je nemusí nutně provést toto středisko),
- upřesnění požadavků na vyjímatelnost baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon, obecných informací o vyjímání dalších příslušných konstrukčních částí a sladění požadavků aktu o kritických surovinách s nařízením o bateriích (jak je uvedeno výše, na základě odborných znalostí Společného výzkumného střediska),

- aktualizace formátů pro schvalování typu a dokumentace, která se poskytuje orgánům udělujícím schválení typu,
- vypracování kritérií pro pas oběhovosti vozidla,
- zavedení přeshraničních mechanismů rozšířené odpovědnosti výrobce,
- změna pravidel pro výpočet a ověřování kvality zpracování vozidel (jak je uvedeno výše, na základě odborných znalostí Společného výzkumného střediska),
- digitalizace: vytvoření interoperabilních registrů vozidel a vývozních kontrol v reálném čase prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví, které budou nejprve založeny na platných požadavcích na technickou způsobilost a v druhém kroku na posouzení rizik (úzká spolupráce mezi GŘ ENV, GŘ MOVE a GŘ TAXUD),
- postupné rozšiřování rozsahu kategorií vozidel a příprava na přezkum osm let po vstupu v platnost.

Komise bude k provádění těchto technických úkolů potřebovat další zaměstnance:

- 0,5 smluvního zaměstnance v přepočtu na plný pracovní úvazek v roce 2024,
- 3,0 smluvního zaměstnance v přepočtu na plný pracovní úvazek v roce 2025,
- 4,0 smluvního zaměstnance v přepočtu na plný pracovní úvazek v letech 2026 a 2027 a jednoho vyslaného národního odborníka v přepočtu na plný pracovní úvazek.

Celkové náklady na provádění, včetně nákladů na zaměstnance Komise, se na základě nejnovějších platových tabulek odhadují na částku ve výši 4,346 milionu EUR.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Provádění navrhovaného nařízení bude monitorováno pomocí několika ukazatelů, které budou sledovat takové informace, jako je objem recyklovaných materiálů použitých v nových vozidlech, míra recyklace konkrétních materiálů z vozidel s ukončenou životností, materiály / konstrukční části / díly vyjmuté před drcením, podíl použitých náhradních dílů na trhu, počet vozidel s ukončenou životností shromážděných a zpracovaných v souladu s požadavky na vozidla s ukončenou životností a objem vyvezených ojetých vozidel. Více informací o těchto ukazatelích obsahuje zpráva o posouzení dopadů.

Obecný přezkum nařízení je plánován po uplynutí osmi let od jeho vstupu v platnost.

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Kapitola I obsahuje obecná ustanovení.

Článek 1 stanoví předmět tohoto nařízení a *článek 2* uvádí jeho oblast působnosti. Většina jeho ustanovení se vztahuje na vozidla kategorií M₁ a N₁ (osobní automobily a dodávková vozidla). Některá ustanovení o nakládání s vozidly s ukončenou životností a o požadavcích na vývoz se vztahují také na některá vozidla kategorie L (vozidla kategorií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e}), nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla (vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a O).

Článek 3 stanoví definice nezbytné pro účely tohoto nařízení. Některé definice jsou převzaty ze zrušených směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES nebo ze stávajících právních předpisů EU, jako jsou směrnice 1999/37/ES, 2008/98/ES a 2014/45/EU nebo nařízení (EU) 2018/858.

Kapitola II obsahuje požadavky na oběhovost týkající se projektu vozidla, které se ověřují v procesu schvalování typu.

Článek 4 stanoví minimální požadavky na opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost typů vozidel a upřesňuje míru, které má každý typ dosáhnout. Zmocňuje Komisi k přijetí prováděcích aktů, jimiž se stanoví metodika výpočtu a ověřování této míry.

Článek 5 omezuje používání olova, kadmia, rtuti a šestimocného chromu ve vozidlech a příloha III obsahuje výjimky z tohoto omezení. Komise přijme akty v přenesené pravomoci, kterými tuto přílohu přizpůsobí technickému a vědeckému pokroku.

Článek 6 požaduje, aby každý typ vozidla obsahoval alespoň 25 % plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele a aby 25 % takového materiálu pocházelo z recyklovaných vozidel s ukončenou životností. Rovněž zmocňuje Komisi k přijetí aktů v přenesené pravomoci, kterými se stanoví cíle pro obsah jiných recyklovaných materiálů. Stanovení těchto potenciálních cílů musí být podloženo podrobným posouzením.

Článek 7 stanoví obecnou povinnost, že projekt nových vozidel nesmí bránit vyjmutí dílů a konstrukčních částí, které mají významný potenciál pro opětovné použití, když se vozidla stanou odpadem. Stanoví také požadavek, aby vozidla byla projektována způsobem, který umožňuje vyjmutí a výměnu baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon z typu vozidla jak ve fázi používání, tak ve fázi odpadu.

Kapitola III stanoví požadavky na informace a označování pro výrobce.

Článek 8 určuje způsob, jakým výrobcí musí během procesu schvalování typu prokázat shodu svých typů vozidel s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

Článek 9 zavádí povinnost vypracovat strategii oběhovosti pro každý nový typ vozidla, která obsahuje aspekty vyjmenované v příloze IV. Výrobci by měli strategie jednou za pět let aktualizovat a měli by v nich shrnout výsledek opatření, která přijali ke splnění svých závazků.

Článek 10 ukládá výrobcům povinnost uvádět v dokumentaci o schválení typu podíl obsahu uváděných recyklovaných materiálů obsažených ve vozidlech.

Článek 11 ukládá výrobcům povinnost poskytovat informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů obsažených ve vozidlech. Tyto informace musí být bezplatně přístupné provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby.

Článek 12 se týká označování dílů, konstrukčních částí a materiálů obsažených ve vozidlech v souladu s normami pro kódování materiálů. Podrobná pravidla pro označování motorů na elektrický pohon obsahujících permanentní magnety jsou stanovena v příloze VI.

Článek 13 zavádí pas oběhovosti vozidla, digitální nástroj sloužící k lepšímu poskytování informací o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidla způsobem, který je v souladu s dalšími digitálními informačními nástroji a platformami, které v automobilovém průmyslu již existují nebo se dále vyvíjejí.

Kapitola IV stanoví pravidla pro nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Oddíl 1 obsahuje ustanovení, podle nichž musí členské státy určit orgány odpovědné za provádění a vymáhání kapitol IV a V (*článek 14*) a za stanovení obecných podmínek pro vydávání povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení (*článek 15*).

Oddíl 2 stanoví požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce.

Článek 16 zavádí obecnou povinnost výrobců v oblasti odpovědnosti a vymezuje její rozsah. *Článek 17* požaduje, aby členské státy vytvořily registr, který bude sledovat plnění těchto požadavků ze strany výrobců. Výrobci, kteří nejsou registrováni, nesmějí dodávat vozidla na trh na území členského státu. *Článek 18* se týká organizací odpovědnosti výrobců. *Článek 19* stanoví podmínky pro schvalování výrobců v případě individuálního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce a organizací odpovědnosti výrobců. *Článek 20* uvádí náklady spojené s nakládáním s vozidly s ukončenou životností, které by měly být hrazeny z finančních příspěvků výrobců. *Článek 21* stanoví harmonizovaná kritéria pro modulaci těchto poplatků. *Článek 22* stanoví pravidla pro mechanismus přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě. Zmocňuje Komisi k přijetí aktů v přenesené pravomoci týkajících se podrobných pravidel pro uplatňování kritérií pro modulaci poplatků a mechanismu přidělování nákladů v rámci přeshraniční rozšířené odpovědnosti výrobce.

Oddíl 3 se zabývá sběrem vozidel s ukončenou životností.

Článek 23 stanoví povinnost výrobců zřídít systémy sběru vozidel s ukončenou životností a účastnit se jich a stanoví požadavky na tyto systémy. Zároveň ukládá členským státům povinnost zajistit řádné fungování těchto systémů.

Článek 24 zavádí povinnost odevzdat všechna vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Článek 25 upřesňuje povinnost autorizovaných zpracovatelských zařízení vydávat osvědčení o likvidaci pro všechna zpracovaná vozidla s ukončenou životností.

Článek 26 uvádí povinnosti vlastníků vozidel týkající se odevzdání vozidla po dosažení fáze ukončení životnosti do autorizovaného zpracovatelského zařízení a předložení následného osvědčení o likvidaci pro účely vyřazení vozidla z registru.

Oddíl 4 se zabývá zpracováním vozidel s ukončenou životností.

Článek 27 stanoví povinnosti autorizovaných zpracovatelských zařízení, pokud jde o konkrétní opatření potřebná k řádnému zpracování vozidel.

Článek 28 stanoví obecné požadavky na drcení vozidel s ukončenou životností. Zakazuje také směšování vozidel s ukončenou životností, jejich dílů, konstrukčních částí a materiálů s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními.

Článek 29 zavádí požadavky na odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností s tím, že odčerpané tekutiny a kapaliny musí být skladovány odděleně, stejně jako díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom. Zdůrazňuje také, že vyjmuté baterie elektrických vozidel musí být skladovány a zpracovány v souladu s nařízením (EU) 2023/[baterie].

Článek 30 ukládá autorizovaným zpracovatelským zařízením povinnost vyjmout před drcením díly a konstrukční části uvedené v příloze VII části C a stanoví podmínky, za nichž je povolena výjimka z tohoto požadavku.

Článek 31 stanoví povinnosti týkající se vyjmutých dílů a konstrukčních částí za účelem posouzení jejich vhodnosti pro opětovné použití, repasování, renovaci, recyklaci nebo jiné zpracování a způsob, jakým by měly být označeny. Uvádí také seznam dílů, které by neměly být opětovně použity, repasovány ani renovovány.

Článek 32 stanoví požadavky na obchodování s použitými, repasovanými a renovovanými díly a konstrukčními částmi. Tyto díly a konstrukční části musí být řádně označeny a musí se na ně vztahovat záruka.

Článek 33 uvádí, že členské státy musí přijmout pobídky na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí.

Článek 34 stanoví tři cíle: o opětovném použití a recyklaci vozidel s ukončenou životností, o jejich opětovném použití a využití a o recyklaci plastů.

Článek 35 zavádí zákaz skládkování neinertních odpadů, které nejsou zpracovány technologií po drcení.

Článek 36 stanoví pravidla pro výpočet cílů pro opětovné použití, recyklaci a využití v situacích, kdy jsou vozidla s ukončenou životností odesílána ke zpracování do jiné země.

Kapitola V stanoví pravidla pro ojetá vozidla a jejich vývoz.

Oddíl 1 se týká statusu ojetých vozidel. *Článek 37* ukládá vlastníkovvi vozidla, který převádí jeho vlastnictví, povinnost prokázat, že vozidlo, které je předmětem převodu, není vozidlem s ukončenou životností.

Oddíl 2 obsahuje několik ustanovení upravujících vývoz ojetých vozidel.

Článek 38 stanoví podmínky pro vývoz ojetých vozidel: nemělo by se jednat o vozidla s ukončenou životností podle kritérií stanovených v příloze I a vozidla musí být způsobilá k provozu na pozemních komunikacích. Vysvětluje také, jak budou celní orgány ověřovat, zda a jak vozidla splňují tyto požadavky.

Článek 39 ukládá celním orgánům povinnost automaticky a elektronicky ověřovat soulad vozidel určených k vývozu s požadavky na vývoz.

Článek 40 stanoví, kdy by celní orgány měly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu.

Článek 41 uvádí, kdy by celní orgány měly pozastavit propuštění ojetého vozidla k vývozu, *článek 42* se týká situací, kdy by mělo být ojeté vozidlo propuštěno k vývozu, a *článek 43* stanoví důvody pro odmítnutí propustit vozidlo k vývozu.

Článek 44 pojednává o spolupráci mezi orgány a výměně informací týkajících se cel a *článek 45* se zabývá elektronickým systémem, který se má za tímto účelem používat.

Kapitola VI obsahuje ustanovení o prosazování pravidel obsažených v nařízení.

Článek 46 ukládá členským státům povinnost provádět pravidelné kontroly autorizovaných zpracovatelských zařízení, provozovatelů zařízení oprav a údržby a dalších zařízení a hospodářských subjektů, které mohou zpracovávat vozidla s ukončenou životností.

Článek 47 ukládá členským státům povinnost zavést účinné mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, které umožní výměnu údajů potřebných podle tohoto nařízení.

Článek 48 vyžaduje, aby členské státy zavedly účinné, přiměřené a odrazující sankce za porušení tohoto nařízení.

Článek 49 stanoví pravidla pro podávání zpráv členských států Komisi o údajích týkajících se sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností, jakož i pro plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce.

Kapitola VII je standardní kapitola s články o aktech v přenesené pravomoci (*článek 50*) a o prováděcích aktech (*článek 51*).

Kapitola VIII obsahuje změny nařízení (EU) 2019/1020 a nařízení (EU) 2018/858.

Kapitola IX je standardní kapitola o závěrečných ustanoveních s články týkajícími se požadavku na hodnocení nařízení osm let po jeho přijetí (*článek 55*), o zrušení a přechodných ustanoveních (*článek 56*) a o vstupu v platnost (*článek 57*).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“³ (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobní politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.
- (2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

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

vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa⁴, které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zvaží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada⁵ a Parlament⁶ rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES⁷ stanoví harmonizované požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle pro opětovné použití a recyklaci vozidel a jejich opětovné použití a využití. Zavádí povinnosti týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i povinnosti pro hospodářské subjekty, zejména omezení používání těžkých kovů ve vozidlech. Vytváří také základní pravidla pro rozšířenou odpovědnost výrobce, která vyžadují, aby výrobci vozidel hradili část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností.
- (4) Komise ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES⁸ zdůraznila, že směrnice účinně plní mnoho svých počátečních cílů, zejména odstranění kadmia, olova, rtuti a šestimocného chromu z vozidel, zvýšení počtu sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností a dosažení cílů v oblasti využití a recyklace. V hodnocení však bylo zjištěno, že směrnice se dostatečně nezabývá důležitými otázkami spojenými se sběrem vozidel s ukončenou životností a že již není přizpůsobena tak, aby zajistila vysokou kvalitu zpracování těchto vozidel.
- (5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES⁹ upravuje schvalování typu vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, aby

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

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

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

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

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

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

tato vozidla mohla ve fázi ukončení své životnosti splnit cíle stanovené ve směrnici 2000/53/ES. Uvedená směrnice nebyla účinná, pokud jde o podstatné zlepšení opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nových vozidel, a není přizpůsobena vlastnostem nových vozidel, které se od vstupu uvedené směrnice v platnost výrazně změnily.

- (6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹⁰ zavedlo komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a systém dozoru nad trhem s nimi s cílem zajistit řádné fungování jednotného trhu a nabídnout vysokou úroveň environmentální výkonnosti. Je zapotřebí samostatného regulačního aktu pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. Je nezbytné formulovat ustanovení a požadavky týkající se oběhovosti vozidel v procesu EU schvalování typu. Pro zajištění souladu vozidel s těmito požadavky je nutné zajistit jejich ověření v procesu EU schvalování typu. Na schválení typu vydaná podle tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích. Na schválení typu vydaná v souladu s požadavky tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích.
- (7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.
- (8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M₁) a lehká užitková vozidla (N₁), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem

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

zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztržení jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M₁ a N₁, ale částečně také na některá vozidla kategorie L (L_{3e}–L_{7e}), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorií M₁ a N₁ po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_{3e}–L_{7e}) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

- (9) Problémy s vývozem ojetých vozidel se týkají nejen osobních (M₁) a lehkých užitkových vozidel (N₁), ale také, jak ukazují studie¹¹, větších vozidel. Proto by se tato ustanovení měla vztahovat i na těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci víceetapového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo.
- (11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů¹² k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností.
- (12) Hodnocení směrnice 2000/53/ES dospělo k závěru, že ustanovení této směrnice o projektování vozidel, jejichž cílem je usnadnit demontáž vozidel a využití recyklovaných materiálů, mají velmi omezený dopad na projektování a výrobu nových vozidel, neboť nejsou dostatečně podrobná, konkrétní a měřitelná.

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

¹² Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.
- (14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“)¹³ Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly po celý svůj životní cyklus žádné nepříznivé účinky na lidské zdraví nebo životní prostředí.
- (15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006¹⁴. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení zavedena omezení používání látek

¹³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) 667 final).

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnice Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).

upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021¹⁵. Toto nařízení by proto nemělo poskytovat možnost omezit ve vozidlech jakékoli jiné látky než olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom.

- (16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/[baterie]¹⁶. Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do uvedeného nařízení a neměly by být upraveny v tomto nařízení. Před zavedením takových omezení podle nařízení (EU) 2023/[baterie] by mělo být provedeno komplexní posouzení podle uvedeného nařízení s cílem vyhodnotit, zda je výjimka stále vyžadována a v jakém rozsahu.
- (17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.
- (18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.
- (19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [datum] 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L [...]).

spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

- (20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.
- (21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztríděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.
- (22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.

- (23) V souladu s požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [akt o kritických surovinách]¹⁷ a vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o recyklovaném obsahu ve vozidlech a o kritických surovinách používaných v dílech a konstrukčních částech vozidel, měla by se tato ustanovení použít jako odvětvové provedení ustanovení obsažených v nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Tím se zajistí zefektivnění a integrace různých povinností týkajících se informací, označování a vyjímání podle postupů tohoto nařízení s ohledem na povinnosti týkající se jiných dílů, konstrukčních částí a materiálů.
- (24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
- (25) Systém schvalování typu stanovený v nařízení (EU) 2018/858 vyžaduje, aby výrobci konstruovali svá vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu se schváleným typem vozidla. Aby bylo zajištěno, že výrobci splňují požadavky na oběhovost, které se na ně vztahují ve fázi schvalování typu a které jsou stanoveny v tomto nařízení, a že orgány udělující schválení typu mohou ověřit jejich splnění, je nezbytné, aby výrobci zahrnuli do dokumentace informace požadované pro postup schvalování typu. Aby se zvýšila transparentnost a bylo zajištěno, že požadované informace o schválení typu jsou předkládány způsobem, který je v souladu s požadavky jiných právních předpisů upravujících požadavky na schvalování typu vozidel, měla by Komise změnit pravidla stanovená v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/683¹⁸, která standardizují dokumenty a informace, jež mají být zahrnuty do dokumentace, a upřesňují tak správní požadavky na schvalování typu.
- (26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti pro každý nový typ a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a měla by být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných

¹⁷ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

¹⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).

výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.

- (27) Aby se zvýšila transparentnost používání recyklovaných materiálů v automobilovém průmyslu a byly poskytnuty pobídky ke zvýšení úrovně recyklovaného obsahu, měli by být výrobci vozidel povinni předložit technickou dokumentaci, která by uváděla procento recyklovaných materiálů přítomných v nových typech vozidel, které jsou předkládány ke schválení typu. Tento požadavek by se měl vztahovat na vybrané materiály, u nichž by zvýšení úrovně recyklovaného obsahu ve vozidlech mělo obzvláště významné přínosy pro životní prostředí. Jako součást žádosti o schválení typu by mělo být orgánu udělujícímu schválení typu společně s dalšími dokumenty předloženo povinné prohlášení.
- (28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobcí vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobcí a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.
- (29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

- (30) Výrobci a jejich dodavatelé by měli používat normy pro kódování konstrukčních částí a materiálů, které byly původně zavedeny v rozhodnutí Komise 2003/138/ES¹⁹, pro označování a identifikaci plastových a elastomerových dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel. Měli by zajistit, aby všechny díly a konstrukční části vozidel byly označeny v souladu s ostatními použitelnými právními předpisy Unie, zejména pokud jde o označování baterií a permanentních magnetů obsažených ve vozidlech, která uvádějí na trh. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VI, která upřesňuje, jak by díly a konstrukční části vozidel měly být označeny.
- (31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků]²⁰ a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7]²¹, vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.
- (32) S cílem zajistit, aby výrobci a další hospodářské subjekty podléhali ve všech členských státech stejným pravidlům, je nutné stanovit harmonizovaná pravidla pro nakládání s odpady z vozidel s ukončenou životností. To by mělo vést k vysoké úrovni ochrany lidského zdraví a životního prostředí v celé Unii. Výsledkem by byla i další harmonizace kvality služeb v oblasti nakládání s odpady poskytovaných hospodářskými subjekty a usnadnilo by to fungování trhu s druhotnými surovinami.
- (33) Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má technickou, finanční a organizační kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.
- (34) Směrnice 2000/53/ES zavádí základní povinnost výrobců vozidel hradit část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. Na základě této povinnosti, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a v souladu s obecnými minimálními požadavky

¹⁹ Rozhodnutí Komise 2003/138/ES ze dne 27. února 2003, kterým se stanoví normy označování konstrukčních částí a materiálů pro vozidla podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 53, 28.2.2003, s. 58).

²⁰ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.

²¹ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES²², je vhodné stanovit na úrovni Unie požadavky týkající se odpovědnosti výrobců vozidel v souvislosti s nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Výrobci by měli mít rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která uvedli na trh, jakmile tato vozidla dosáhnou fáze ukončení životnosti. Součástí rozšířené odpovědnosti výrobce by měla být povinnost zajistit, aby vozidla, která výrobci dodávají na trh v členském státě, byla sbírána a zpracovávána v souladu s tímto nařízením a aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří tato vozidla zpracovávají, plnili cíle recyklace stanovené tímto nařízením.

- (35) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. Registr by měl být rovněž používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce. Vlastnosti a procesní aspekty spojené s tímto registrem by měly být rovněž v souladu s registrem výrobců zřízeným podle nařízení (EU) 2023/[OP: baterie], aby výrobci vozidel a výrobci baterií mohli používat tentýž registr.
- (36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit jmenovaného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.
- (37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací.
- (38) Výrobci by měli financovat část nákladů na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků stanovených v tomto nařízení, zejména povinností zaměřených na zajištění vyšší kvality druhotných surovin získávaných z vozidel. Přesná výše nákladů na tyto operace, které by měli hradit výrobci, by měla být určena s přihlédnutím k příjmům, které autorizovaná zpracovatelská zařízení a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady získávají z prodeje použitých náhradních dílů nebo konstrukčních částí a druhotných surovin získaných z vozidel s ukončenou životností. Za tímto účelem by měly příslušné orgány ve spolupráci s výrobcí a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sledovat průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování, jakož i výši finančních příspěvků hrazených výrobcí, aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení nákladů mezi všechny zainteresované hospodářské subjekty.
- (39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).

řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.

- (40) Výrobci, kteří se rozhodnou plnit své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, by měli rovněž poskytnout záruku, která bude použita k pokrytí nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností. Tyto záruky lze použít zejména v případech, kdy se dotyční výrobci dostanou do platební neschopnosti nebo trvale ukončí svou činnost.
- (41) V případě, že výrobce vykonává své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců, měly by být finanční příspěvky hrazené výrobcem modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.
- (42) Jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Za tímto účelem by měl výrobce jmenovat zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců.
- (43) Aby bylo zajištěno plnění těchto povinností a zamezilo se narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení dalších podrobných pravidel týkajících se povinností výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností přeshraničních mechanismů.
- (44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

- (45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.
- (46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.
- (47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo vydat osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES²³ a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovu vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.
- (48) Navzdory povinnosti podle směrnice 2000/53/ES předat všechna vozidla s ukončenou životností ke zpracování do autorizovaného zpracovatelského zařízení existuje velmi významný podíl vozidel, o nichž není známo, kde se nacházejí, a která mohla být buď nezákonně zpracována, nebo vyvezena jako vozidla s ukončenou životností, nebo jejichž status není řádně nahlášen registračním orgánům členských států. Taková vozidla se označují jako „pohřešovaná vozidla“. Členské státy by měly posílit spolupráci, aby se snížil počet pohřešovaných vozidel. Uznávání osvědčení o likvidaci vydaných v jiném členském státě a povinnost informovat orgány členských států, v nichž je vozidlo registrováno, o tom, že bylo vydáno osvědčení o likvidaci, by měly umožnit lepší sledování místa, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí.
- (49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla.
- (50) V zájmu zajištění jednotného zpracování vozidel s ukončenou životností v Unii způsobem šetrným k životnímu prostředí je nezbytné zajistit, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení přijímala a zpracovávala všechna vozidla s ukončenou

²³ Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

životností, díly, konstrukční části a materiály, včetně odpadních dílů z oprav vozidel, v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení, nejlepšími dostupnými technikami a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU²⁴.

- (51) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských zařízení při nakládání s vozidly s ukončenou životností způsobem, který nemá nepříznivý vliv na životní prostředí nebo lidské zdraví a přispívá k dosažení cílů oběhového hospodářství Unie, je nutné stanovit povinnosti vztahující se na tato zařízení a zahrnující všechny jejich činnosti od přijetí a uskladnění vozidla s ukončenou životností až po jeho konečné zpracování.
- (52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.
- (53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, lidského zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek co nejdříve po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na člověka nebo životní prostředí.
- (54) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) 2023/ [OP: nařízení o bateriích] musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty všechny baterie zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.
- (55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.
- (56) Jakmile autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností, měla by na základě objektivních kritérií souvisejících s technickými vlastnostmi dílů a konstrukčních částí a požadavky na bezpečnost vozidla pečlivě posoudit a určit, zda jsou tyto díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci.

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

- (57) Nařízení (EU) 2023/[baterie] stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla.
- (58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmul, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.
- (59) Při hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že použité náhradní díly a konstrukční části jsou nabízeny veřejnosti neidentifikovanými poskytovateli a často pocházejí z nezákonných činností. Proto by měly být stanoveny nové požadavky týkající se obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Takové díly a konstrukční části by měly být především označeny štítkem s identifikačním číslem vozidla, z něhož byly díl nebo konstrukční část vyjmuty, a údaji o hospodářském subjektu, který je vyjmul, a měla by k nim být přiložena záruka.
- (60) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí by některé konstrukční části a díly, které byly vyjmuty z vozidel s ukončenou životností, neměly být opětovně používány, repasovány ani renovovány. Takové díly a konstrukční části by se neměly používat ani při výrobě nových vozidel, ani ve vozidlech, která již byla uvedena na trh.
- (61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.
- (62) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že definice recyklace v této směrnici je příliš široká a není v souladu se směrnicí 2008/98/ES, neboť za recyklaci považuje „zasypávání“. Nařízení by tudíž mělo sladit definici recyklace se směrnicí 2008/98/ES a vyloučit zasypávání z její oblasti působnosti.
- (63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné

hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

- (64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by se vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály neměly zpracovávat v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními, zejména za účelem lepšího oddělení mědi od ocelových frakcí.
- (65) V zájmu dalšího zvýšení kvality zpracování vozidel s ukončenou životností by nemělo být možné skládkovat frakce odpadu vzniklé z rozdrčených vozidel s ukončenou životností, které obsahují neinerntní odpad a které nejsou zpracovány technologií po drcení.
- (66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) č. 1013/2006.
- (67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v zásadě rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].
- (68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Pro posouzení statusu ojetého vozidla by měl jeho vlastník, ostatní hospodářské subjekty a příslušné orgány ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností, či nikoli. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy I, která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.
- (69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“²⁵ zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program OSN pro životní prostředí²⁶, a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by

²⁵ COM(2021) 400.

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

měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU²⁷. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

- (70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz, aniž by byl ztěžován obchod mezi Unií a třetími zeměmi. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a propojení registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu informací o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399²⁸. Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399.
- (71) V zájmu zajištění jednotných podmínek k provádění vývozních požadavků by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vývoji nezbytných elektronických systémů a zajištění jejich interakce s vnitrostátními systémy.
- (72) Členské státy by měly navzájem spolupracovat, aby zajistily účinné provádění požadavků upravujících vývoz ojetých vozidel a poskytovaly si vzájemnou pomoc. Součástí této pomoci by měla být výměna informací za účelem ověření statusu vozidel před jejich vývozem, včetně potvrzení informací o registraci v členském státě, kde byla dříve registrována. Kromě toho by členské státy měly v rámci komplexní spolupráce spolupracovat s orgány třetích zemí.

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

- (73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013²⁹. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.
- (74) Aby se předešlo riziku, že vozidla budou vyvážena bez požadovaných dokladů uvádějících identifikační číslo vozidla a technickou způsobilost vozidla a že nesplnění vývozních požadavků bude odhaleno až poté, co vozidlo opustí Unii, nemělo by být povoleno uplatňovat zjednodušené celní postupy podle nařízení (EU) č. 952/2013. Tyto postupy by celním orgánům bránily v provádění kontrol v reálném čase prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví, což by zvýšilo riziko porušení pravidel Unie pro vývoz ojetých vozidel.
- (75) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise považovala za nedostatek směrnice chybějící požadavky na povinné kontroly. Toto nařízení by proto mělo zavést minimální požadavky týkající se četnosti kontrol, jejich rozsahu a charakteristik zařízení podléhajících těmto kontrolám. Tím by byla zabezpečena konkurenceschopnost autorizovaných zpracovatelských zařízení ve vztahu k nelegálním provozovatelům a bylo by zajištěno trvalé dodržování podmínek povolení a požadavků na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností.
- (76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň 10 % autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení [OP]: nové nařízení o přepravě odpadů].
- (77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována.
- (78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo lidském zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

- (79) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Sankce by měly být zavedeny zejména za porušení ustanovení o vývozu ojetých vozidel, o odevzdávání vozidel s ukončenou životností v autorizovaných zpracovatelských zařízeních nebo na sběrných místech a o obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (80) Zavedení povinnosti podávat zprávy je nezbytné k zajištění řádného provádění, sledování a hodnocení právních předpisů Unie a k poskytování aktuálních informací o transparentnosti trhů. Správné a platné údaje jsou nezbytné k tomu, aby Komise mohla posoudit, zda opatření stanovená v nařízení řádně fungují, a v případě potřeby navrhnout další úpravy, jejichž cílem je zajistit zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí nebo zefektivnit provádění nařízení. S cílem omezit zátěž spojenou s podáváním zpráv by se měly oznamovat pouze údaje, které jsou nezbytné pro účely provádění tohoto nařízení, a podávání zpráv by měly usnadňovat digitální nástroje. Na základě těchto prvků by mělo být stanoveno, které údaje mají hospodářské subjekty oznamovat příslušným orgánům a členské státy Komisi. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění požadavků na podávání zpráv by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Prováděcí akty, které by měly nahradit rozhodnutí Komise 2005/293/ES³⁰, by měly rovněž stanovit metodiku pro výpočet a ověření, zda bylo dosaženo cílů opětovného použití, recyklace a využití.
- (81) Příslušné orgány členských států hrají důležitou úlohu při ověřování plnění povinností podle tohoto nařízení, které se týkají sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi, včetně lepšího sledování místa, kde se vozidla nacházejí, těmito orgány a boje proti nezákonnému nakládání s vozidly s ukončenou životností. Členské státy by tudíž měly požadovat, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a další příslušné hospodářské subjekty poskytovali příslušným orgánům údaje, které jim umožní lépe sledovat, jak jsou prováděna ustanovení o sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi.
- (82) Prováděcí pravomoci, které jsou tímto nařízením svěřeny Komisi, by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011³¹.
- (83) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla vhodné konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů³². Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

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

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

³² Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (84) Příloha II nařízení (EU) 2019/1020, která uvádí harmonizační právní předpisy Unie bez ustanovení o sankcích, by měla být změněna tak, aby byly z tohoto seznamu vypuštěny směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES, neboť je nezbytné, aby stávající nařízení obsahovalo ustanovení o sankcích.
- (85) Je zapotřebí zajistit, aby byla v průběhu procesu EU schvalování typu ověřena ustanovení a požadavky tohoto nařízení týkající se schvalování typu. Nařízení (EU) 2018/858 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise by měla pro účely řešení tohoto problému navrhnout revizi směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel³³. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členskými státy, pokud jde o elektronické zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.
- (87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování.
- (88) Zpráva Komise by měla rovněž obsahovat posouzení opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a posouzení toho, zda je třeba zlepšit sledovatelnost takových látek. Měla by také posoudit, zda je třeba zavést opatření týkající se látek, které mohou ovlivnit zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti, aby bylo dosaženo většího souladu s nařízením (EU) [ekodesign udržitelných výrobků].
- (89) Je nutné poskytnout hospodářským subjektům dostatek času, aby splnily své povinnosti podle tohoto nařízení, a členskými státy, aby vytvořily správní infrastrukturu potřebnou pro jeho používání. Použití tohoto nařízení by proto mělo být odloženo.

³³ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

- (90) Aby členské státy mohly přijmout nezbytná správní opatření týkající se zřízení systémů sběru a zároveň zachovat kontinuitu pro hospodářské subjekty a provozovatele zařízení pro nakládání s odpady, mělo by být zrušení směrnice 2000/53/ES odloženo.
- (91) Toto nařízení nemění pravidla pro omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech stanovená směrnicí 2000/53/ES ani výjimky z těchto omezení. Zavádí však jasnější pravidla pro to, jak má být během procesu schvalování typu ověřováno dodržování těchto omezení, jakož i dalších požadavků na oběhovost. S cílem zajistit, aby měli výrobci dostatek času na dosažení souladu s těmito pravidly, by jejich uplatňování mělo být odloženo. Proto by ustanovení směrnice 2000/53/ES týkající se omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu měla zůstat v platnosti, dokud se tato pravidla nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita a bylo zaručeno, že vozidla uváděná na trh Unie neobsahují tyto látky v jiných případech, než stanoví uvedená směrnice.
- (92) Toto nařízení rovněž obsahuje jasnější ustanovení o rozšířené odpovědnosti výrobce než směrnice 2000/53/ES. Jelikož zavedení těchto systémů a nezbytných vnitrostátních předpisů o opravňování výrobců a organizací odpovědnosti výrobců vyžaduje určitý čas, mělo by být uplatňování těchto ustanovení odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se tato ustanovení nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o financování nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností ze strany výrobců.
- (93) Toto nařízení rovněž obsahuje nové požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností, zejména na vyjmutí dílů a konstrukčních částí za účelem podpory jejich opětovného použití, repasování nebo renovace, jakož i zvýšení kvality recyklačních procesů. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady potřebují čas, aby se těmito novým požadavkům přizpůsobili, a jejich uplatňování by proto mělo být odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se tyto požadavky nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o zpracování vozidel s ukončenou životností.
- (94) Povinnosti podle směrnice 2000/53/ES týkající se podávání zpráv a související povinnosti týkající se předávání údajů Komisi by měly po určitou dobu zůstat v platnosti, aby byla zajištěna kontinuita do doby, než Komise přijme nová pravidla pro výpočet a formáty zpráv podle tohoto nařízení.
- (95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.
- (96) Vzhledem k tomu, že všechna pravidla pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti jsou obsažena v tomto nařízení, zrušení směrnice 2005/64/ES by mělo být v zájmu srozumitelnosti, logiky a zjednodušení odloženo. Tím se poskytne výrobcům dostatek času na to, aby zajistili, že typy vozidel, které projektují a konstruují, splňují požadavky na oběhovost, a schvalovacím orgánům na provedení nových pravidel.
- (97) Jelikož cílů tohoto nařízení, tj. přispět k fungování jednotného trhu, předcházet nepříznivým dopadům nakládání s vozidly s ukončenou životností a omezovat je a zajistit vysokou úroveň ochrany lidského zdraví a životního prostředí, nemůže být

uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale může jich být z důvodu potřeby harmonizace lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1 *Předmět*

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

Článek 2 *Oblast působnosti*

1. Toto nařízení se použije:
 - a) na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_1 and N_1 ve smyslu čl. 4 odst. 1 písm. a) bodu i) a čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení (EU) 2018/858;
 - b) ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 a O ve smyslu čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;
 - c) ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L_{3e} , L_{4e} , L_{5e} , L_{6e} a L_{7e} ve smyslu čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) č. 168/2013.
2. Toto nařízení se nepoužije na:
 - a) vozidla zvláštního určení definovaná v čl. 3 bodě 31 nařízení (EU) 2018/858;
 - b) jiné části vozidla, jejichž typ byl schválen v rámci víceetapového schvalování typu kategorie N_1 , N_2 , N_3 , M_2 nebo M_3 , než základní vozidlo;
 - c) vozidla vyráběná v malých sériích definovaná v čl. 3 bodě 30 nařízení 2018/858;
 - d) historická vozidla definovaná v čl. 3 bodě 7 směrnice 2014/45/EU.
3. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 a O nevztahují tato ustanovení:
 - a) článek 4 o opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel;
 - b) článek 5 o požadavcích na látky ve vozidlech;
 - c) článek 6 o minimálním recyklovaném obsahu ve vozidlech;
 - d) článek 7 o projektování umožňujícím vyjmutí a výměnu některých dílů a konstrukčních částí vozidel;
 - e) článek 8 o obecných povinnostech;

- f) článek 9 o strategii oběhovosti;
 - g) článek 10 o prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech;
 - h) článek 12 o označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech;
 - i) článek 13 o pasu oběhovosti vozidla;
 - j) článek 21 o modulaci poplatků;
 - k) článek 22 o mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě;
 - l) článek 28 o obecných požadavcích na drcení;
 - m) článek 30 o povinném vyjmutí dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití a recyklace před drcením;
 - n) článek 31 o požadavcích týkajících se vyjmutých dílů a konstrukčních částí;
 - o) článek 32 o obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi;
 - p) článek 33 o opětovném použití, repasování a renovaci dílů a konstrukčních částí;
 - q) článek 34 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;
 - r) článek 35 o zákazu skládkování neinertního odpadu;
 - s) článek 36 o přepravě vozidel s ukončenou životností.
4. Bez ohledu na odst. 1 písm. c) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} nevztahují tato ustanovení:
- a) články uvedené v odstavci 3;
 - b) článek 38 o kontrolách a požadavcích týkajících se vývozu ojetých vozidel;
 - c) článek 39 o automatizovaném ověřování identifikačního čísla vozidla a informací o statusu vozidla;
 - d) článek 40 o řízení rizik a celních kontrolách;
 - e) článek 41 o pozastavení;
 - f) článek 42 o propuštění k vývozu;
 - g) článek 43 o odmítnutí propuštění k vývozu;
 - h) článek 44 o spolupráci mezi orgány a výměně informací;
 - i) článek 45 o elektronických systémech.
5. Bez ohledu na odst. 2 písm. a) se na vozidla zvláštního určení vztahují tato ustanovení:
- a) článek 5 o požadavcích na látky ve vozidlech;
 - b) článek 16 o rozšířené odpovědnosti výrobce;
 - c) článek 20 o finanční odpovědnosti výrobců;
 - d) článek 23 o sběru vozidel s ukončenou životností;

- e) článek 24 o odevzdání vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení;
 - f) článek 25 o osvědčení o likvidaci;
 - g) článek 26 o povinnostech vlastníka vozidla;
 - h) článek 29 o odstranění znečišťujících látek;
 - i) článek 30 o povinném vyjmutí dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití a recyklace před drcením.
6. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) a c) se články 16, 19, 20, 27 a 46 až 49 použijí na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ a O s těmito úpravami:
- a) rozšířená odpovědnost výrobce uvedená v článku 16 zahrnuje povinnost výrobců těchto vozidel zajistit, aby vozidla, která poprvé dodali na trh na území členského státu a která se stanou vozidly s ukončenou životností, byla:
 - i) shromažďována v souladu s článkem 23;
 - ii) zbavena znečišťujících látek v souladu s článkem 29;
 - b) oprávnění uvedené v článku 19 se udělí po prokázání, že žadatel splňuje kritéria stanovená v čl. 19 odst. 2, pokud jde o sběr vozidel a odstraňování znečišťujících látek z nich;
 - c) finanční příspěvky, které mají výrobci hradit v souladu s čl. 20 odst. 1 písm. a), pokrývají náklady na sběr vozidel těchto kategorií a odstranění znečišťujících látek z nich, které nejsou kryty příjmy provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady spojenými s prodejem použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností zbavených znečišťujících látek nebo druhotných surovin recyklovaných z vozidel s ukončenou životností;
 - d) článek 27 se použije s výjimkou odst. 3 písm. c) a d);
 - e) články 46 až 49 se použijí pouze s ohledem na prosazování povinností použitelných pro tyto kategorie vozidel.

Článek 3 *Definice*

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
- 1) „vozidlem“ jakékoli vozidlo definované v čl. 3 bodě 15 nařízení (EU) 2018/858 nebo uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) č. 168/2013;
 - 2) „vozidlem s ukončenou životností“ vozidlo, které je odpadem podle definice v čl. 3 bodě 1 směrnice 2008/98/ES, nebo vozidlo, které je neopravitelné podle kritérií uvedených v příloze I části A bodech 1 a 2;
 - 3) „typem vozidla“ jakýkoli typ vozidla definovaný v čl. 3 bodě 32 nařízení (EU) 2018/858 nebo typ vozidla definovaný v čl. 3 bodě 73 nařízení (EU) č. 168/2013;
 - 4) „opětovnou použitelností“ možnost opětovného použití dílů nebo konstrukčních částí demontovaných z vozidla s ukončenou životností;

- 5) „opětovným použitím“ jakákoli operace, při které se díly nebo konstrukční části vozidel s ukončenou životností používají pro stejný účel, pro který byly původně určeny;
- 6) „recyklovatelností“ možnost recyklování dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
- 7) „využitelností“ možnost využívání dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
- 8) „dodavatelem“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která dodává díly, konstrukční části nebo materiály výrobci, který je používá k výrobě vozidel;
- 9) „plastem“ polymer ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (ES) č. 1907/2006, do kterého mohly být přidány přísady nebo jiné látky;
- 10) „kritickými surovinami“ kritické suroviny podle definice v čl. 2 bodě 2 nařízení (EU) [akt o kritických surovinách];
- 11) „odpadem od konečného spotřebitele“ odpad, který vzniká z výrobků po jejich uvedení na trh;
- 12) „vyjmutím“ ruční, mechanický, chemický, tepelný nebo metalurgický způsob manipulace, díky němuž lze cílové díly, konstrukční části nebo materiály z vozidel s ukončenou životností jednotlivě identifikovat jako samostatný výstupní tok nebo součást výstupního toku;
- 13) „motorem na elektrický pohon“ elektromotor, který přeměňuje elektrický příkon na mechanický výstupní výkon pro zajištění trakce vozidla;
- 14) „baterií elektrického vozidla“ baterie elektrického vozidla podle definice v čl. 3 bodě 14 nařízení (EU) 2023/ [baterie a odpadní baterie];
- 15) „autorizovaným zpracovatelským zařízením“ jakékoli zařízení nebo podnik, kterému je v souladu se směrnicí 2008/98/ES a tímto nařízením povoleno provádět sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností;
- 16) „zpracováním“ jakákoli činnost po předání vozidla s ukončenou životností do zařízení pro odstranění znečišťujících látek, demontáž, lisování, hrubé rozdělení, drcení, využití nebo přípravu na odstranění odpadu z drcení a veškeré další operace prováděné pro účely využití nebo odstranění vozidla s ukončenou životností a jeho dílů, konstrukčních částí a materiálů;
- 17) „drcením“ jakákoli operace používaná pro hrubé rozdělení nebo rozbíjení vozidel s ukončenou životností;
- 18) „provozovatelem zařízení oprav a údržby“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která v souvislosti se svou obchodní, podnikatelskou, řemeslnou nebo profesní činností poskytuje služby oprav nebo údržby, ať už nezávisle na výrobcích, nebo s jejich povolením;
- 19) „uvedením na trh“ první dodání vozidla na trh Unie;
- 20) „dodáním na trh“ dodání vozidla k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty, nebo bezplatně;
- 21) „provozovatelem zařízení pro nakládání s odpady“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která se v rámci své obchodní činnosti zabývá sběrem nebo zpracováním vozidel s ukončenou životností;

- 22) „výrobce“ jakýkoli producent, dovozce nebo distributor, který bez ohledu na použitý způsob prodeje, včetně smluv uzavřených na dálku ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice 2011/83/EU, v rámci své obchodní činnosti na území členského státu poprvé dodává vozidlo pro účely distribuce nebo použití;
- 23) „organizací odpovědnosti výrobců“ právní subjekt, který po finanční nebo po finanční a operativní stránce organizuje plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jménem několika výrobců;
- 24) „jmenovaným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která je usazena v členském státě, v němž výrobce poprvé dodává vozidlo na trh a který je odlišný od členského státu, kde je výrobce usazen, a kterou výrobce v souladu s čl. 8a odst. 5 třetím pododstavcem směrnice 2008/98/ES jmenuje pro účely plnění povinností výrobce podle kapitoly IV tohoto nařízení;
- 25) „druhotnými surovinami“ materiály, které byly získány recyklací a mohou nahradit primární suroviny;
- 26) „vlastníkem vozidla“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která má vlastnické právo k vozidlu, a není-li uvedeno jinak, jakýkoli držitel osvědčení o registraci;
- 27) „technologií po drcení“ techniky a technologie používané ke zpracování materiálů z vozidel s ukončenou životností po jejich drcení za účelem dalšího využití;
- 28) „repasováním“ operace, při níž se vyrobí nový díl nebo konstrukční část z dílů a konstrukčních částí, které jsou vyjmuty buď z vozidel, nebo z vozidel s ukončenou životností, a při níž se na dílu nebo konstrukční části provede alespoň jedna změna, která ovlivňuje jejich bezpečnost, výkon, účel nebo typ;
- 29) „renovací“ činnosti prováděné za účelem přípravy, čištění, zkoušení a v případě potřeby opravy dílu nebo konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel nebo vozidel s ukončenou životností, s cílem obnovit výkon nebo funkčnost tohoto dílu nebo konstrukční části v rámci zamýšleného použití a rozsahu výkonu původně plánovaných ve fázi projektu a platných v době jejich uvedení na trh;
- 30) „obalovými odpady“ obalové odpady podle definice v čl. 3 bodě 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/62/ES³⁴ [čl. 3 bod 20 nařízení (EU) [nařízení o obalech a obalových odpadech]];
- 31) „odpadním elektrickým a elektronickým zařízením“ odpadní elektrické a elektronické zařízení podle definice v čl. 3 odst. 1 písm. e) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/19/EU³⁵;
- 32) „neinertním odpadem“ odpad, který nesplňuje podmínky definice „inertního odpadu“ stanovené v čl. 2 písm. e) směrnice Rady 1999/31/ES³⁶;
- 33) „ojetým vozidlem“ vozidlo, které bylo registrováno v členském státě nebo jakékoli jiné zemi a není vozidlem s ukončenou životností;
- 34) „ojetým vozidlem určeným k vývozu“ ojeté vozidlo, které má být propuštěno do celního režimu stanoveného v článku 269 nařízení (EU) č. 952/2013;

³⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/62/ES ze dne 20. prosince 1994 o obalech a obalových odpadech (Úř. věst. L 365, 31.12.1994, s. 10).

³⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/19/EU ze dne 4. července 2012 o odpadních elektrických a elektronických zařízeních (OEEZ) (Úř. věst. L 197, 24.7.2012, s. 38).

³⁶ Směrnice Rady 1999/31/ES ze dne 26. dubna 1999 o skládkách odpadů (Úř. věst. L 182, 16.7.1999, s. 1).

- 35) „hospodářskými subjekty“ výrobci, sběrný, pojišťovny vozidel, dodavatelé, provozovatelé zařízení oprav a údržby, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a jakékoli jiné subjekty, které se zabývají projektováním vozidel, obchodem s ojetými vozidly nebo nakládáním s vozidly s ukončenou životností.
2. Kromě definic uvedených v odstavci 1 se použijí tyto definice:
- a) „odpad“, „odpadní oleje“, „držitel odpadu“, „nakládání s odpady“, „sběr“, „předcházení vzniku“, „recyklace“, „využití“, „zasypávání“, „odstranění“ a „systém rozšířené odpovědnosti výrobce“ stanovené v čl. 3 bodech 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 směrnice 2008/98/ES;
 - b) „schválení typu“, „vícestupňové schválení typu“, „konstrukční část“, „díly“, „náhradní díly“, „základní vozidlo“, „vozidlo vyráběné v malých sériích“, „vozidlo zvláštního určení“, „orgán pro dozor nad trhem“, „schvalovací orgán“, „výrobce“, „dovozce“ a „distributor“ stanovené v čl. 3 bodech 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nařízení (EU) 2018/858;
 - c) „registrace“, „osvědčení o registraci“, „pozastavení platnosti povolení“, „držitel osvědčení o registraci“ a „zrušení registrace“ stanovené v čl. 2 písm. b), c), d), e) a f) směrnice 1999/37/ES;
 - d) „historické vozidlo“, „technická prohlídka“ a „osvědčení o technické způsobilosti“ stanovené v čl. 3 bodech 7, 9 a 12 směrnice 2014/45/EU;
 - e) „látka vzbuzující obavy“ a „nosič dat“ stanovené v čl. 2 bodech 28 a 30 nařízení [ekodesign udržitelných výrobků].

KAPITOLA II POŽADAVKY NA OBĚHOVOST

Článek 4

Opětovná použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je zkonstruováno tak, aby bylo:
- a) opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnostních;
 - b) opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnostních.
2. Pro každý typ vozidla uvedený v odstavci 1 přijmou výrobci tato opatření:
- a) shromažďovat potřebné údaje v rámci celého dodavatelského řetězce, zejména údaje o povaze a hmotnosti všech materiálů použitých při výrobě vozidel, aby bylo zajištěno trvalé plnění požadavků;
 - b) uchovávat všechny ostatní příslušné údaje o vozidle, které jsou nutné pro postup výpočtu uvedený v písmeni e);
 - c) ověřovat správnost a úplnost informací obdržených od dodavatelů;
 - d) rozdělení materiálů je řízeno a dokumentováno;

- e) vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti pro účely odstavce 1 v souladu s metodikou, kterou Komise stanovila podle odstavce 3, nebo před přijetím této metodiky v souladu s normou ISO 22628:2002 v kombinaci s prvky uvedenými v části A přílohy II;
 - f) označovat díly a konstrukční části vozidel vyrobené z polymerů a elastomerů v souladu s čl. 12 odst. 1;
 - g) zajistit, aby díly a konstrukční části uvedené v části E přílohy VII nebyly opětovně použity při výrobě nových vozidel.
3. Komise do dne *[OP: uveďte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]* přijme prováděcí akt, kterým se stanoví nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla, s přihlédnutím k prvkům uvedeným v příloze II.

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

Článek 5

Požadavky na látky ve vozidlech

1. Přítomnost látek vzbuzujících obavy ve vozidlech a v jejich dílech a konstrukčních částech je co nejvíce omezena.
2. Kromě omezení podle přílohy XVII nařízení (ES) č. 1907/2006 a v příslušných případech omezení podle příloh I a II nařízení (EU) 2019/1021 a podle nařízení (EU) 2023/[OP: baterie] žádný typ vozidla, který je schválen ke dni *[OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]* podle nařízení (EU) 2018/858, neobsahuje olovo, rtuť, kadmium ani šestimocný chrom.
3. Odchylně od odstavce 2 mohou typy vozidel obsahovat olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom za podmínek a nejvýše v koncentracích stanovených v příloze III.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha III za účelem jejího přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku:
 - a) stanovením maximálních hodnot koncentrací, do kterých je přípustná přítomnost olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v určitých dílech, konstrukčních částech a stejnorodých materiálech vozidel;
 - b) vyjmutím některých dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel ze zákazu přítomnosti olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu stanoveného v odstavci 2, pokud jsou splněny tyto podmínky:
 - i) použití těchto látek je nevyhnutelné;
 - ii) je prokázáno, že socioekonomické přínosy převažují nad rizikem pro lidské zdraví nebo životní prostředí, které vyplývá z používání těchto látek;
 - iii) neexistují žádné vhodné alternativní látky nebo technologie;
 - c) vypuštěním dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel z přílohy III, pokud se lze použít olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu vyhnout;

- d) určením dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel, které se před dalším zpracováním vyjmou a které je třeba označit nebo u nichž je třeba umožnit identifikaci jinými vhodnými prostředky.

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

5. Evropská agentura pro chemické látky (dále jen „agentura“) vypracuje na žádost Komise a do dvanácti měsíců od podání žádosti zprávu o technické a ekonomické proveditelnosti alternativ týkajících se stávajících výjimek uvedených v příloze III a na základě tohoto posouzení odůvodněný návrh na konkrétní změnu výjimky.
6. Jakmile agentura obdrží žádost Komise, zveřejní na svých internetových stránkách oznámení, že bude vypracována zpráva o možné změně výjimky v příloze III, a vyzve všechny zúčastněné strany, aby do osmi týdnů ode dne zveřejnění oznámení předložily připomínky. Agentura zveřejní na svých internetových stránkách všechny připomínky obdržené od zúčastněných stran.
7. Nejpozději devět měsíců po předložení zprávy uvedené v odstavci 4 Komisi přijme Výbor pro socioekonomickou analýzu agentury zřízený podle čl. 76 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 1907/2006 stanovisko ke zprávě a ke konkrétním navrhovaným změnám. Agentura toto stanovisko neprodleně předloží Komisi.
8. Komise přijme akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 4 a zohlední socioekonomický dopad zavedení, změny nebo zrušení výjimky z omezení používání olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v typech vozidel, včetně dostupnosti alternativ a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí v celém životním cyklu vozidel.

Článek 6

Minimální recyklovaný obsah ve vozidlech

1. Plasty obsažené v každém typu vozidla, který je schválen ke dni *[OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]* podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně 25 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového odpadu od konečného spotřebitele.
Alespoň 25 % cíle stanoveného v prvním pododstavci se dosáhne zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla.
2. Do dne *[OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 23 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]* přijme Komise prováděcí akt v souladu s čl. 51 odst. 2, kterým pro účely odstavce 1 tohoto článku doplní toto nařízení stanovením metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel, jež mají být schváleny v souladu s tímto nařízením a nařízením (EU) 2018/858, a která má být do nich zabudována.

Minimální podíl recyklované oceli uvedený v prvním pododstavci vychází ze studie proveditelnosti vypracované Komisí. Studie bude dokončena do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 23 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], přičemž se zaměří zejména na tyto aspekty:

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

Komise může přijmout prováděcí akt, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v typech vozidel a do nich zabudované.

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

4. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise posoudí proveditelnost stanovení požadavku na minimální podíl:

- a) hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a zabudovaných do typů vozidel a
- b) neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a zabudovaných do permanentních magnetů v motorech na elektrický pohon.

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

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

- a) současná a předpokládaná dostupnost materiálů uvedených v druhém pododstavci, recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele;

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

Komise může přijmout prováděcí akt, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování podílu materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel.

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

Článek 7

Projektování umožňující vyjmutí a výměnu některých dílů a konstrukčních částí vozidel

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

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

KAPITOLA III POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 8 Obecné povinnosti

1. Výrobci prokážou, že nová vozidla, která vyrobili a která jsou uváděna na trh, jsou schváleného typu v souladu s požadavky nařízení (EU) 2018/858 a tohoto nařízení.
2. Pro účely schválení typu vozidel, na která se vztahují požadavky uvedené v člancích 4, 5, 6 nebo 7, výrobce předloží dokumenty prokazující splnění těchto požadavků a:
 - a) zahrne je do dokumentace podle článku 24 nařízení (EU) 2018/858 a
 - b) předloží je orgánu udělujícímu schválení typu v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2018/858.
3. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahuje požadavek uvedený v článku 9, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu strategii oběhovosti spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 nařízení (EU) 2018/858.
4. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 10, vypracuje výrobce informace uvedené v čl. 10 odst. 1 a předloží je v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení.
5. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 11, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu prohlášení potvrzující splnění požadavku podle čl. 11 odst. 1 v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení.

Článek 9 Strategie oběhovosti

1. Pro každý typ vozidla, který je schválen podle nařízení (EU) 2018/858 ke dni [*OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*], výrobce vypracuje strategii oběhovosti.
2. Strategie oběhovosti popisuje, jaká opatření výrobci přijmou v návaznosti na své povinnosti, aby zajistili splnění požadavků na oběhovost podle kapitoly II, které jsou ověřovány v postupech schvalování typu a které jsou použitelné na dotčený typ vozidla.
3. Strategie oběhovosti obsahuje prvky uvedené v části A přílohy IV.
4. Výrobce poskytne Komisi kopii strategie oběhovosti do 30 dnů po udělení schválení typu pro dotčený typ vozidla.
5. Výrobce sleduje opatření obsažená ve strategii oběhovosti a navazuje na ně a jednou za pět let strategii aktualizuje v souladu s částí B přílohy IV. Aktualizovaná strategie oběhovosti se předkládá orgánu udělujícímu schválení typu, který vydal schválení typu pro dotčený typ vozidla, a Komisi.
6. S výjimkou důvěrných informací Komise strategie oběhovosti a veškeré jejich aktualizace zveřejní.

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

Článek 10

Prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech

1. Pro každý typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, uvedou výrobci příslušný podíl recyklovaného obsahu:
 - a) neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria, boru v permanentních magnetech v motorech na elektrický pohon;
 - b) hliníku a jeho slitin;
 - c) hořčíku a jeho slitin;
 - d) oceli.Prohlášení se týká obsahu těchto recyklovaných materiálů přítomných v typu vozidla a podle podílu materiálu uvádí, zda je materiál recyklován z odpadu z výroby nebo z odpadu od konečného spotřebitele.
2. Orgány udělující schválení typu ověří, zda výrobci předložili požadovanou dokumentaci a zda tato dokumentace obsahuje informace uvedené v odstavci 1.
3. Odchylně od odstavce 1 se požadavek uvést podíl obsahu určitého recyklovaného materiálu neuplatní, pokud byl pro tento materiál stanoven cíl podle čl. 6 odst. 3 nebo 4.

Článek 11

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

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] výrobci poskytnou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím uvedeným v příloze V, čímž umožní přístup k následujícím položkám a jejich bezpečné vyjmutí a výměnu:
 - a) baterie elektrických vozidel zabudované ve vozidle;
 - b) motory na elektrický pohon zabudované ve vozidle;
 - c) díly, konstrukční části a materiály, které obsahují tekutiny a kapaliny uvedené v části B přílohy VII a které jsou obsaženy ve vozidlech;
 - d) díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, které jsou obsaženy ve vozidlech;

- e) díly a konstrukční části, které v době schválení typu vozidla obsahují kritické suroviny podle čl. 27 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) [akt o kritických surovinách];
 - f) digitálně kódované konstrukční části a díly ve vozidle, pokud takové kódování brání jejich opravě, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.
2. Výrobci zajistí spolupráci s provozovateli autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovateli zařízení oprav a údržby tím, že vytvoří nezbytné komunikační platformy pro poskytování a aktualizaci informací uvedených v odstavci 1 a informací upřesněných v příloze V.
- Výrobci poskytují informace uvedené v prvním pododstavci bezplatně. Výrobci mohou vybírat poplatky od provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelů zařízení oprav a údržby ve výši nezbytné k pokrytí administrativních nákladů na zpřístupnění požadovaných informací prostřednictvím komunikačních platform.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha V revizí seznamu dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel a rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat.

Článek 12

Označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech

1. Výrobci a jejich dodavatelé používají pro označování a identifikaci dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel nomenklaturu norem pro kódování konstrukčních částí a materiálů uvedených v bodech 1 až 3 přílohy VI.
2. Výrobci zajistí, aby motory na elektrický pohon obsahující permanentní magnety byly opatřeny výrazným, jasně čitelným a nesmazatelným štítkem s informacemi uvedenými v bodě 4 přílohy VI.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VI za účelem jejího přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku.

Článek 13

Pas oběhovosti vozidla

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 84 měsíců od data vstupu nařízení v platnost] má každé vozidlo uvedené na trh pas oběhovosti vozidla, který je v souladu s jinými ekologickými pasy vozidel zavedenými podle práva Unie a pokud možno je do nich začleněn.
2. Pas oběhovosti vozidla obsahuje informace podle článku 11 tohoto nařízení v digitálním formátu a je přístupný zdarma.
3. Výrobce, který uvádí vozidlo na trh, zajistí, aby informace v pasu oběhovosti vozidla byly přesné, úplné a aktuální.
4. Všechny informace uvedené v pasu oběhovosti vozidla jsou v souladu s pravidly zavedenými Komisí podle odstavce 6 a:
 - a) opírají se o otevřené standardy;
 - b) jsou vypracovány v interoperabilním formátu;

- c) jsou přenositelné prostřednictvím otevřené interoperabilní sítě pro výměnu dat bez proprietárního uzamčení;
 - d) jsou strojově čitelné, strukturované a prohledávatelné.
5. Pas oběhovosti vozidla, které se stalo vozidlem s ukončenou životností, přestane existovat nejdříve šest měsíců po vydání osvědčení o likvidaci tohoto vozidla s ukončenou životností.
6. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví pravidla týkající se:
- a) způsobu a technické specifikace řešení, které se má použít pro přístup k pasu oběhovosti vozidla;
 - b) požadavků na technický návrh a fungování pasu oběhovosti vozidla, včetně pravidel pro:
 - i) interoperabilitu pasu oběhovosti vozidla s jinými pasy, které vyžadují právní předpisy Unie;
 - ii) uchovávání a zpracování informací obsažených v pase oběhovosti vozidla;
 - iii) dostupnost pasu oběhovosti vozidla poté, co výrobce odpovědný za plnění povinností stanovených v odstavci 3 přestane existovat nebo ukončí svou činnost v Unii;
 - c) uvedení, změn a aktualizací informací obsažených v pase oběhovosti vozidla jinými třetími stranami, než je výrobce;
 - d) umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu oběhovosti vozidla.

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

Prováděcí akty uvedené v prvním pododstavci tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

KAPITOLA IV

NAKLÁDÁNÍ S VOZIDLY S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ODDÍL 1

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Příslušný orgán

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za povinnosti podle této kapitoly, zejména za sledování a ověřování toho, že výrobci a organizace odpovědnosti výrobců dodržují své povinnosti stanovené v člácích 15 až 36.
2. Každý členský stát může určit jeden z příslušných orgánů uvedených v odstavci 1, který bude fungovat jako kontaktní místo pro účely komunikace s Komisí.
3. Členské státy stanoví podrobnosti o organizaci a činnosti příslušných orgánů, včetně správních a procesních pravidel pro:

- a) registraci výrobců v souladu s článkem 17;
 - b) oprávnění výrobců a organizací odpovědnosti výrobců v souladu s článkem 19;
 - c) dohled nad dodržováním povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce v souladu s články 16 a 20;
 - d) sběr údajů o vozidlech a vozidlech s ukončenou životností v souladu s čl. 17 odst. 12 a čl. 49 odst. 6;
 - e) zpřístupňování informací v souladu s článkem 49.
4. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 3 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy sdělí Komisi názvy a adresy příslušných orgánů určených podle odstavce 1. Členské státy sdělí Komisi bez zbytečného prodlení všechny změny názvů nebo adres těchto příslušných orgánů.

Článek 15

Autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Aniž je dotčena směrnice 2010/75/EU, získá každé zařízení nebo podnik, které hodlají provádět zpracování vozidel s ukončenou životností, povolení příslušného orgánu v souladu s článkem 23 směrnice 2008/98/ES a splní podmínky stanovené v tomto povolení.
2. Za účelem vydání povolení podle odstavce 1 příslušný orgán ověří, zda má zařízení nebo podnik technickou, finanční a organizační kapacitu, která je nezbytná pro splnění povinností stanovených v článku 27.
3. V povoleních podle odstavce 1 se uvádí, že zpracovatelská zařízení jsou způsobilá vydávat osvědčení o likvidaci podle článku 25.
4. Příslušný orgán zajistí, aby podmínky povolení a postupy pro jeho udělení byly plně koordinovány, pokud je do těchto povolovacích řízení zapojen více než jeden příslušný orgán nebo více než jedno zařízení či podnik hodlající provádět zpracování vozidel s ukončenou životností.

ODDÍL 2

ROZŠÍŘENÁ ODPOVĚDNOST VÝROBCE

Článek 16

Rozšířená odpovědnost výrobce

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

Rozšířená odpovědnost výrobce zahrnuje povinnost výrobců zajistit, aby:

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

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

Článek 17 Registr výrobců

1. Do dne *[OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]* členské státy zřídí registr výrobců, který slouží ke sledování toho, že výrobci dodržují požadavky této kapitoly.
S cílem usnadnit registraci výrobců nebo jmenovaných zástupců pro rozšířenou odpovědnost výrobce ve všech členských státech odkazuje registr na internetové stránky dalších vnitrostátních registrů výrobců.
2. Výrobci se zaregistrují v registru uvedeném v odstavci 1. Za tímto účelem předloží žádost o registraci v každém členském státě, ve kterém poprvé dodají vozidlo na trh.
Výrobci podají žádost o registraci prostřednictvím systému elektronického zpracování dat podle odst. 8 písm. a).
Výrobci dodávají vozidla na trh členského státu, pouze pokud jsou oni nebo v případě oprávnění jejich jmenovaní zástupci pro rozšířenou odpovědnost výrobce v tomto členském státě zaregistrováni.
3. Žádost o registraci obsahuje informace uvedené v příloze VIII. Členské státy si mohou podle potřeby vyžádat další informace nebo dokumenty, aby mohly registr výrobců efektivně využívat.
4. Odchylně od odstavce 3 se informace podle bodu 1 písm. d) přílohy VIII uvádějí buď v žádosti o registraci podle odstavce 3, nebo v žádosti o oprávnění podle článku 19.
5. Jmenoval-li výrobce organizaci odpovědnosti výrobců v souladu s článkem 18, plní povinnosti podle tohoto článku obdobně tato organizace, pokud členský stát, v němž bylo vozidlo poprvé dodáno na trh, nestanoví jinak.
6. Povinnosti podle tohoto článku mohou být jménem výrobce plněny jmenovaným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce.
7. Členské státy mohou rozhodnout, že registrační postup podle tohoto článku a postup udělení oprávnění podle článku 19 tvoří jediný postup, pokud žádost o oprávnění splňuje požadavky stanovené v odstavcích 3 až 6 tohoto článku.
8. Příslušný orgán:
 - a) zpřístupní na svých internetových stránkách informace o postupu podávání žádostí prostřednictvím systému elektronického zpracování dat;
 - b) provádí registrace a poskytuje registrační číslo, a to nejpozději do dvanácti týdnů od okamžiku, kdy byly poskytnuty všechny informace požadované podle odstavců 2 a 3.
9. Příslušný orgán může:
 - a) stanovit postupy, pokud jde o požadavky a proces registrace, aniž by přidal podstatné požadavky k těm, které jsou stanoveny v odstavcích 2 a 3;
 - b) účtovat výrobcům přiměřené poplatky založené na nákladech vynaložených na zpracování žádostí uvedených v odstavci 2.

10. Příslušný orgán může odmítnout registraci výrobce nebo registraci výrobce zrušit, pokud informace uvedené v odstavci 3 a související listinné důkazy nejsou poskytnuty nebo nejsou dostatečné či pokud výrobce již nesplňuje požadavky stanovené v příloze VIII bodě 1 písm. d).
Příslušný orgán zruší registraci výrobce, pokud výrobce přestal existovat.
11. Výrobce nebo v příslušných případech jeho jmenovaný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců jmenovaná jménem výrobců, jež zastupuje, oznámí bez zbytečného odkladu příslušnému orgánu veškeré změny informací obsažených v registraci a jakékoli trvalé zastavení dodávek vozidel uvedených v registraci na trh na území členského státu.
12. Výrobce nebo v příslušných případech jeho jmenovaný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců podává příslušnému orgánu odpovědnému za registr zprávy o plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce.

Článek 18

Organizace odpovědnosti výrobců

1. Výrobci se mohou rozhodnout, že budou plnit své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, nebo mohou pověřit organizaci odpovědnosti výrobců oprávněnou v souladu s článkem 19, aby plnila povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jejich jménem.
2. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí důvěrnost údajů, které mají k dispozici, pokud jde o chráněné obchodní informace nebo informace, které lze přímo přiřadit k jednotlivým výrobcům nebo jejich jmenovaným zástupcům pro rozšířenou odpovědnost výrobce.
3. Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES zveřejňují organizace odpovědnosti výrobců na svých internetových stránkách s výhradou obchodního a průmyslového tajemství alespoň jednou ročně informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů výrobců, kteří pověřili danou organizaci odpovědnosti výrobců.
4. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady ve svých řídicích orgánech.

Článek 19

Oprávnění k plnění rozšířené odpovědnosti výrobce

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

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

Článek 20

Finanční odpovědnost výrobců

1. Finanční příspěvky hrazené výrobcem pokrývají tyto náklady spojené s vozidly, která výrobce dodává na trh:
 - a) náklady na sběr vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 23 až 26, a náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 27 až 30, 34 a 35, pokud nejsou hrazeny z příjmů provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady spojených s prodejem použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností zbavených znečišťujících látek nebo druhotných surovin recyklovaných z vozidel s ukončenou životností;
 - b) náklady na provádění osvětových kampaní zaměřených na zlepšení sběru vozidel s ukončenou životností;
 - c) náklady na zřízení systému oznamování podle článku 25;
 - d) náklady na shromažďování údajů a podávání zpráv příslušným orgánům.

2. Příslušný orgán v úzké spolupráci s výrobcí, organizacemi odpovědnosti výrobců a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sleduje:
 - a) průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování a příjmy provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady;
 - b) výši finančních příspěvků, které mají výrobci hradit organizacím odpovědnosti výrobců jmenovaným v případě kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, aby byly náklady spravedlivě rozděleny mezi všechny zúčastněné hospodářské subjekty.
3. Finanční příspěvky hrazené výrobcí, kteří dodávají na trh vozidla zvláštního určení, pokrývají pouze náklady uvedené v odst. 1 písm. a), které se týkají sběru těchto vozidel a odstranění znečišťujících látek z nich.
4. V případě individuálního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce poskytnou výrobci záruku na vozidla, která poprvé dodávají na trh na území členského státu. Tato záruka zajistí financování činností uvedených v odstavci 1, které se týkají těchto vozidel.

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

Záruka může mít formu účasti výrobce na vhodných programech financování nakládání s vozidly s ukončenou životností, pojištění recyklace nebo vázaného bankovního účtu.

Článek 21 *Modulace poplatků*

1. V případě kolektivního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce organizace odpovědnosti výrobců zajistí, aby finanční příspěvky, které jim výrobci hradí, byly upraveny s přihlédnutím k těmto skutečnostem:
 - a) hmotnost vozidla;
 - b) typ hnacího ústrojí;
 - c) míra recyklovatelnosti a opětovné použitelnosti typu vozidla, ke kterému vozidlo patří, na základě informací předložených orgánu udělujícímu schválení typu podle článku 4;
 - d) doba potřebná k demontáži vozidla v autorizovaném zpracovatelském zařízení, zejména v případě dílů a konstrukčních částí, které je třeba vyjmout před drcením podle článku 30;
 - e) podíl materiálů a látek, které brání kvalitnímu recyklačnímu procesu, jako jsou lepidla, kompozitní plasty nebo materiály vyztužené uhlíkem;
 - f) procentní podíl obsahu recyklovaných materiálů podle článků 6 a 10 použitých ve vozidle;
 - g) přítomnost a množství látek uvedených v čl. 5 odst. 2.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením podrobných pravidel pro způsob uplatňování kritérií podle odstavce 1.

Článek 22

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

1. Pokud se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností v jiném členském státě, než je členský stát, na jehož území bylo poprvé dodáno na trh, zajistí výrobce tohoto vozidla nebo organizace odpovědnosti výrobců, byla-li jmenována v souladu s článkem 18, pokrytí čistých nákladů na činnosti v oblasti nakládání s odpady podle článku 20, které vznikly provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v jiných členských státech.
2. Výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců, byla-li jmenována v souladu s článkem 18:
 - a) určí na základě písemného pověření jmenovaného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě;
 - b) vytvoří mechanismy přeshraniční spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady, kteří vykonávají činnosti v oblasti nakládání s odpady podle článku 20.
3. Členský stát, v němž se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, sleduje, zda výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, dodržují ustanovení odstavců 1 a 2. Sledování vychází z informací o provádění odstavců 1 a 2, ověřených výrobcí nebo organizacemi odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, a oznámených příslušným orgánům, a to zejména z informací o výpočtu a rozdělení nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností podle odstavce 1, s náležitým ohledem na zachování obchodních tajemství a jiné obavy týkající se konkurenceschopnosti.
4. Je-li to nezbytné k zajištění souladu s tímto článkem a k zamezení narušení jednotného trhu, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel pro povinnosti výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností mechanismů podle odstavce 1.

ODDÍL 3

SBĚR VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Článek 23

Sběr vozidel s ukončenou životností

1. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, zřídí systémy sběru, včetně sběrných míst, nebo se podílejí na jejich zřízení pro všechna vozidla s ukončenou životností patřící do kategorií vozidel, které poprvé dodali na trh na území členského státu.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, zřídí systémy sběru pro všechna vozidla s ukončenou životností.
2. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, zajistí, aby systémy sběru podle odstavce 1:
 - a) pokrývaly celé území členského státu;

- b) zajišťovaly dostatečnou dostupnost autorizovaných zpracovatelských zařízení s ohledem na počet obyvatel, hustotu zalidnění a očekávaný objem vozidel s ukončenou životností a aby se neomezovaly na oblasti, kde je sběr a následné nakládání s vozidly nejvýnosnější;
 - c) zajišťovaly sběr odpadních dílů z oprav vozidel;
 - d) umožňovaly sběr vozidel s ukončenou životností všech značek bez ohledu na jejich původ;
 - e) umožňovaly bezplatné odevzdání všech vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení podle čl. 24 odst. 2.
3. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, provádějí vzdělávací kampaně na podporu systému sběru vozidel s ukončenou životností a informují o důsledcích nevhodného sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi pro životní prostředí.
4. Členské státy mohou povolit zřízení sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností jiným provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady, než jsou autorizovaná zpracovatelská zařízení.
- Provozovatel zařízení pro nakládání s odpady, který provozuje sběrné místo:
- a) zajistí, aby sběrné místo splňovalo podmínky pro skladování vozidel s ukončenou životností stanovené v části A přílohy VII;
 - b) má oprávnění od příslušných orgánů podle článku 14 ke sběru vozidel s ukončenou životností a je zapsán v příslušném registru;
 - c) zaručí, že všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností budou do jednoho roku od převzetí předána do autorizovaného zpracovatelského zařízení, a
 - d) splňuje všechny ostatní použitelné podmínky pro skladování odpadů stanovené vnitrostátními právními předpisy.
5. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, včetně autorizovaných zpracovatelských zařízení, vystaví vlastníkovvi vozidla doklad v elektronické podobě, kterým potvrdí převzetí vozidla s ukončenou životností, a prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu v souladu s čl. 25 odst. 2 jej předloží příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.

Článek 24

Odevzdání vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení

1. Všechna vozidla s ukončenou životností se odevzdávají ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení.
2. Odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení je pro posledního vlastníka vozidla bezplatné, pokud ve vozidle s ukončenou životností nechybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí vozidla, s výjimkou baterie elektrického vozidla, nebo vozidlo s ukončenou životností neobsahuje odpad, který byl do něj přidán.

Článek 25
Osvědčení o likvidaci

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení vystaví pro posledního vlastníka vozidla s ukončenou životností osvědčení o likvidaci každého zpracovaného vozidla s ukončenou životností. Osvědčení o likvidaci obsahuje informace uvedené v příloze IX.
2. Osvědčení o likvidaci se vydává v elektronické podobě a předává se prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.
3. Je-li vozidlo s ukončenou životností, pro které bylo v členském státě vydáno osvědčení o likvidaci, registrováno v jiném členském státě, orgány pro registraci vozidel členského státu, v němž bylo vydáno osvědčení o likvidaci, informují příslušné orgány pro registraci vozidel členského státu, v němž je vozidlo registrováno, že pro dané vozidlo bylo vydáno osvědčení o likvidaci.
4. Příslušné orgány členského státu zruší registraci vozidla s ukončenou životností až po obdržení osvědčení o likvidaci tohoto vozidla.
5. Osvědčení o likvidaci vydaná v jednom členském státě se uznávají ve všech ostatních členských státech.

Článek 26
Povinnosti vlastníka vozidla

Vlastník vozidla, které se stane vozidlem s ukončenou životností:

- a) odevzdá vozidlo s ukončenou životností bez zbytečného odkladu do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo v případech uvedených v čl. 23 odst. 4 na sběrném místě poté, co obdrží informaci o tom, že vozidlo splňuje kterékoli z kritérií neopravitelnosti stanovených v části A bodech 1 a 2 přílohy I;
- b) předloží příslušnému orgánu pro registraci vozidel osvědčení o likvidaci.

ODDÍL 4
ZPRACOVÁNÍ VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Článek 27
Povinnosti pro autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály, jakož i odpadní díly z oprav vozidel byly přijímány a zpracovávány v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s tímto nařízením.
2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby veškeré zpracování vozidel s ukončenou životností bylo v souladu alespoň s články 28, 29, 30, 31, 34 a 35 a přílohou VII tohoto nařízení, a použijí nejlepší dostupné techniky definované v čl. 3 bodě 10 směrnice 2010/75/EU.
3. Autorizovaná zpracovatelská zařízení:

- a) skladují – i dočasně – všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s minimálními požadavky stanovenými v části A přílohy VII;
- b) odstraní ze všech vozidel s ukončenou životností znečišťující látky v souladu s článkem 29 a minimálními požadavky stanovenými v části B přílohy VII;
- c) vyjmou z vozidla s ukončenou životností před drcením nebo lisováním díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII pomocí ruční demontáže nebo (polo)automatické demontáže, a to nedestruktivním způsobem u konstrukčních částí s možností opětovného použití, repasování nebo renovace;
- d) zpracovávají všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES a s články 32, 34, 35 a 36 tohoto nařízení.

Kromě požadavků podle článku 35 směrnice 2008/98/ES autorizovaná zpracovatelská zařízení elektronicky uchovávají po dobu tří let záznam o provedeném zpracování vozidel s ukončenou životností a jsou schopna tyto informace na žádost příslušných vnitrostátních orgánů předložit.

- 4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VII přizpůsobením minimálních požadavků na zpracování vozidel s ukončenou životností vědeckému a technickému pokroku.
- 5. Členské státy vybízejí autorizovaná zpracovatelská zařízení, aby zavedla certifikované systémy environmentálního řízení v souladu s nařízením (ES) č. 1221/2009.

Článek 28

Obecné požadavky na drcení vozidel

- 1. Ode dne [*OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*] autorizovaná zpracovatelská zařízení a další provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady požadují, aby k vozidlům s ukončenou životností, která jim byla odevzdána k drcení, byly přiloženy tyto dokumenty:
 - a) dokumentace, která obsahuje identifikační číslo (VIN) dotčeného vozidla s ukončenou životností;
 - b) kopie osvědčení o likvidaci, které bylo vydáno pro příslušné vozidlo s ukončenou životností.
- 2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kterým jsou odevzdána vozidla s ukončenou životností nesplňující požadavky stanovené v odstavci 1:
 - a) oznámí nesoulad příslušnému orgánu;
 - b) zdrží se drcení těchto vozidel s ukončenou životností, pokud příslušný orgán takové operace nepovolí.
- 3. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří provádějí drcení vozidel s ukončenou životností, nemíchají vozidla s ukončenou životností, jejich díly,

konstrukční části a materiály s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními.

Článek 29

Odstraňování znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností

1. Co nejdříve po odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení odstraní toto zařízení z tohoto vozidla před dalším zpracováním znečišťující látky v souladu s minimálními požadavky stanovenými v části B přílohy VII.
2. Tekutiny a kapaliny uvedené v části B přílohy VII se shromažďují a skladují odděleně v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII. Odpadní oleje se shromažďují a skladují odděleně od ostatních tekutin a kapalin a zpracovávají se v souladu s článkem 21 směrnice 2008/98/ES.
3. Díly, konstrukční části a materiály obsahující látky uvedené v čl. 5 odst. 2 se z vozidel s ukončenou životností vyjmou a je s nimi nakládáno v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES.
4. Baterie z vozidel s ukončenou životností se vyjímají odděleně a skladují se na určeném místě k dalšímu zpracování v souladu s čl. 70 odst. 3 nařízení (EU) 2023/[OP: nařízení o bateriích].
5. S díly, konstrukčními částmi a materiály, které byly zbaveny znečišťujících látek, je nakládáno a jsou označeny v souladu s články 18 a 19 směrnice 2008/98/ES.
6. Autorizované zpracovatelské zařízení zdokumentuje odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností zaznamenáním informací uvedených v části B bodě 3 přílohy VII.

Článek 30

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

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby byly z vozidla s ukončenou životností před jeho drcením vyjmuty díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, a to po odstranění znečišťujících látek podle článku 29.
2. Odstavec 1 se nepoužije, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že technologie po drcení oddělují materiály od dílů a konstrukčních částí uvedených v části C položkách 13 až 19 přílohy VII stejně efektivně jako ruční demontážní procesy nebo poloautomatické demontážní procesy.
Pro účely prvního pododstavce poskytne autorizované zpracovatelské zařízení informace uvedené v části G přílohy VII.
3. Kromě povinností stanovených v článku 35 směrnice 2008/98/ES vedou autorizovaná zpracovatelská zařízení záznamy o vozidlech s ukončenou životností, která jsou zpracovávána bez předchozího vyjmutí dílů, konstrukčních částí a materiálů v souladu s odstavcem 2, včetně názvu a adresy zpracovatelských zařízení a identifikačního čísla (VIN) dotčených vozidel s ukončenou životností.

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

Článek 31

Požadavky týkající se vyjmutých dílů a konstrukčních částí

1. Všechny díly a konstrukční části, které byly vyjmuty z vozidla s ukončenou životností podle čl. 30 odst. 1, se posoudí s cílem určit, zda jsou vhodné:
 - a) k opětovnému použití v souladu s částí D bodem 1 písm. a) přílohy VII;
 - b) k repasování nebo renovaci v souladu s částí D bodem 1 písm. b) přílohy VII;
 - c) k recyklaci nebo
 - d) k jiným zpracovatelským operacím s přihlédnutím ke specifickým požadavkům na zpracování podle části F přílohy VII.Díly a konstrukční části, které jsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, se nepovažují za odpad.
Posouzení se provádí zejména s ohledem na technickou proveditelnost postupů uvedených v prvním pododstavci a požadavky na bezpečnost vozidel.
Dokumentace potvrzující provedené posouzení je na požádání poskytnuta příslušným vnitrostátním orgánům, a to i v případě, že jsou díly a konstrukční části přepravovány za účelem opětovného použití, repasování nebo renovace.
2. Vyjmuté díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci jsou:
 - a) označeny v souladu s částí D bodem 2 přílohy VII;
 - b) doplněny zárukou, pokud jsou tyto díly a konstrukční části předány jiné osobě nebo je jiná osoba používá.
3. Díly a konstrukční části uvedené v části E přílohy VII se opětovně nepoužívají.

Článek 32

Obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] jakákoli osoba obchodující s použitými, repasovanými nebo renovovanými náhradními díly a konstrukčními částmi v místě prodeje:

- a) zajistí, aby byly díly a konstrukční části označeny v souladu s částí D bodem 2 přílohy VII;
- b) poskytne na použité, repasované nebo renovované díly a konstrukční části záruku.

Článek 33

Opětovné použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí

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

Pobídky uvedené v prvním pododstavci mohou zahrnovat:

- a) požadavek, aby provozovatelé zařízení oprav a údržby nabízeli zákazníkům opravu vozidla pomocí použitých, repasovaných nebo renovovaných náhradních dílů a konstrukčních částí současně s nabídkou opravy vozidla pomocí nových dílů a konstrukčních částí, pokud je takový požadavek formulován tak, aby nevytvářel nadměrné náklady nebo administrativní zátěž pro mikropodniky a malé podniky;
- b) využívání ekonomických pobídek, včetně zavedení snížené sazby daně z přidané hodnoty pro použité, repasované nebo renovované náhradní díly a konstrukční části.

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

2. Komise sleduje účinnost pobídek poskytovaných členskými státy.

Článek 34

Cíle opětovného použití, recyklace a využití

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu nařízení v platnost] členské státy zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady splnili tyto cíle:
 - a) opětovné použití a využití, vypočtené společně, činí minimálně 95 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok;
 - b) opětovné použití a recyklace, vypočtené společně, činí minimálně 85 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok.
2. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu nařízení v platnost] členské státy zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady dosáhli ročního cíle recyklace plastů ve výši alespoň 30 % celkové hmotnosti plastů obsažených ve vozidlech odevzdaných provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady.

Článek 35

Zákaz skládkování neinvertního odpadu

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] se frakce z rozdrčených vozidel s ukončenou životností, které obsahují neinvertní odpad a nejsou zpracovány technologií po drčení, nepřijímají na skládku.

Článek 36

Přeprava vozidel s ukončenou životností

1. Zpracování vozidel s ukončenou životností může být prováděno mimo Unii za předpokladu, že přeprava vozidel s ukončenou životností je v souladu s nařízením (ES) č. 1013/2006.
2. Přeprava vozidel s ukončenou životností z Unie do třetí země podle odstavce 1 se započítává do plnění povinností a cílů stanovených v článku 34 pouze tehdy, pokud vývozce vozidel s ukončenou životností předloží listinné důkazy schválené příslušným orgánem místa určení, které prokazují, že zpracování proběhlo

za podmínek, které jsou v zásadě rovnocenné požadavkům stanoveným v tomto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie.

KAPITOLA V OJETÁ VOZIDLA A JEJICH VÝVOZ

ODDÍL 1 STATUS OJETÝCH VOZIDEL

Článek 37

Rozlišování mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností

Pro účely převodu vlastnictví ojetého vozidla je vlastník vozidla schopen prokázat jakékoli fyzické nebo právnické osobě, která má zájem o nabytí vlastnictví dotčeného vozidla, nebo příslušným orgánům, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Při posuzování statusu ojetého vozidla vlastník vozidla, jiné hospodářské subjekty a příslušné orgány ověří, zda jsou splněna kritéria stanovená v příloze I, aby bylo možné určit, zda se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.

ODDÍL 2 VÝVOZ OJETÝCH VOZIDEL

Článek 38

Kontroly vývozu ojetých vozidel a požadavky na něj

1. Ode dne [*OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost*] se na ojetá vozidla určená k vývozu vztahují kontroly a požadavky stanovené v tomto oddíle.
2. Tímto oddílem nejsou dotčena žádná jiná ustanovení tohoto nařízení ani jiné právní akty Unie upravující propuštění zboží k vývozu, zejména nařízení (EU) č. 952/2013 a jeho články 46, 47, 267 a 269.
3. Ojetá vozidla lze vyvážet pouze v případě, že:
 - a) nejsou vozidla s ukončenou životností na základě kritérií uvedených v příloze I;
 - b) jsou považována za způsobilá k provozu na pozemních komunikacích v členském státě, kde byla naposledy registrována, v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) a článkem 8 směrnice 2014/45/EU.
4. Pro každé ojeté vozidlo určené k vývozu se celním orgánům předkládají nebo zpřístupňují tyto informace:
 - a) identifikační číslo (VIN) ojetého vozidla a identifikace členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno;
 - b) prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo splňuje požadavky stanovené v odstavci.

5. Za účelem ověření souladu s tímto oddílem při povolování propuštění ojetého vozidla k vývozu:
- a) dokud není funkční propojení uvedené v čl. 45 odst. 4, vyměňují si celní orgány informace a spolupracují s příslušnými orgány v souladu s článkem 44 a v případě potřeby zohlední tuto výměnu informací a spolupráci, aby umožnily propuštění ojetého vozidla k vývozu;
 - b) jakmile je propojení uvedené v čl. 45 odst. 4 funkční, použijí se článek 39, čl. 40 odst. 2 a 3 a čl. 42 odst. 3 a oznámení a další výměny podle článků 41 až 43 se uskutečňují prostřednictvím příslušných elektronických systémů.
6. Ojeté vozidlo určené k vývozu:
- a) není propuštěno do celního režimu na základě zjednodušeného celního prohlášení podle článku 166 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - b) není předmětem zápisu do záznamů deklaranta podle článku 182 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - c) není předmětem samoschvalování podle článku 185 nařízení (EU) č. 952/2013.
7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 tohoto nařízení, kterými se mění kritéria uvedená v příloze I, podle nichž se určuje, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností.

Článek 39

Automatizované ověřování informací o statusu vozidla

1. Před propuštěním ojetých vozidel k vývozu celní orgány elektronicky a automaticky prostřednictvím elektronických systémů podle článku 45 ověří, zda je vozidlo na základě identifikačního čísla vozidla a informací o členském státě poslední registrace považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích v souladu s čl. 38 odst. 3 písm. b).
2. Pokud informace poskytnuté nebo zpřístupněné celním orgánům neodpovídají informacím ve vnitrostátních registrech vozidel a vnitrostátních elektronických systémech pro evidenci technické způsobilosti vozidel podle odstavce 1, celní orgány nepustí toto vozidlo k vývozu a informují o tom prostřednictvím těchto systémů dotčený hospodářský subjekt.

Článek 40

Řízení rizik a celní kontroly

1. Pro účely prosazování ustanovení článku 38 provádějí celní orgány kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s články 46 a 47 nařízení (EU) č. 952/2013. Aniž je dotčen článek 39, jsou tyto kontroly založeny především na analýze rizik podle čl. 46 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013.
2. Kromě řízení rizik podle odstavce 1 používají celní orgány po zprovoznění propojení uvedeného v článku 45 tyto elektronické systémy podle čl. 45 odst. 1 k určení, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje zvláštní podmínky související s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením podmínek souladu

uvedených v odstavci 2, včetně zvláštních podmínek uplatňovaných na dovoz ojetých vozidel třetí zemí dovozu, které souvisejí s ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu, oznámila-li tato třetí země tyto podmínky Komisi. Tyto podmínky jsou ověřitelné na základě informací dostupných v elektronických systémech podle čl. 45 odst. 1.

Článek 41 *Pozastavení*

1. Existují-li oprávněné důvody se domnívat, že ojeté vozidlo určené k vývozu pravděpodobně nesplňuje požadavky tohoto oddílu, pozastaví celní orgány jeho propuštění k vývozu. O pozastavení rovněž neprodleně informují příslušné orgány a předají veškeré příslušné informace potřebné k určení, zda ojeté vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a může být propuštěno k vývozu.
2. Pro účely určení, zda ojeté vozidlo, na které se vztahuje pozastavení podle odstavce 1, splňuje požadavky tohoto nařízení, mohou příslušné orgány požádat jakoukoli osobu, která se podílí na vývozu tohoto ojetého vozidla, o doplňující informace, včetně informací o prodeji nebo převodu vlastnictví vozidla, jako je kopie faktury nebo smlouvy, a listinných důkazů prokazujících, že toto ojeté vozidlo je určeno k dalšímu použití.

Článek 42 *Propuštění k vývozu*

1. Pokud bylo propuštění ojetého vozidla k vývozu v souladu s článkem 41 pozastaveno, toto ojeté vozidlo se propustí k vývozu v případě, že jsou splněny všechny ostatní požadavky a formality týkající se takového propuštění a že je splněna kterákoli z těchto podmínek:
 - a) příslušné orgány nepožádaly do čtyř pracovních dnů od začátku pozastavení celní orgány o zachování pozastavení nebo
 - b) příslušné orgány informovaly celní orgány o svém souhlasu s propuštěním k vývozu podle tohoto oddílu.
2. Propuštění k vývozu se nepovažuje za důkaz souladu s právem Unie, a zejména s tímto nařízením nebo nařízením (EU) č. 952/2013.
3. Po každém propuštění ojetého vozidla k vývozu oznámí celní orgány toto propuštění k vývozu příslušnému orgánu členského státu, v němž bylo dotyčné vozidlo v době vývozu registrováno.

Článek 43 *Odmítnutí propuštění k vývozu*

1. Pokud příslušný orgán dospěje k závěru, že ojeté vozidlo, pro které bylo oznámeno pozastavení podle článku 41, není v souladu s tímto oddílem, neprodleně požádá celní orgány, aby jej nepropustily k vývozu, a oznámí jim tuto skutečnost.
2. Na základě oznámení příslušného orgánu podle odstavce 1 celní orgány nepropustí ojeté vozidlo k vývozu.

Článek 44
Spolupráce mezi orgány a výměna informací

1. Členské státy si vzájemně pomáhají při provádění tohoto oddílu výměnou informací na dvoustranné úrovni, zejména za účelem ověření statusu vozidla, včetně ověření jeho registračního statusu v členském státě, v němž bylo dříve registrováno.
2. Příslušné orgány členských států v příslušných případech spolupracují také se správními orgány třetích zemí. Tato spolupráce může zahrnovat sdílení příslušných informací, provádění společných inspekcí a další formy vzájemné pomoci, které jsou považovány za nezbytné k zajištění souladu s platnými právními předpisy upravujícími vývoz ojetých vozidel.
3. Celní orgány a příslušné orgány členských států spolupracují v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013 a vyměňují si informace nezbytné pro plnění jejich funkcí podle tohoto nařízení, a to i prostřednictvím elektronických prostředků. Celní orgány mohou v souladu s čl. 12 odst. 1 a čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013 sdělit příslušnému orgánu členského státu, v němž jsou hospodářský subjekt nebo obchodník usazení, důvěrné informace, které získaly při plnění svých povinností nebo které jim byly poskytnuty jako důvěrné.
4. Pokud příslušné orgány obdržely informace v souladu s odstavci 1 až 3 tohoto článku, mohou je sdělit příslušným orgánům jiných členských států.
5. Informace týkající se rizik se vyměňují takto:
 - a) mezi celními orgány v souladu s čl. 46 odst. 5 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - b) mezi celními orgány a Komisí v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013;
 - c) mezi celními orgány a příslušnými orgány, včetně příslušných orgánů jiných členských států, v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013.

Článek 45
Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB vyvinutý Komisí se používá k výměně identifikačního čísla vozidla a informací o registraci a stavu technické způsobilosti vozidla mezi vnitrostátními registry vozidel a elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, jakož i k propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví, je-li to nezbytné pro účely kontrol a požadavků stanovených v tomto oddíle.
2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 poskytuje alespoň tyto funkce:
 - a) výměnu údajů v reálném čase s vnitrostátními registry vozidel a vnitrostátními elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, které jsou s ním propojeny;
 - b) možnost automatizované elektronické kontroly údajů uvedených v osvědčení o technické způsobilosti vozidla podle přílohy II směrnice 2014/45/EU, data první registrace vozidla, jakož i členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno, jak je uvedeno ve směrnici 1999/37/ES, s cílem určit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky stanovené v článku 38, čl. 39 odst. 1 a článku 40;

- c) propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením (EU) 2022/2399 za účelem výměny údajů a podpory procesu výměny informací podle čl. 39 odst. 1 a čl. 40 odst. 2, jakož i podpory oznámení podle článků 41 až 43;
 - d) pro účely spolupráce se třetími zeměmi podle čl. 44 odst. 2 možnost elektronické výměny informací s příslušnými orgány třetích zemí, které podle čl. 40 odst. 2 oznámily Komisi zvláštní podmínky pro dovoz ojetých vozidel, které uplatňují.
- 3. Členské státy propojí své vnitrostátní registry vozidel a vnitrostátní elektronické systémy pro evidenci technické způsobilosti vozidel s elektronickým systémem MOVE-HUB podle odstavce 1. Toto propojení se uvede do provozu do dvou let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.
 - 4. Komise propojí systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 s jednotným celním portálem EU pro výměnu certifikátů zřízeným podle článku 4 nařízení (EU) 2022/2399, aby bylo možné provádět automatizované kontroly uvedené v článku 39 a čl. 40 odst. 2 a oznámení uvedená v článcích 41, 42 a 43. Toto propojení se uvede do provozu do čtyř let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.
 - 5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření k zavedení funkcí systému MOVE-HUB uvedených v odstavci 2, včetně technických aspektů nezbytných k propojení vnitrostátních elektronických systémů se systémem MOVE-HUB, podmínek připojení k systému MOVE-HUB, údajů, které mají být předávány vnitrostátními systémy, a formátu pro předávání těchto údajů prostřednictvím propojených vnitrostátních systémů.
- Prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

KAPITOLA VI PROSAZOVÁNÍ PRÁVA

Článek 46 Kontroly

- 1. Členské státy za účelem prosazování tohoto nařízení kontrolují:
 - a) autorizovaná zpracovatelská zařízení;
 - b) provozovatele zařízení oprav a údržby;
 - c) další zařízení a hospodářské subjekty, které mohou zpracovávat vozidla s ukončenou životností.
- 2. Kontroly se v každém kalendářním roce týkají nejméně 10 % subjektů uvedených v odst. 1 písm. a) a c).
- 3. Členské státy rovněž provádějí kontroly týkající se vývozu ojetých vozidel za účelem ověření souladu s článkem 38.

Článek 47

Spolupráce při prosazování práva na vnitrostátní úrovni a mezi členskými státy

1. Členské státy zavedou z hlediska všech příslušných orgánů zapojených do prosazování tohoto nařízení účinné mechanismy, které těmto orgánům umožní vnitrostátní spolupráci a koordinaci při tvorbě a provádění politik a činností v oblasti prosazování předpisů, které se týkají sledování registrace vozidel, vyřazení z registru, pozastavení a zrušení registrace, jakož i předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností.
2. Členské státy navzájem dvoustranně a mnohostranně spolupracují, aby usnadnily předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností a jeho odhalování. Prostřednictvím elektronického systému pro výměnu informací uvedeného v článku 45 si vyměňují příslušné informace o registraci vozidel, jejich vyřazení z registru a pozastavení a zrušení jejich registrace. Rovněž si vyměňují příslušné informace o autorizovaných zpracovatelských zařízeních a provozovateli zařízení oprav a údržby, kteří nejsou povoleni jako autorizovaná zpracovatelská zařízení, a o dalších zařízeních a hospodářských subjektech, které mohou vykonávat činnosti týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností. V rámci zavedených struktur si vyměňují zkušenosti a znalosti o donucovacích opatřeních.

Výměna údajů o registraci vozidel zahrnuje přístup k údajům o výkonnosti a o povaze a výsledcích provedených kontrol a jejich výměnu s příslušnými orgány jiných členských států s cílem usnadnit prosazování tohoto nařízení.
3. Členské státy oznámí Komisi, kteří z jejich stálých zaměstnanců jsou odpovědní za spolupráci uvedenou v odstavci 2 tohoto článku a v článku 44.

Článek 48

Sankce

Do dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] stanoví členské státy pravidla pro sankce použitelné za porušení čl. 15 odst. 1, článku 16, čl. 19 odst. 1, čl. 22 odst. 1 a 2, článků 23 a 24, čl. 25 odst. 1 a 2, článků 26 až 32 a článků 34, 35, 37 a 38 tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce jsou účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy neprodleně oznámí tato pravidla a opatření Komisi a bezodkladně ji informují o veškerých jejich následných změnách.

Článek 49

Podávání zpráv Komisi

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] zveřejní členské státy v souhrnné podobě za každý kalendářní rok a ve formátu stanoveném Komisí podle odstavce 5 následující údaje, které vycházejí z informací a údajů obdržených od výrobců, organizací odpovědnosti výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady:
 - a) počet vozidel registrovaných v členském státě;
 - b) počet vozidel, která byla poprvé dodána na trh na území členského státu;
 - c) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností shromážděných a zbavených znečišťujících látek v členském státě;

- d) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností recyklovaných na území členského státu;
- e) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností vyvezených nebo odeslaných k dalšímu zpracování do jiného členského státu nebo třetí země;
- f) počet vydaných osvědčení o likvidaci;
- g) celkové množství a hmotnost dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých z vozidel s ukončenou životností za účelem:
 - i) opětovného použití;
 - ii) repasování nebo renovace;
 - iii) recyklace;
 - iv) využití, včetně energetického využití;
 - v) odstranění;
- h) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností zpracovaných jiným způsobem, než je uvedeno v písmeni d);
- i) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností použitých k zasypávání;
- j) míry cílů stanovených v článku 34, kterých dosáhli všichni provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady působící v členském státě;
- k) využití výjimky stanovené v čl. 30 odst. 2 a způsob, jakým ji vykazující členský stát sledoval;
- l) údaje o organizacích odpovědnosti výrobců, včetně názvů právnických osob, které zastupují;
- m) údaje o provádění článku 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

KAPITOLA VII

PŘENESENÉ PRAVOMOCI A POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ VE VÝBORU

Článek 50

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od *[OP: vložte datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost]*. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informovaly Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 51

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 39 směrnice 2008/98/ES. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA VIII ZMĚNY

Článek 53

Změny nařízení (EU) 2019/1020

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

Článek 54

Změny nařízení (EU) 2018/858

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění v souladu s přílohou X tohoto nařízení.

KAPITOLA IX ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 55 Přezkum

1. Do 31. prosince 203* [OP: vložte datum = poslední den roku následujícího po uplynutí 95 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise provede přezkum a vypracuje zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě.
2. S ohledem na technický pokrok a praktické zkušenosti získané v členských státech, jakož i jakoukoli revizi nařízení (ES) č. 1907/2006 Komise ve své zprávě uvede hodnocení týkající se následujících aspektů tohoto nařízení:
 - a) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitol II a III, jakož i kapitoly IV oddílu II, na vozidla kategorií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e}, jak jsou definována v čl. 4 odst. 2 písm. c) až g) nařízení (EU) č. 168/2013, a na vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a O, jak jsou definována v čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;
 - b) opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a potřeby zavést další ustanovení týkající se látek vzbuzujících obavy, které mohou ovlivnit kvalitní recyklaci vozidel po ukončení jejich životnosti;
 - c) opatření týkajících se nakládání s vozidly s ukončenou životností stanovených v kapitole IV, včetně úrovní cílů stanovených v článku 34 a potřeby jejich revize;
 - d) porušování předpisů a účinnosti, přiměřenosti a odrazujícího účinku sankcí podle článku 48;
 - e) potřeby změnit článek 5 tohoto nařízení.

Článek 56 Zrušení a přechodná ustanovení

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

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

- a) čl. 4 odst. 2 do [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 71 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];
- b) čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec, čl. 6 odst. 3 druhý pododstavec, čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a 4 do [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];
- c) čl. 7 odst. 2 písm. b) do 31. prosince 20** [OP: vložte rok = poslední den roku následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];

- d) čl. 9 odst. 1a první a třetí pododstavec, čl. 9 odst. 1b a 1d do [OP: vložte datum = *poslední den měsíce následujícího* po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost];
 - e) čl. 9 odst. 1a druhý pododstavec do [OP: vložte datum = *poslední den měsíce následujícího* po uplynutí 59 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
2. Směrnice 2005/64/ES se zrušuje s účinkem od [OP: vložte datum = *poslední den měsíce následujícího* po uplynutí 71 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
- Její čl. 6 odst. 3 se však zrušuje s účinkem od [OP: vložte datum = *poslední den měsíce následujícího* po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávacími tabulkami obsaženými v příloze XI.

Článek 57

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne [OP: vložte datum = *první den měsíce následujícího* po uplynutí dvanácti měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].
- Článek 54 se však použije ode dne [OP: vložte datum = *první den měsíce následujícího* po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

1.2. Příslušné oblasti politik

1.3. Povaha návrhu/podnětu

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

1.4.2. Specifické cíle

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie

2.2.2. Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění

2.2.3. Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky**
- 3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky**
 - 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků*
 - 3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky*
 - 3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů*
 - 3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5. Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy**

RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

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

1.2. Příslušné oblasti politik

Oblasti politik: 03 Jednotný trh
09 Životní prostředí

Činnosti: 09 02 02 – Program pro životní prostředí a oblast klimatu (LIFE) –
Oběhové hospodářství a kvalita života
03 02 01 01 – Provoz a rozvoj vnitřního trhu zboží a služeb

1.3. Návrh/podnět se týká:

- ☒ nové akce
- ☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁷¹
- ☒ prodloužení stávající akce
- ☒ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Zlepšit fungování vnitřního trhu EU snížením negativních dopadů na životní prostředí spojených s projektováním, výrobou, životností a zpracováním vozidel na konci jejich životnosti a přispět k udržitelnosti automobilového průmyslu a odvětví recyklace.

1.4.2. Specifické cíle

Projektování a výroba

- Usnadnit a zvýšit odstraňování, opětovné použití, repasování a recyklaci materiálů, dílů a konstrukčních částí obsažených ve vozidlech.
- Zvýšit využívání recyklovaných materiálů při výrobě vozidel, čímž se stimuluje recyklace, sníží se strategická závislost na surovinách a podpoří se dekarbonizace automobilového průmyslu.
- Zvýšit oběhovost pro nákladní automobily, autobusy, přípojná vozidla a některá vozidla kategorie L, která v současné době nespádají do oblasti působnosti právních předpisů o vozidlech s ukončenou životností a schvalování typu z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti.

Zpracování po ukončení životnosti

- Zlepšit zpracování vozidel s ukončenou životností zvýšením množství a kvality znovu použitých, repasovaných a recyklovaných materiálů, a tím snížit environmentální stopu spojenou s fází ukončení životnosti.

⁷¹ Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

- Zvýšit sběr vozidel s ukončenou životností v EU a zajistit technickou způsobilost ojetých vozidel vyvážených z EU, aby se snížil počet „pohřešovaných vozidel“ a jejich environmentální stopa.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

- Lepší sladění fáze výroby a fáze odpadu u vozidel.
- Stimulování recyklace, snížení strategické závislosti na surovinách a energii.
- Podpora dekarbonizace automobilového průmyslu.
- Snížení environmentální stopy spojené s recyklací vozidel.
- Snížení stopy vnějšího znečištění EU a rizik pro bezpečnost silničního provozu spojených s vývozem ojetých vozidel, která nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích.
- Zvýšení oběhovosti a zajištění řádného zpracování vozidel, která jsou v současné době mimo oblast působnosti.

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

- Lepší recyklovatelnost a opětovná použitelnost vozidel.
- Zjednodušené informace o demontáži pro podniky pro zpracování.
- Nižší náklady na opravy díky náhradním dílům z druhé ruky.
- Zlepšení sběru vozidel, omezení vývozu ojetých vozidel nízké kvality a vozidel s ukončenou životností.
- Snížení počtu vozidel zpracovaných nezákonně a neformálně.
- Větší množství opětovně použitých a recyklovaných dílů a konstrukčních částí.
- Větší množství recyklovaných materiálů, materiálů recyklovaných ve vyšší kvalitě a recyklovaných kritičtějších a strategických materiálů snižující závislost.
- Menší energetická závislost při výrobě kovů a plastů.
- Menší množství skládek.
- Vyšší podíl používání obsahu recyklovaných plastů a případně dalších materiálů v nových vozidlech.
- Významné úspory emisí skleníkových plynů díky účinnějšímu využívání zdrojů.
- Omezení znečištění ovzduší a nižší počet dopravních nehod v zemích dovozu díky kvalitnějším vozidlům způsobilým k provozu na pozemních komunikacích.
- Nižší náklady na opravy pro vlastníky vozidel.
- Vyšší příjmy ze zlepšeného sběru a zpracování.
- Zlepšení trhů s druhotnými surovinami, zejména s plasty.
- Omezení znečištění ovzduší díky zvýšené recyklaci plastů.
- Výrazné zvýšení zaměstnanosti.
- Snížení environmentálních externalit nesprávného nakládání s odpady.
- Větší legální příjmy a vyšší daňové příjmy.
- Zlepšení opětovného použití a recyklace vozidel, která v současné době nespádají do oblasti působnosti.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

V časovém horizontu 1–8 let bude zapotřebí přijmout podrobné požadavky prostřednictvím prováděcích aktů / aktů v přenesené pravomoci. Z tohoto navrhovaného nařízení vyplyne řada opatření v oblasti mandátů, rozhodnutí v přenesené pravomoci nebo prováděcích rozhodnutí a zpráv o posouzení dopadů.

Opatření se budou týkat jednotné definice a lepšího ověřování pomocí požadavků na informace o recyklovatelnosti, opětovné použitelnosti, vyjímatelnosti a oběhovosti, prohlášení o recyklovaném obsahu. V případě sběru a zpracování různá ustanovení vyžadují stanovení další specifikace sběru a zpracování, včetně pravidel pro výpočet cílů opětovného použití a recyklace a elektronické výměny informací mezi členskými státy, s cílem umožnit využití interoperabilních registrů a zjednodušených celních kontrol. Další prvky harmonizace souvisí se zavedením jednotných kritérií týkajících se modulace poplatků v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce a přeshraniční rozšířené odpovědnosti výrobce.

Podrobněji (časový plán dokončení úkolů v měsících po vstupu v platnost):

- Zlepšení metodiky pro určení míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti (36 měsíců).
- Zlepšené posouzení rizik zbývajících výjimek pro nebezpečné látky s podporou agentury ECHA (24 měsíců), převedení výjimek z omezení látek souvisejících s bateriemi do nařízení o bateriích, obecný přezkum a sladění s nařízením REACH / „nařízením Omnibus“ (96 měsíců).
- Pravidla pro výpočet a ověřování obsahu recyklovaných plastů (24 měsíců), studie proveditelnosti pro stanovení cílů obsahu recyklované oceli (36 měsíců) a dalších materiálů (36 měsíců), formáty prohlášení pro další materiály včetně kritických surovin (60 měsíců).
- Specifikace požadavků na vyjímatelnost baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon a obecných informací o vyjímání dalších příslušných konstrukčních částí, včetně změny přílohy VII o selektivním zpracování (36 měsíců), aktualizace požadavků na informace (72 měsíců).
- Specifikace požadavků na strategii oběhovosti a harmonizované podávání zpráv (36 měsíců).
- Požadavky na označování plastových dílů (aktualizováno po 72 měsících), baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon v souladu s požadavky nařízení o bateriích a aktu o kritických surovinách (36 měsíců).
- Změna povinností týkajících se podávání zpráv při vývozu a pravidel pro výpočet výkonnosti zpracování (24 měsíců).
- Aktualizace stávajícího podávání zpráv o výkonnosti zpracování a jeho formátů, které v současnosti vycházejí z rozhodnutí Komise 2005/293 (provádí ESTAT), zejména pokud jde o vyjmuté baterie a motory na elektrický pohon (36 měsíců).

- Aktualizace formátů schvalování typu a dokumentace, která se poskytuje orgánům udělujícím schválení typu (24 až 48 měsíců s využitím stávajícího zmocnění).
 - Vypracování kritérií pro pas oběhovosti vozidla (84 měsíců).
 - Harmonizovaný poplatek v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce (60 měsíců) a kritéria spolupráce v souvislosti s přeshraniční rozšířenou odpovědností výrobce (36 měsíců).
-
- Kritéria pro vývoz ojetých vozidel, požadavek na technickou způsobilost a interoperabilita informací o registraci vozidel (48 měsíců).
 - Vývoj IT systému jednotného portálu a podpora GR TAXUD pro předávání informací celním orgánům v rámci systému MOVE-HUB (84 měsíců) – hodnocení fungování trhu s náhradními díly (96 měsíců, ustanovení o přezkumu).
 - Postupné rozšiřování rozsahu kategorií vozidel a příprava na přezkum (96 měsíců).

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Důvody pro akci na evropské úrovni (*ex ante*):

Modernizace stávající směrnice o vozidlech s ukončenou životností, která byla přijata před více než dvaceti lety, je nezbytná k zajištění toho, aby výrobci, dovozci a hospodářské subjekty byli motivováni k plnění cílů Zelené dohody a aby mohli přispět k akčnímu plánu pro oběhové hospodářství.

Hodnocení těchto směrnic ukázala, že je zapotřebí značných zlepšení, aby se podpořil přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, a tím se snížila environmentální stopa spojená s výrobou a zpracováním vozidel na konci jejich životnosti a posílila se udržitelnost automobilového průmyslu a odvětví recyklace v Evropě.

Vzhledem k tomu, že automobilový průmysl prochází v souvislosti s přechodem na elektrická vozidla rozsáhlou transformací, přesune se hlavní podíl environmentální stopy vozidel z fáze používání do fáze výroby a recyklace a budou zapotřebí významné dodávky kritických surovin.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*):

Toto opatření snižuje výslednou zvýšenou zranitelnost průmyslových dodavatelských řetězců EU, zejména pokud jde o kritické suroviny, které mají zásadní význam pro strategickou autonomii EU. Zlepšení kvality sběru a zpracovatelských zařízení zároveň usnadňuje lepší využití recyklovaných materiálů a podporuje přechod na uhlíkově neutrální ekonomiku do roku 2040 až 14 miliony tun ekvivalentu CO₂ ročně.

Přidaná hodnota přístupu EU v podobě jednotného nařízení spočívá v tom, že je zajištěn soulad požadavků stanovených pro projektování a výrobu vozidel v rámci zastřešujícího schvalování typu s požadavky ve fázích sběru a odpadu. Je zapotřebí

lepší synchronizace v zájmu zachování ekonomické i environmentální kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů získaných z opětovného použití, repasování a recyklace.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Toto nařízení následuje příklad nařízení o bateriích, které poskytuje komplexní rámec pro zlepšení oběhovosti baterií. Požadavky na udržitelnost baterií elektrických vozidel, které podle nařízení o bateriích tvoří největší budoucí pododvětví, doplňuje několik ustanovení. V tomto odvětvovém právním předpisu o odpadech, který má být plně začleněn do rámce pro schvalování typu, se dále upřesňují podrobné potřeby pro zlepšení projektování, výroby a využití kritických a strategických surovin, jak je řeší nedávno přijatý akt o kritických surovinách, zejména v souvislosti s materiály permanentních magnetů v motorech vozidel na elektronický pohon.

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Evropská komise navrhuje rozsáhlý plán obnovy, který je založen na posíleném dlouhodobém rozpočtu pro příští víceletý finanční rámec a novém nástroji na podporu oživení, Next Generation EU.

Základem strategie obnovy EU bude Zelená dohoda pro Evropu. Ta zahrnuje cíl čistší dopravy a logistiky, včetně elektromobility, které jsou hlavní hnací silou exponenciálního růstu poptávky po bateriích, motorech na elektrický pohon a mnoha dalších kritických surovinách a strategických surovinách, včetně energie vynaložené na jejich výrobu.

Cíle tohoto nařízení jsou podporovány víceletým finančním rámcem a nástrojem Next Generation EU, které kladou velký důraz na financování a investice na podporu přechodu evropského hospodářství ke klimaticky neutrálním a oběhovým modelům. To zahrnuje investice do modernizace nakládání s odpady, zvýšení kapacity pro recyklaci specifických toků odpadů a podpory vysoce kvalitní recyklace a inovací.

Oběhové hospodářství je rovněž zakotveno v rámci programu pro výzkum Horizont Evropa, zejména jeho partnerství v oblasti oběhovosti, a je jedním z pilířů Programu pro životní prostředí a oblast klimatu (LIFE) na období 2021–2027. To vše bude mít zásadní význam pro zajištění udržitelné konkurenceschopnosti Evropy v této oblasti a pro podporu jejího hospodářství, růstu a blahobytu. Očekává se, že v příštím víceletém finančním rámci bude EU nadále podporovat výzkum v této i v souvisejících oblastech.

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

Pro zefektivnění a zlepšení jednotnosti posuzování omezení látek by byly nejvhodnější odborné znalosti agentury ECHA (posuzování rizik látek) a Společného výzkumného střediska (vývoj metodik a postupů) k zajištění jednotnosti při provádění navrhovaného přístupu ve vztahu k souvisejícím dokumentům, jako je

EPSR, nařízení o bateriích a akt o kritických surovinách, které si rovněž žádají jejich odborné znalosti.

Pokud jde o Společné výzkumné středisko, práce by mohla vycházet z jeho předchozího výzkumu zaměřeného na posouzení dopadů cílů recyklovaného obsahu a pravidel ověřování míry recyklace baterií a z jeho probíhajících činností v souvislosti s nařízením o ekodesignu udržitelných produktů, jakož i z jeho činností pro GŘ GROW týkajících se budoucích politických opatření v oblasti kritických surovin (0,837 mil. EUR). Společné výzkumné středisko zváží, jak nejlépe dosáhnout synergie a podpořit práci ve spolupráci s GŘ ENV a GROW.

Pokud jde o vývoj IT systému a výměnu dat pro účely celních kontrol, potřeby zaměstnanců a zdrojů v GŘ TAXUD a GŘ MOVE souvisejí s digitalizací informací o registraci vozidel v rámci systému MOVE-HUB a odrážejí cíl omezit vývoz nekvalitních vozidel, která nejsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, do třetích zemí v zájmu řešení přetrvávajícího problému neznámého místa výskytu vozidel. Z dlouhodobého hlediska tento vývoj IT podporuje další digitalizaci informací o registraci vozidel, která je zvažována v rámci probíhající revize směrnice GŘ MOVE v této oblasti, jejíž přijetí je plánováno v průběhu roku 2023.

Pokud jde o strategii oběhovosti, kritéria pro pas oběhovosti vozidla, jakož i požadavky související s rozšířenou odpovědností výrobce, nejlepší předpoklady pro poskytování potřebné technické podpory mají externí dodavatelé (0,500 mil. EUR od GŘ GROW). Totéž platí pro podpůrné studie týkající se požadavků na zpracování, fungování trhů s náhradními díly, přípravy na přezkum výjimek z omezení látek (0,075 mil. EUR) a předpokládaného postupného rozšiřování oblasti působnosti (0,575 mil. EUR od GŘ ENV na období 2024–2027).

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ Časově omezená doba trvání

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od 2025 do 2028,
- poté plné fungování a plné provedení kolem roku 2032.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu⁷²

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

⁷²

Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

☐ **Sdílené řízení** s členskými státy

☐ **Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☐ subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- ☐ veřejnoprávní subjekty,
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Přímé řízení ze strany GŘ ENV, GŘ GROW, GŘ MOVE, GŘ TAXUD a správní ujednání se Společným výzkumným střediskem.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Tato iniciativa zahrnuje zadávání veřejných zakázek, správní ujednání se Společným výzkumným střediskem a dopad na lidské zdroje Komise.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

nepoužije se

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

nepoužije se

2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

nepoužije se

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

nepoužije se

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ⁷³	zemí ESVO ⁷⁴	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ⁷⁵	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
1	03.02.01.01 Provoz a rozvoj vnitřního trhu zboží a služeb	RP	ANO	NE	NE	NE
3	09.02.02 – Oběhové hospodářství a kvalita života	RP	ANO	NE	NE	NE
7	20.02.01.01 Smluvní zaměstnanci	NRP	NE	NE	NE	NE
7	20.02.01.03 Národní státní zaměstnanci dočasně převedení k orgánu	NRP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	nepoužije se					

⁷³ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁷⁴ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁷⁵ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	----------	--

GŘ: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CELKEM 2024–2027
Provozní výdaje, podpůrné studie	Závazky	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Platby	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
Prostředky na GŘ GROW CELKEM	Závazky	=1a+1b+3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Platby	=2a+2b+3	–	0,250	–	0,250	0,500

GŘ GROW odhadlo, že vývoj aktualizované metodiky pro míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, kritérií vyjímatelnosti baterií a motorů na elektrický pohon a elektronické výměny informací v souvislosti s navrhovaným pasem oběhovosti vozidla si vyžádají (0,250, resp. 0,250 mil. EUR).

V období 2028–2033 budou zapotřebí určité další zdroje, aby bylo možné pokračovat v práci po skončení současného víceletého finančního rámce v roce 2027: pro GŘ GROW je na období od roku 2028 do úplného provedení kolem roku 2032 plánována celková částka 0,150 milionu EUR na technické studie.

Výše uvedená částka by byla rovněž potřebná k financování příslušného podílu správních ujednání, která budou projednána mezi GŘ ENV/GŘ GROW a Společným výzkumným střediskem, a na pořízení studií a údajů souvisejících s ustanoveními GŘ GROW (aktualizovaná metodika pro míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, kritéria vyjímatelnosti baterií a motorů na elektrický pohon a elektronická výměna informací v souvislosti s navrhovaným pasem oběhovosti vozidla). S probíhající podporou politik týkajících se aktu o kritických surovinách ze strany Společného výzkumného střediska by byly zohledněny významné synergie.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	3	Přírodní zdroje a životní prostředí
--	----------	--

GŘ: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CELKE M 2024– 2027
Provozní výdaje GŘ ENV, podpůrné studie	Závazky	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Platby	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Společná přenesená pravomoc pro GŘ TAXUD, vývoj jednotného portálu pro oblast celnictví	Závazky	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Platby	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Společná přenesená pravomoc pro GŘ MOVE, IT podpora	Závazky	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Platby	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Správní dohoda se Společným výzkumným střediskem	Závazky	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Platby	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
Prostředky na GŘ ENV CELKEM	Závazky	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Platby	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GŘ ENV odhadlo potřebu technických podpůrných studií (od roku 2024 do roku 2031) pro výhledy ohledně obsahu recyklovaných plastů a chemické recyklace (0,100 mil. EUR), studie pro stanovení cílových úrovní obsahu recyklované oceli (0,100 mil. EUR), širší studie proveditelnosti týkající se obsahu recyklovaných kritických surovin, hliníku a hořčíku (0,100 mil. EUR v roce 2027), kritérií pro modulaci poplatků v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce (0,050 mil. EUR), požadavků na kvalitu pro technologie po drcení (0,050 mil. EUR), mechanismu přeshraniční spolupráce v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce (0,100 mil. EUR), přípravy na přezkum výjimek z omezení látek (0,075 mil. EUR) a pravidel pro výpočet a ověřování recyklačních výsledků v celkové výši (0,575 mil. EUR) na období 2024–2027.

Společné výzkumné středisko bude pravděpodobně hrát důležitou roli při podpoře Komise v rámci některých technických prací, které jsou nezbytné, jak je uvedeno výše, pro vypracování specifikace recyklovaného obsahu, podmínek vyjímání baterií a motorů na elektrický pohon s vysokým obsahem kritických surovin a pravidel pro výpočet a ověřování související se zpracováním. Možné správní ujednání může pokrýt odhadované potřeby (0,837 mil. EUR na období 2024–2027) a zároveň maximalizovat synergie se souvisejícími úkoly v rámci návrhu aktu

o kritických surovinách a předpisů o ekodesignu udržitelných produktů, o plastových výrobcích na jedno použití a o obalech a obalových odpadech.

GŘ ENV přenese společnou pravomoc na GŘ TAXUD a GŘ MOVE za účelem digitalizace informací o registraci vozidel rozšířením IT systémů s cílem zajistit interoperabilitu digitalizace registrů vozidel a jako druhý krok zavést kontroly vývozu v reálném čase propojením se systémem jednotného portálu pro oblast celnictví na období 2024–2027.

V období 2028–2033 budou zapotřebí určité další zdroje, aby bylo možné pokračovat v práci po skončení současného víceletého finančního rámce v roce 2027:

- a) pro GŘ ENV je na období od roku 2028 do úplného provedení kolem roku 2032 plánována celková částka 0,550 milionu EUR na technické studie;
- b) pro GŘ TAXUD je na období od roku 2028 do úplného provedení kolem roku 2032 plánována celková částka 0,500 milionu EUR na zavádění informačních technologií;
- c) zdroje pro Společné výzkumné středisko v podobě možných dodatečných správních ujednání v celkové výši 0,335 milionu EUR na období 2028–2032.

Prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce CELKEM (referenční částka)	Závazky	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Platby	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce		7	Správní výdaje				
GŘ ENV, GŘ TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CELKEM 2024–2027
Lidské zdroje, GŘ ENV	Závazky	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Platby	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Lidské zdroje, GŘ TAXUD	Závazky	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	Platby	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce na GŘ GROW, GŘ TAXUD CELKEM	Závazky	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Platby	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Odůvodnění personálních potřeb naleznete níže v oddíle 3.2.3.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CELKEM 2024– 2027
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Platby	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh 76	Průmě rné náklad y	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Celko vý počet
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁷⁷ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

⁷⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁷⁷ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

3.2.3.1. Odhadované požadavky na správní prostředky v Komisi

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CELKE M 2024– 2027
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise) GŘ GROW: TA					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise) GŘ ENV: TA					
20 01 02 03 (při delegacích)					
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce) GŘ ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce) GŘ TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– při delegacích					
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
CELKEM	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Pro obecné řízení nejsou zapotřebí žádná další místa dočasných zaměstnanců. Očekávaný dohled nad všemi úkoly v oblasti vyjednávání v roce 2024 a nad přípravou, vypracováním a přijetím sekundárních právních předpisů podle navržených lhůt bude zajištěn stávajícími dočasnými zaměstnanci.
Externí zaměstnanci	Další technické úkoly pod vedením GŘ GROW budou pokryty stávajícími zaměstnanci, doplněnými o podporu GŘ ENV a technické odborné znalosti Společného výzkumného střediska (v případě dohody): – zlepšení metodiky pro určení míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, – zlepšené posouzení rizik zbývajících výjimek pro nebezpečné látky s podporou agentury ECHA, převedení výjimek z omezení látek souvisejících s bateriemi do nařízení o bateriích, obecný přezkum a sladění s nařízením REACH / „nařízením Omnibus“, – specifikace požadavků na vyjímatelnost baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon a obecné informace o vyjímání dalších příslušných konstrukčních částí, včetně změny přílohy IV o selektivním zpracování, aktualizace

	požadavků na informace (podpora JRC), – specifikace požadavků týkajících se strategie oběhovosti, – požadavky na označování plastových dílů (aktualizováno po 72 měsících), baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon v souladu s požadavky nařízení o bateriích a aktu o kritických surovinách (36 měsíců), – aktualizace formátů pro schvalování typu a dokumentace, která se poskytuje orgánům udělujícím schválení typu, – vytvoření kritérií pro pas oběhovosti vozidla. V případě GŘ ENV bude třeba další úkoly pokrýt dalšími pracovními místy SZ a VNO. Pro GŘ ENV by to mělo být 1,0 VNO v přepočtu na plný úvazek od roku 2024, doplněný o 0,5 místa SZ v přepočtu na plný úvazek v roce 2024, 2,0 místa SZ v přepočtu na plný úvazek v roce 2025 a 2,5 místa SZ v přepočtu na plný úvazek v letech 2026 a 2027 k provádění technické práce, s podporou Společného výzkumného střediska – v případě dohody –, včetně: – pravidel pro výpočet a ověřování obsahu recyklovaných plastů, studie proveditelnosti pro stanovení cílů obsahu recyklované oceli, širší studie technické a ekonomické proveditelnosti pro kritické suroviny a další materiály, formátů prohlášení pro další materiály včetně kritických surovin (podpora GŘ GROW a JRC), – změny povinností týkajících se podávání zpráv při vývozu a pravidel pro výpočet výkonnosti zpracování (podpora JRC), – požadavků na kvalitu pro zpracovatelské podniky a technologie po drcení, – harmonizovaného poplatku v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce a kritérií přeshraniční spolupráce v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce, – kritérií pro vývoz ojetých vozidel, – hodnocení fungování trhu s náhradními díly (96 měsíců, ustanovení o přezkumu), – postupného rozšiřování rozsahu kategorií vozidel a přípravy na přezkum (96 měsíců). Pro GŘ TAXUD se počítá s 1,0 místem SZ v přepočtu na plný úvazek v roce 2025 a 1,5 místem SZ v přepočtu na plný úvazek v letech 2026 a 2027 a úkoly GŘ MOVE budou pokryty stávajícími zaměstnanci s technickou podporou GŘ ENV (pokrytou výše uvedenými zaměstnanci GŘ ENV): – provádění požadavku na technickou způsobilost a interoperabilitu informací o registraci vozidel, – vývoj IT systému „jednotného portálu“ a podpora GŘ TAXUD při předávání informací celním orgánům v rámci systému MOVE-HUB.
--	---

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).
- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.
- ☐ vyžaduje revizi VFR.

3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁷⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁷⁸ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).