



Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2023  
(OR. en)

11888/23

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2023/0284 (COD)

---

---

MI 622  
ENT 165  
ENV 862  
CODEC 1377  
IA 189

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	14 Ιουλίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 451 final
Θέμα:	Πρόταση - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλοφορίας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο COM(2023) 451 final.

---

σνημμ.: COM(2023) 451 final

Βρυξέλλες, 13.7.2023  
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης, η οποία έχει ως στόχο να διασφαλιστεί έως το 2050 μια κλιματικά ουδέτερη, καθαρή και κυκλική οικονομία, στο πλαίσιο της οποίας βελτιστοποιείται η διαχείριση των πόρων και ελαχιστοποιείται η ρύπανση. Το σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία<sup>1</sup> και η νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη<sup>2</sup> διαμορφώνουν τον χάρτη πορείας για την ευρωπαϊκή βιομηχανία ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της Πράσινης Συμφωνίας. Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει δέσμευση για επανεξέταση της νομοθεσίας σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΟΤΚΖ) με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης». Στο σχέδιο δράσης της ΕΕ «για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»<sup>3</sup> τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή ΟΤΚΖ και μεταχειρισμένων οχημάτων.

Τόσο το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο<sup>4</sup> όσο και το Κοινοβούλιο<sup>5</sup> έχουν αναγνωρίσει τη σημασία αυτής της πρωτοβουλίας. Στην ανακοίνωση που συνοδεύει την πρόταση σχετικά με τον ευρωπαϊκή πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες<sup>6</sup> τονίστηκε επίσης η σημασία του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας για τη διασφάλιση του βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την αύξηση της στρατηγικής αυτονομίας της ΕΕ.

Η παραγωγή οχημάτων είναι μία από τις βιομηχανίες με τη μεγαλύτερη ένταση πόρων. Η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης ευθύνεται για το 19 % της ζήτησης για τη χαλυβουργία της ΕΕ (πάνω από 7 εκατ. τόνοι/έτος), για το 10 % της συνολικής κατανάλωσης πλαστικών (6 εκατ. τόνοι/έτος), για σημαντικό μερίδιο της ζήτησης αλουμινίου (42 % για το σύνολο του εξοπλισμού μεταφορών, περίπου 2 εκατ. τόνοι/έτος), χαλκού (6 % για εξαρτήματα αυτοκινήτων), καουτσούκ (65 % της παραγωγής γενικών ειδών από καουτσούκ) και γυαλιού (1,5 εκατ. τόνοι επίπεδου γυαλιού που παράγεται στην ΕΕ).

Καθώς ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας στρέφεται προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και τα οχήματα ενσωματώνουν όλο και περισσότερο ηλεκτρονικά είδη, θα υπάρξει αύξηση της ζήτησης για χαλκό και κρίσιμες πρώτες ύλες. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι σπάνιες γαίες που χρησιμοποιούνται σε μόνιμους μαγνήτες κινητήρων ηλεκτροκίνησης, για τους οποίους ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες. Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας χρησιμοποιεί επίσης πιο προηγμένα και ελαφρά υλικά, όπως σύνθετα πλαστικά, χάλυβα υψηλής ποιότητας και κράματα αλουμινίου.

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

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

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

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

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

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

Το αποτέλεσμα είναι ότι η παραγωγή οχημάτων μπορεί να έχει μεγάλο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αυτό οφείλεται κυρίως στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία πρωτογενών υλικών, όπως ο άνθρακας και το σιδηρομετάλλευμα (για τον χάλυβα), ο βωξίτης (για το αλουμίνιο), ο χαλκός και το πετρέλαιο (για τα πλαστικά). Επιπλέον, η αυξανόμενη χρήση εξελιγμένων και σύνθετων υλικών δημιουργεί ιδιαίτερες προκλήσεις για την αποσυναρμολόγηση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Υπό το πρίσμα αυτό, στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διευκολυνθεί η μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στην κυκλική οικονομία, σε όλα τα στάδια του οχήματος — από τον σχεδιασμό έως την τελική επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η πρόταση βασίζεται σε αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας, η οποία αποτελείται από δύο οδηγίες [την οδηγία 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους («οδηγία ΟΤΚΖ»)<sup>7</sup> και την οδηγία 2005/64/EK σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους («οδηγία για την έγκριση τύπου 3R»<sup>8</sup>)].

Η οδηγία ΟΤΚΖ εκδόθηκε το 2000 και ήταν το πρώτο εναρμονισμένο πλαίσιο της ΕΕ που σχεδιάστηκε για να διασφαλίσει ότι τα οχήματα που φθάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θεωρούνται απόβλητα υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Η οδηγία θεσπίζει διατάξεις σχετικά με τη συλλογή και την απορρύπανση των ΟΤΚΖ, περιορίζει τις επικίνδυνες ουσίες στα νέα οχήματα και θέτει στόχους για την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση (85 %), καθώς και για την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση (95 %), με βάση το μέσο βάρος των ΟΤΚΖ ανά όχημα και έτος. Από τη θέσπισή της, η νομοθεσία δεν έχει τροποποιηθεί ουσιωδώς.

Κατά την αναθεώρηση της οδηγίας-πλασίου για τα απόβλητα το 2018, οι συννομοθέτες συμφώνησαν<sup>9</sup> ότι *«[έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή επανεξετάζει την οδηγία [ΟΤΚΖ] και, για τον σκοπό αυτό, υποβάλλει έκθεση, συνοδευόμενη, αν κρίνεται σκόπιμο, από νομοθετική πρόταση, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο»*. Αναφέρθηκε ότι η διαδικασία αναθεώρησης της οδηγίας ΟΤΚΖ θα πρέπει να επικεντρωθεί στη σκοπιμότητα του καθορισμού στόχων ανακύκλωσης για συγκεκριμένα υλικά και στο πρόβλημα της «αδυναμίας εντοπισμού» των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Η οδηγία για την έγκριση τύπου 3R, που εκδόθηκε το 2005, δημιουργεί πολύ στενή σχέση μεταξύ των διατάξεων της οδηγίας ΟΤΚΖ και των διατάξεων σχεδιασμού σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης της διαδικασίας έγκρισης τύπου για τύπους οχημάτων. Ειδικότερα, η οδηγία για την έγκριση τύπου 3R ορίζει ότι τα οχήματα θα πρέπει να κατασκευάζονται έτσι ώστε να είναι κατά 85 % ανακυκλώσιμα/επαναχρησιμοποιήσιμα και κατά 95 % επαναχρησιμοποιήσιμα/ανακτήσιμα και η οδηγία ΟΤΚΖ περιέχει τους ίδιους στόχους για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης των οχημάτων. Η οδηγία για την έγκριση τύπου 3R αποτελεί μέρος του πλαισίου έγκρισης τύπου<sup>10</sup>, βάσει του οποίου

<sup>7</sup> Οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

<sup>8</sup> Οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους.

<sup>9</sup> Βλ. άρθρο 10α της οδηγίας 2018/849/ΕΕ (ΕΕ L 150 της 30.5.2018, σ. 93).

<sup>10</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

οι νέοι τύποι οχημάτων υποβάλλονται σε δοκιμή και χορηγείται έγκριση τύπου πριν διατεθούν στην αγορά της ΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν ένα σύνολο τεχνικών απαιτήσεων.

Ο προτεινόμενος κανονισμός καταργεί τόσο την οδηγία για την έγκριση τύπου 3R όσο και την οδηγία ΟΤΚΖ και τις αντικαθιστά με μια ενιαία νομική πράξη. Γενικός στόχος του είναι να εκσυγχρονιστεί η ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ και να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς της ΕΕ, με παράλληλη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη διάρκεια ζωής και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και συμβολή στη βιωσιμότητα των τομέων της αυτοκινητοβιομηχανίας και της ανακύκλωσης.

Πρόκειται για πρωτοβουλία στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Πρώτον, ο προτεινόμενος κανονισμός βασίζεται στη συνολική νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προϊόντων της αυτοκινητοβιομηχανίας στην ενιαία αγορά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων που αποσκοπούν στην επίτευξη στόχων σχετικών με το περιβάλλον, την ενεργειακή απόδοση και την ασφάλεια. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858<sup>11</sup> καθορίζει το κεντρικό διαδικαστικό πλαίσιο για τις απαιτήσεις έγκρισης και εποπτείας της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων. Καθορίζει τους κανόνες σχετικά με τη συμμόρφωση των τύπων οχημάτων με τις απαιτήσεις διαφόρων νομοθετικών πράξεων, οι οποίες παρατίθενται στα παραρτήματα του εν λόγω κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις τόσο για τον κυκλικό σχεδιασμό όσο και για την παραγωγή μηχανοκίνητων οχημάτων και θα συμπεριληφθεί στα εν λόγω παραρτήματα, ώστε οι απαιτήσεις αυτές να ελέγχονται και να επιβάλλονται μέσω της διαδικασίας έγκρισης τύπου<sup>12</sup>.

Ο προτεινόμενος κανονισμός συμπληρώνει και συνάδει με τις πρόσφατες νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής που αποσκοπούν στη βελτίωση του οικολογικού σχεδιασμού των προϊόντων και στη διασφάλιση της βιώσιμης διαχείρισης των αποβλήτων.

Αυτό ισχύει στην περίπτωση της πρότασης νέου κανονισμού για τις μπαταρίες<sup>13</sup>, η οποία καλύπτει τις μπαταρίες αυτοκινήτων και περιέχει ένα ολοκληρωμένο νέο νομικό καθεστώς που καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους, το οποίο έχει σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού αποτυπώματός τους. Ο προτεινόμενος κανονισμός για την έγκριση τύπου 3R και τα ΟΤΚΖ δεν περιέχει διατάξεις που να ρυθμίζουν τον σχεδιασμό, την

---

<sup>11</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

<sup>12</sup> Ένας κατασκευαστής μπορεί να λάβει πιστοποίηση για έναν τύπο οχήματος σε μία χώρα της ΕΕ και να το διαθέσει στην αγορά σε ολόκληρη την ΕΕ χωρίς περαιτέρω δοκιμές. Η πιστοποίηση εκδίδεται από εθνική αρχή έγκρισης τύπου και οι δοκιμές διενεργούνται από τις οριζόμενες τεχνικές υπηρεσίες: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu\\_el](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_el)

<sup>13</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 [2020/0353(COD)].

παραγωγή και το τέλος του κύκλου ζωής των μπαταριών. Καλύπτει τα οχήματα στο σύνολό τους, καθώς και τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους (εκτός από τις μπαταρίες), κατά τρόπο που συμπληρώνει την πρόταση κανονισμού για τις μπαταρίες και διασφαλίζει την αντιμετώπιση του συνολικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος των οχημάτων. Περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αφαίρεσης μπαταριών από τα ΟΤΚΖ, ώστε να διασφαλίζεται η επαναχρησιμοποίηση ή η ανακύκλωσή τους σύμφωνα με τον κανονισμό για τις μπαταρίες.

Εκτός από τις μπαταρίες, η Επιτροπή υπέβαλε προτάσεις για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος άλλων τομέων έντασης πόρων (όπως τα δομικά προϊόντα<sup>14</sup> και τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα<sup>15</sup>) και ο προτεινόμενος κανονισμός για την έγκριση τύπου 3R και τα ΟΤΚΖ συμπληρώνει την πρωτοβουλία αυτή καλύπτοντας τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε να διασφαλιστεί η εφαρμογή κοινών κανόνων για τους κατασκευαστές όσον αφορά την κατασκευή οχημάτων που θα διατεθούν στην αγορά της Ένωσης, να διευκολυνθεί η μετάβαση του εν λόγω κλάδου σε μια κυκλική οικονομία και να ενισχυθεί η βιωσιμότητά του.

Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει επίσης με την πρόταση κανονισμού σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό για τα βιώσιμα προϊόντα<sup>16</sup>, ο οποίος έχει ως στόχο να καταστήσει δυνατό τον καθορισμό απαιτήσεων όσον αφορά τις επιδόσεις βιωσιμότητας και την παροχή πληροφοριών για ευρύ φάσμα φυσικών προϊόντων. Σε αντίθεση με άλλα προϊόντα, όπως προαναφέρθηκε, οι απαιτήσεις σχετικά με τον κυκλικό σχεδιασμό και την παραγωγή μηχανοκίνητων οχημάτων βασίζονται επί του παρόντος σε ένα ειδικό νομικό πλαίσιο που ισχύει για τα οχήματα, βάσει του οποίου οι εν λόγω απαιτήσεις καθορίζονται και επιβάλλονται μέσω της διαδικασίας «έγκρισης τύπου». Ως εκ τούτου, πρόκειται για χωριστό νομικό πλαίσιο από εκείνο που ορίζεται στον επικείμενο κανονισμό σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό για τα βιώσιμα προϊόντα. Επιπλέον, ο κανονισμός σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό για τα βιώσιμα προϊόντα δεν καλύπτει ούτε τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής του οχήματος, η οποία υπόκειται στον προτεινόμενο κανονισμό για την έγκριση τύπου 3R και τα ΟΤΚΖ.

Τέλος, ο προτεινόμενος κανονισμός δεν καλύπτει τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται από τον κανονισμό για τις μεταφορές αποβλήτων<sup>17</sup>. Τα ΟΤΚΖ θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα και, σύμφωνα με τον κανονισμό για τις μεταφορές αποβλήτων, απαγορεύεται η εξαγωγή τους από την ΕΕ σε τρίτες χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ. Οι άλλες διατάξεις του κανονισμού για τις μεταφορές αποβλήτων εφαρμόζονται και σε άλλες μεταφορές ΟΤΚΖ, μεταξύ άλλων μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ.

<sup>14</sup> Πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση εναρμονισμένων όρων εμπορίας δομικών προϊόντων [COM(2022) 144].

<sup>15</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy\\_en](https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en)

<sup>16</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/EK [COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)].

<sup>17</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις μεταφορές αποβλήτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 και (ΕΕ) 2020/1056 [COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)].

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Υπάρχουν επίσης συνέργειες μεταξύ της παρούσας πρότασης κανονισμού και άλλων πολιτικών της ΕΕ, ιδίως της πολιτικής για το κλίμα. Η μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στην κυκλικότητα είναι απαραίτητη προκειμένου η ΕΕ να επιτύχει τους στόχους για το 2050 σχετικά με την κλιματική ουδετερότητα που ορίζονται στο «ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα»<sup>18</sup>, **συμπληρώνοντας διάφορες άλλες πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της** δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % (Fit for 55)<sup>19</sup>. Επιπλέον, η πρωτοβουλία συμπληρώνει άλλες πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις που αποσκοπούν στον μετασχηματισμό της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως τα πρόσφατα αναθεωρημένα πρότυπα CO<sub>2</sub> για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά<sup>20</sup>, το προτεινόμενο πρότυπο Euro 7 για τις εκπομπές από καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα<sup>21</sup> και η υπό εξέλιξη αναθεώρηση των τριών οδηγιών στη «δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο»<sup>22</sup>. Επιπλέον, ο κανονισμός συμπληρώνει την πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες<sup>23</sup>, καθώς θεσπίζει μέτρα ειδικά σχεδιασμένα για την επίτευξη υψηλότερου βαθμού κυκλικότητας των κρίσιμων πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται στα οχήματα, ιδίως μέσω της αφαίρεσης, της επαναχρησιμοποίησης και της ανακύκλωσης εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες.

## 2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομοθετική πρόταση βασίζεται στο άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), το οποίο αποσκοπεί στη διασφάλιση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς<sup>24</sup>. Αυτό είναι απαραίτητο καθώς η πρόταση θεσπίζει σαφείς και ενιαίες απαιτήσεις που διέπουν τόσο τη διάθεση οχημάτων στην αγορά της ΕΕ όσο και τη συλλογή

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

<sup>19</sup> Περισσότερες πληροφορίες για τη δέσμη μέτρων διατίθενται στους δικτυακούς τόπους: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_21_3541).

<sup>20</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Απριλίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (ΕΕ L 110 της 25.4.2023, σ. 5).

<sup>21</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 2007).

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

<sup>23</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 [COM(2023) 160 final, 2023/0079(COD)].

<sup>24</sup> Σημειώνεται ότι η παρούσα πρόταση ακολουθεί άλλα παραδείγματα νομοθετικών προτάσεων που υπέβαλε πρόσφατα η Επιτροπή, οι οποίες αποσκοπούν στην κάλυψη των απαιτήσεων βιωσιμότητας/κυκλικότητας που ισχύουν για ολόκληρο τον κύκλο ζωής των προϊόντων στο πλαίσιο μίας νομοθετικής πράξης και έχουν ως νομική βάση το άρθρο 114. Παραδείγματα αποτελούν η πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, η πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και η πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας.

και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και οι οποίες απαιτούνται για τη διευκόλυνση της μετάβασης του τομέα σε μια κυκλική οικονομία. Το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ αποτελεί τη νομική βάση του συνολικού κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για την έγκριση τύπου 3R, ενώ η οδηγία ΟΤΚΖ έχει περιβαλλοντική νομική βάση (άρθρο 192 της ΣΛΕΕ).

Η πρόταση διαλαμβάνει διάφορα βασικά προβλήματα που σχετίζονται με την ενιαία αγορά. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται τα εξής: i) ανομοιόμορφη εφαρμογή της οδηγίας για την έγκριση τύπου 3RΤΑ και της οδηγίας για τα ΟΤΚΖ, δεδομένου ότι οι διατάξεις τους υπόκεινται σε ερμηνεία, γεγονός που οδηγεί σε διαφορετικές καταστάσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης ανάλογα με τον τόπο διάθεσης των οχημάτων στην αγορά και επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ii) ανεπαρκής ανάπτυξη της αγοράς της ΕΕ για τα δευτερογενή υλικά που προορίζονται για τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, iii) φραγμοί στη λειτουργία των αγορών ανακύκλωσης και στη βελτίωση των οικονομιών κλίμακας, iv) το συνεχιζόμενο πρόβλημα των «αγνοούμενων οχημάτων» και η έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τη διάκριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από τα μεταχειρισμένα οχήματα και v) η ανάγκη για ένα σταθερό και πλήρως εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τη βελτίωση των επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων επενδύσεων, όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στην παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Ταυτόχρονα, ο κύριος στόχος της πρότασης είναι η στενότερη σύνδεση μεταξύ των απαιτήσεων σχεδιασμού για τα οχήματα και των διατάξεων σχετικά με τη διαχείριση των ΟΤΚΖ, ώστε να καταστεί δυνατή η ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις σχεδιασμού των οχημάτων διατυπώνονται κατά τρόπο ώστε να αποτελούν πράγματι προϋποθέσεις για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη διαχείριση των ΟΤΚΖ. Παραδείγματα τέτοιας στενής σύνδεσης μεταξύ απαιτήσεων είναι τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης έναντι των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης, οι απαιτήσεις σχετικά με τις ουσίες που υπάρχουν στα οχήματα έναντι της υποχρέωσης αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν τέτοιες ουσίες πριν από τον τεμαχισμό των ΟΤΚΖ, οι απαιτήσεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο έναντι του στόχου ανακύκλωσης πλαστικού και ο σχεδιασμός για την αφαίρεση εξαρτημάτων έναντι της υποχρέωσης αφαίρεσης εξαρτημάτων πριν από τον τεμαχισμό των ΟΤΚΖ.

Ως εκ τούτου, το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ αποτελεί την κατάλληλη νομική βάση για την παρούσα πρόταση, δεδομένου ότι καθιστά δυνατό οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις να αποτελούν τα βασικά στοιχεία των όρων που διέπουν την έγκριση τύπου και, ως εκ τούτου, τη διάθεση οχημάτων στην αγορά της ΕΕ, ενώ παράλληλα καθιστά δυνατή την εναρμόνιση των απαιτήσεων για την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Το σκεπτικό ή το επίκεντρο της πρότασης είναι η επίτευξη ομοιομορφίας των απαιτήσεων για τη διάθεση στην αγορά (δηλ. των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των οχημάτων) και, κατά συνέπεια, η διασφάλιση ότι, όταν τα οχήματα φθάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και ότι ποιοτικές δευτερογενείς πρώτες ύλες μπορούν να ανακτηθούν αποτελεσματικά από αυτά. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση της παρούσας πρότασης, ο περιβαλλοντικός στόχος δεν είναι ανεξάρτητος, αλλά κινητήρια δύναμη για την εναρμόνιση των απαιτήσεων σχεδιασμού όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των οχημάτων.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Για να επιτευχθεί μια εναρμονισμένη και εύρυθμα λειτουργούσα ενιαία αγορά της ΕΕ και να καταστεί δυνατή η ομαλή μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στην κυκλική οικονομία, σύμφωνα με τον στόχο που ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί ένα κοινό σύνολο κανόνων σε επίπεδο ΕΕ με σαφείς απαιτήσεις και υποχρεώσεις για τα κράτη μέλη και τις επιχειρήσεις. Οι στόχοι των εργασιών για την αναθεώρηση των κανόνων της ΕΕ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη ενεργώντας μεμονωμένα· δεδομένης της κλίμακας και των αποτελεσμάτων των μέτρων, τα μέτρα αυτά επιτυγχάνονται καλύτερα με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ.

Η εναρμόνιση των απαιτήσεων θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα εφαρμογής που προκαλούνται από τις διαφορετικές ερμηνείες της ισχύουσας νομοθεσίας. Χωρίς δράση σε επίπεδο ΕΕ, υπάρχει κίνδυνος κατακερματισμού της αγοράς της ΕΕ και κίνδυνος η πρόοδος όσον αφορά την κυκλική οικονομία να εξαρτηθεί από την εθελοντική δράση επιχειρήσεων ή μεμονωμένων κρατών μελών.

- **Αναλογικότητα**

Η αρχή της αναλογικότητας αποτυπώνεται στον σχεδιασμό όλων των μέτρων που περιλαμβάνονται στον προτεινόμενο κανονισμό. Για παράδειγμα, το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας επεκτείνεται σταδιακά στα νέα οχήματα, με μεταβατικές περιόδους για όλες τις νέες απαιτήσεις, ώστε να δοθεί χρόνος στους οικονομικούς φορείς να προσαρμοστούν στους νέους κανόνες.

Λεπτομερέστερη περιγραφή της αξιολόγησης της αναλογικότητας σε σχέση με καθεμία από τις επιλογές πολιτικής παρέχεται στο παράρτημα 8 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η επιλογή του κανονισμού είναι η δημιουργία εναρμονισμένου πλαισίου που θα εφαρμόζεται στα στάδια του σχεδιασμού, της παραγωγής και του τέλους του κύκλου ζωής των οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό θα παρασχεθεί η ασφάλεια δικαίου που χρειάζονται οι φορείς εκμετάλλευσης και οι αρχές των κρατών μελών. Το ισχύον κανονιστικό τοπίο θα απλουστευθεί με την ενοποίηση όλων των απαιτήσεων σε μία πράξη και θα συμβάλει στην ισχυρότερη ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς της ΕΕ. Σε σύγκριση με μια οδηγία, η επιλογή του κανονισμού μειώνει επίσης το διοικητικό κόστος που συνδέεται με τη μεταφορά του νομοθετήματος στην εθνική νομοθεσία και επιτρέπει την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων της ΕΕ νωρίτερα. Η επιλογή ενός κανονισμού συνάδει με το κανονιστικό πλαίσιο της έγκρισης τύπου, βάσει του οποίου οι οδηγίες μετατρέπονται σε κανονισμούς στο πλαίσιο των μέτρων που θεσπίστηκαν σε επίπεδο ΕΕ μετά το σκάνδαλο εκπομπών «Dieselgate».

### 3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Οι αξιολογήσεις της οδηγίας ΟΤΚΖ<sup>25</sup> και της οδηγίας για την έγκριση τύπου 3R<sup>26</sup> προσδιόρισαν τον γενικό χαρακτήρα των διατάξεών τους ως μία από τις κύριες αδυναμίες τους οι οποίες εμποδίζουν τη μετάβαση της συνολικής αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Οι αδυναμίες αυτές συζητήθηκαν στη γνωμοδότηση της πλατφόρμας «Fit for Future» (F4F)<sup>27</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώθηκε ότι τα ακόλουθα προβλήματα παρεμποδίζουν τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς της ΕΕ και υπολείπονται του επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος που επιδιώκει να επιτύχει η ΕΕ:

- ο σχεδιασμός και η παραγωγή νέων οχημάτων δεν συμβάλλουν επαρκώς στις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μια κλιματικά ουδέτερη, καθαρή και κυκλική οικονομία·
- η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι η βέλτιστη δυνατή σε σύγκριση με τις δυνατότητες που έχει να συμβάλει σε μια κλιματικά ουδέτερη, καθαρή και κυκλική οικονομία·
- σημαντικό ποσοστό των οχημάτων που υπόκεινται στην οδηγία ΟΤΚΖ δεν συλλέγονται για να υποβληθούν σε επεξεργασία υπό ορθές περιβαλλοντικές συνθήκες στην ΕΕ, γεγονός που ενδέχεται να συμβάλλει στην πρόκληση ρύπανση σε τρίτες χώρες·
- δεν υπάρχει εναρμονισμένη προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ για τον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής των οχημάτων που επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανεκμετάλλευτο δυναμικό για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για την κυκλική οικονομία.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, ο προτεινόμενος κανονισμός επικεντρώνεται σε τρεις βασικές πτυχές: στις απαιτήσεις κυκλικότητας για την έγκριση τύπου οχημάτων, στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στην εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Ζητήθηκε επανειλημμένα η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών καθ' όλη τη διάρκεια των διαδικασιών αξιολόγησης και εκτίμησης επιπτώσεων. Οι διαβουλεύσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση για τον προτεινόμενο κανονισμό, ιδίως οι ανοικτές δημόσιες διαβουλεύσεις, οι στοχευμένες διαβουλεύσεις, τα εργαστήρια με τα ενδιαφερόμενα μέρη<sup>28</sup> και οι διμερείς συναντήσεις.

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

<sup>26</sup> Βλ. παράρτημα 11 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

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

<sup>28</sup> Πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση κατά την αξιολόγηση της οδηγίας

Τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη συμφώνησαν γενικά με τα κύρια πορίσματα της αξιολόγησης της οδηγίας ΟΤΚΖ και με την ανάγκη αναθεώρησης των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ώστε να δοθεί συνέχεια σε αυτά τα πορίσματα.

Πολλά ενδιαφερόμενα μέρη από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας τόνισαν ότι έχουν ήδη αρχίσει να ενσωματώνουν τις αρχές της κυκλικότητας στις επιχειρηματικές πρακτικές τους και ότι απαιτούνται ελάχιστες μόνο τροποποιήσεις για τη βελτίωση της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας. Ως εκ τούτου, δεν θεώρησαν αναγκαία τη συγχώνευση της οδηγίας ΟΤΚΖ και της οδηγίας για την έγκριση τύπου 3R. Άλλοι κατασκευαστές τάχθηκαν υπέρ της ανάληψης δράσης για την προσαρμογή του σχεδιασμού της ανακύκλωσης στη νέα νομοθεσία, ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και να βελτιωθεί η διαφάνεια. Οι τομείς της αποσυναρμολόγησης και της ανακύκλωσης, στους οποίους δραστηριοποιούνται κυρίως ΜΜΕ, ζήτησαν τη θέσπιση πιο φιλόδοξης νομοθεσίας όσον αφορά τον σχεδιασμό της αποσυναρμολόγησης/ανακύκλωσης και την ανταλλαγή πληροφοριών από τους κατασκευαστές. Οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ, οι αρχές διαχείρισης αποβλήτων και οι δημόσιες αρχές υποστήριξαν ομόφωνα μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του κύκλου ζωής και τον σχεδιασμό μέτρων κυκλικότητας.

Μολονότι υπήρξε ισχυρή υποστήριξη για τον καθορισμό στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε νέα οχήματα από τους τομείς της ανακύκλωσης και της αποσυναρμολόγησης και από οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είχε ανάμεικτες απόψεις σχετικά με τον καθορισμό στόχων για τα πλαστικά. Εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την πιθανή έλλειψη του απαραίτητου εφοδιασμού και τάχθηκαν υπέρ της χημικής ανακύκλωσης (όπως ο κλάδος παραγωγής πλαστικών). Η χαλβουργία δεν υποστήριξε τον καθορισμό στόχου σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο χάλυβα στα νέα οχήματα.

Όσον αφορά την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα ενδιαφερόμενα μέρη τάχθηκαν υπέρ μέτρων που αποσκοπούν στη βελτίωση και την αύξηση της ποιότητας των υλικών από ΟΤΚΖ, ώστε να ευνοηθεί η επαναχρησιμοποίηση ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων, καθώς και η υψηλής ποιότητας ανακύκλωση υλικών από ΟΤΚΖ. Ωστόσο, ο τομέας της διαχείρισης αποβλήτων εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την αύξηση του κόστους που θα μπορούσε να προκύψει από τα νέα μέτρα που διέπουν την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των αποβλήτων τους.

Συνολικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν σθεναρά τη λήψη φιλόδοξων μέτρων για την αντιμετώπιση του συνεχιζόμενου προβλήματος των «αγνοούμενων οχημάτων». Υποστηρίχθηκε επίσης η θέσπιση αυστηρότερων απαιτήσεων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, ώστε να αποφευχθεί η εξαγωγή από την ΕΕ σε τρίτες χώρες μεταχειρισμένων οχημάτων που δεν είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία, προκαλούν ατμοσφαιρική ρύπανση και ενέχουν κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

---

([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_el)). Στις 15 Οκτωβρίου 2020 δημοσιεύθηκε αρχική εκτίμηση επιπτώσεων για την υποβολή παρατηρήσεων από το κοινό και, στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της εκτίμησης επιπτώσεων, πραγματοποιήθηκε ανοικτή δημόσια διαβούλευση διάρκειας 14 εβδομάδων από τις 20 Ιουλίου 2021 έως τις 26 Οκτωβρίου 2021 ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_el)).

Οι κατασκευαστές οχημάτων ήταν της άποψης ότι ο τομέας της αποσυναρμολόγησης είναι ήδη αυτάρκης και ότι δεν υπάρχει ανάγκη παροχής αποζημίωσης για το κόστος της επεξεργασίας με τη θέσπιση προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τόνισαν ότι, εάν θεσπιστούν τέτοια προγράμματα, είναι σημαντικό οι κατασκευαστές οχημάτων να έχουν το δικαίωμα να ασκούν ατομικά την ευθύνη τους. Οι τομείς της αποσυναρμολόγησης, του τεμαχισμού και της ανακύκλωσης ζήτησαν τη βελτίωση της οικονομικής ευθύνης της αυτοκινητοβιομηχανίας για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους που σχετίζεται με τη βελτίωση της ποιότητας, με διασφαλίσεις για την προστασία της ανεξαρτησίας τους στα προγράμματα.

Η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων περιβαλλοντικών ΜΚΟ, δημόσιων αρχών και φορέων διαχείρισης αποβλήτων (κυρίως MME), τάχθηκαν υπέρ της επέκτασης του κανονιστικού πεδίου εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ σε πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων. Οι παραγωγοί και οι προμηθευτές στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις, τονίζοντας ότι δεν θα ήταν επιθυμητό να επεκταθεί πλήρως το πεδίο εφαρμογής σε νέες κατηγορίες οχημάτων βραχυπρόθεσμα λόγω των διαφορών τους.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Για να στηρίξει την ανάλυση των διαφόρων κανονιστικών επιλογών, η Επιτροπή προσέλαβε εξωτερικούς συμβούλους με σύμβαση υποστήριξης<sup>29</sup>.

Συγκεντρώθηκαν στοιχεία από τις εκθέσεις αξιολόγησης της οδηγίας ΟΤΚΖ<sup>30</sup> και τη στοχευμένη αξιολόγηση της οδηγίας για την έγκριση τύπου 3R, η οποία διενεργήθηκε παράλληλα με την εκτίμηση επιπτώσεων και παρουσιάστηκε στο παράρτημα 11 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

Το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC), η υπηρεσία επιστήμης και γνώσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπόνησε τεχνική έκθεση σχετικά με τους στόχους για το περιεχόμενο ανακυκλωμένου πλαστικού στα νέα επιβατικά αυτοκίνητα<sup>31</sup> και έκθεση σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας<sup>32</sup>. Τα αποτελέσματα των εν λόγω εκθέσεων τροφοδότησαν την εκτίμηση επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η πρόταση κανονισμού.

Η πρόταση λαμβάνει επίσης υπόψη τις προτάσεις που περιέχονται στη γνωμοδότηση της πλατφόρμας «Fit for Future» (F4F)<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> Baron, Y., Kosińska-Terrade, I., Loew, C., Köhler, A., Moch, K., Sutter, J., Graulich, K., Adjei, F., Mehlhart, G.: Μελέτη για την υποστήριξη της εκτίμησης επιπτώσεων για την επανεξέταση της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους από το Oeko-Institut, Ιούνιος 2023.

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

<sup>31</sup> Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. και Mathieux, F., Towards recycled plastic content targets in new passenger cars, EUR 31047 EN, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (επιγραμμικά), doi:10.2838/834615 (επιγραμμικά), JRC129008.

<sup>32</sup> N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars, EUR 31468 EN, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

Πρόσθετα υποστηρικτικά στοιχεία τροφοδότησαν τη διαδικασία μέσω ειδικών μελετών τεκμηρίωσης και συλλογής δεδομένων, τα οποία ενσωματώθηκαν επίσης στις συνολικές εργασίες εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρόταση βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία δημοσιεύεται μαζί με την πρόταση. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέδωσε δύο γνώμες σχετικά με τα σχέδια της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, τα οποία επικεντρώθηκαν στην αιτιολόγηση των μέτρων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, στην περιγραφή των επιπτώσεων της προτιμώμενης επιλογής, στις επιλογές ορισμένων μέτρων για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο και στα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, καθώς και σε ζητήματα που συνδέονται με τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην έκθεση. Οι γνωμοδοτήσεις αυτές ελήφθησαν υπόψη στην τελική έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων.

Η εκτίμηση επιπτώσεων εντόπισε τέσσερις προβληματικούς τομείς που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο ΕΕ:

1. **υπάρχει έλλειψη ενσωμάτωσης της κυκλικότητας στον σχεδιασμό και την παραγωγή οχημάτων**, η οποία οδηγεί σε υψηλές εξαρτήσεις όσον αφορά τις πρωτογενείς πρώτες ύλες·
2. **η ποιότητα της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι η βέλτιστη δυνατή** σε σύγκριση με τη δυνατότητα διατήρησης μεγαλύτερης περιβαλλοντικής και οικονομικής αξίας·
3. σημαντικό μερίδιο των **«αγνοούμενων οχημάτων»** που υπόκεινται στην οδηγία ΟΤΚΖ δεν συλλέγονται για να υποβληθούν σε επεξεργασία υπό κατάλληλες περιβαλλοντικές συνθήκες και **μεγάλος όγκος μη τεχνικώς αξιόπιστων και ρυπογόνων μεταχειρισμένων οχημάτων εξάγεται από την ΕΕ** κάθε χρόνο·
4. **υπάρχει ανεκμετάλλετο δυναμικό κυκλικότητας των οχημάτων που επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ**, ώστε να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

Για την αντιμετώπιση καθενός από τα προβλήματα αυτά, σχεδιάστηκαν και αναλύθηκαν συγκεκριμένες επιλογές πολιτικής για καθέναν από τους ακόλουθους τομείς:

1. **«Σχεδιασμός με γνώμονα την κυκλικότητα»:** κυκλικότητα του σχεδιασμού και της παραγωγής·
2. **«Χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου»:** αύξηση του ανακυκλωμένου περιεχομένου στα νέα οχήματα·
3. **«Καλύτερη επεξεργασία»:** βελτίωση της επεξεργασίας των ΟΤΚΖ·
4. **«Συλλογή περισσότερων»:** συλλογή περισσότερων ΟΤΚΖ στην ΕΕ και βελτίωση της ποιότητας των εξαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων·
5. **«ΔΕΠ»:** παροχή των κατάλληλων κινήτρων για την αύξηση της συλλογής ΟΤΚΖ και τη βελτίωση της επεξεργασίας των αποβλήτων μέσω προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού·

6. «Κάλυψη περισσότερων οχημάτων»: επέκταση του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας σε πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων.

Τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε κάθε επιλογή παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Στην τελευταία στήλη αναφέρονται τα μέτρα που επιλέχθηκαν ως προτιμώμενη επιλογή μετά την εκτίμηση επιπτώσεων.

Επιλογές πολιτικής	Αριθ.	Μέτρα	Προτιμώμενη επιλογή
ΕΠ1 – Σχεδιασμός με γνώμονα την κυκλικότητα»	1Α	M1 – Διασφάλιση ότι οι νέοι κανόνες για την έγκριση τύπου 3R προβλέπουν την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων κυκλικότητας για τους νέους τύπους οχημάτων M2 – Εξουσιοδότηση της Επιτροπής να αναπτύξει μια βελτιωμένη μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις 3R M3 — Παροχή βασικών πληροφοριών αποσυναρμολόγησης στους φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ M4α — Δήλωση για τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία, οι οποίες επαληθεύονται από τις αρχές έγκρισης τύπου 3R M5α — Περιορισμοί ουσιών βάσει της αναθεωρημένης οδηγίας ΟΤΚΖ	Ναι Ναι Ναι Αριθ. Αριθ.
	1Β	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M1, M2, M3 της ΕΠ1Α. M4β – Υποχρεωτική δήλωση σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε πλαστικά, χάλυβα, αλουμίνιο M5β – Περιορισμοί ουσιών βάσει του κανονισμού REACH και άλλης ισχύουσας νομοθεσίας M6 – Υποχρέωση των κατασκευαστών οχημάτων να αναπτύξουν στρατηγικές κυκλικότητας M7 – Απαιτήσεις σχεδιασμού για νέα οχήματα με σκοπό τη διευκόλυνση της αφαίρεσης κατασκευαστικών στοιχείων	Ναι Αριθ. Ναι Ναι
	1Γ	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M1-M3, M6, M7 των ΕΠ1Α και ΕΠ1Β. M4γ – Υποχρεωτική δήλωση σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο για υλικά εκτός των πλαστικών, συμπεριλαμβανομένων των κρίσιμων πρώτων υλών, του χάλυβα, του αλουμινίου M5γ – Υβριδική προσέγγιση: διατήρηση των ισχυόντων περιορισμών στο πλαίσιο των ΟΤΚΖ με νέους περιορισμούς βάσει του κανονισμού REACH (αναλύονται χωριστά στο παράρτημα 9) M8 – Θέσπιση ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος	Ναι Ναι Ναι
ΕΠ2	2Α	M9α – Υποχρεωτικοί στόχοι ανακυκλωμένου περιεχομένου για πλαστικά που χρησιμοποιούνται σε οχήματα —παραεκτικότητα σε ανακυκλωμένα πλαστικά της τάξης του 6 % έως το 2031, 10 % έως το 2035 σε επίπεδο στόλου, εκ των οποίων 25 % των ανακυκλωμένων υλικών από την παραγωγή κλειστού βρόχου, κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης M10α — Εξουσιοδότηση της Επιτροπής να θέσει υποχρεωτικό στόχο για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του χάλυβα, συμπεριλαμβανομένων κανόνων υπολογισμού και επαλήθευσης, βάσει ειδικής μελέτης σκοπιμότητας	Αριθ. Ναι
Χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου	2Β	M9β – Ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε πλαστικές ύλες: 25 % το 2031 μόνο για οχήματα με νέα έγκριση τύπου, εκ των οποίων το 25 % από την παραγωγή κλειστού βρόχου, κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης M10β — Ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε χάλυβα: 20 % σε οχήματα με νέα έγκριση τύπου, κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης	Ναι Αριθ.
	2Γ	M9γ – Ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε πλαστικές ύλες: 30 % το 2031 μόνο για οχήματα με νέα έγκριση τύπου, εκ των οποίων το 25 % από την παραγωγή κλειστού βρόχου, κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης M10γ — Ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε χάλυβα: 30 % σε οχήματα με νέα έγκριση τύπου, εκ των οποίων το 15 % από την παραγωγή κλειστού βρόχου, κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης M11 — Εξουσιοδότηση της Επιτροπής να θέτει υποχρεωτικούς στόχους για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο για άλλα υλικά (κράματα αλουμινίου, κρίσιμες	Αριθ. Αριθ. Ναι

		πρώρες ύλες), μελέτη σκοπιμότητας, υπολογισμός επιπέδων στόχων και κανόνες επαλήθευσης	
ΕΠ3- <i>Καλύτερη επεξεργασία</i>	3Α	M12 – Ευθυγράμμιση του ορισμού της ανακύκλωσης και ευθυγράμμιση της μεθοδολογίας υπολογισμού για τα ποσοστά ανακύκλωσης με άλλες νομοθετικές πράξεις για τα απόβλητα M13α – Υποχρεωτική αφαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων/κατασκευαστικών στοιχείων πριν από τον τεμαχισμό προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανακύκλωση ή η επαναχρησιμοποίησή τους, «κατάλογος Α» M14α – Νέος ορισμός της «ανακατασκευής» και νέες απαιτήσεις παρακολούθησης για την επαναχρησιμοποίηση/ανακατασκευή M16α – Απαγόρευση της υγειονομικής ταφής καταλοίπων αποβλήτων αυτοκινήτων από εργασίες τεμαχισμού	Ναι Ναι Ναι Ναι
	3Β	<i>Περιλαμβάνονται όλα τα μέτρα της ΕΠ3Α (σωρευτικά)</i> M13β – Υποχρεωτική αφαίρεση μακρύτερου καταλόγου κατασκευαστικών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιέχουν υψηλή συγκέντρωση πολύτιμων μετάλλων ή κρίσιμων πρώτων υλών, «κατάλογος Β» M14β – Στήριξη της αγοράς για τη χρήση ανταλλακτικών M15β – Στόχοι ανακύκλωσης για τα πλαστικά – 30 % M16β – Απαγόρευση μικτού τεμαχισμού των ΟΤΚΖ με απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) και απορρίμματα συσκευασίας	Ναι Ναι Ναι Ναι
	3Γ	<i>Περιλαμβάνονται όλα τα μέτρα των ΕΠ3Α και ΕΠ3Β (σωρευτικά)</i> M13γ – Υποχρεωτική αφαίρεση πρόσθετων κατασκευαστικών στοιχείων, «κατάλογος Γ» M15γ – Γυαλί – 70 % ανακύκλωση ως ποιότητα γυάλινου δοχείου ή ισοδύναμη M16γ – Καθορισμός απαιτήσεων σχετικά με τις τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό για τη βελτίωση της ποσότητας και της ποιότητας των απορριμμάτων μετάλλων που ανακτώνται από ΟΤΚΖ	Αριθ. Αριθ. Αριθ.
ΕΠ4 – <i>Συλλογή περισσότερων</i>	4Α	M17α – Υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τα αγνοούμενα οχήματα, την ταξινόμηση οχημάτων, την εισαγωγή και εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, κίνητρα για την ενθάρρυνση της παράδοσης σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας και τις κυρώσεις M18 – Υποχρεώσεις των φορέων αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης να ελέγχουν και να υποβάλλουν στοιχεία σχετικά με τα ΟΤΚΖ, πιστοποιητικά καταστροφής M19α – Καθορισμός ελάχιστων απαιτήσεων για τομεακές επιθεωρήσεις και μέτρα επιβολής (συμπεριλαμβανομένων των μη δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών αριθ. 9 για τους ανταποκριτές)	Αριθ. Ναι Ναι
	4Β	M17β – Καθορισμός προστίμων για τον τομέα ΟΤΚΖ σε περίπτωση πώλησης ΟΤΚΖ σε παράνομους φορείς αποσυναρμολόγησης και για τους εμπόρους (και τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες) που ασχολούνται με αποσυναρμολογημένα (μεταχειρισμένα) ανταλλακτικά από μη εγκεκριμένες εγκαταστάσεις M19β – Σαφέστερος ορισμός των ΟΤΚΖ για τη διασφάλιση καλύτερης διάκρισης μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και ΟΤΚΖ (δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές) M20 – Βελτίωση των πληροφοριών που περιέχονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και επίτευξη διαλειτουργικότητας	Ναι Ναι Ναι
	4Γ	M19γ – Παροχή ή διάθεση πληροφοριών σχετικά με την ταυτοποίηση των οχημάτων και τον τεχνικό έλεγχο στις τελωνειακές αρχές (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος) M21 – Απαιτήσεις εξαγωγής για τα μεταχειρισμένα οχήματα οι οποίες συνδέονται με τον τεχνικό έλεγχο	Ναι Ναι
	4Δ	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M17β, M18, M19α-γ, M20, M21 των ΕΠ4Α, ΕΠ4Β και ΕΠ4Γ (σωρευτικά)	Ναι
ΕΠ5 – <i>Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού</i>	5Α	M22 – Επιβολή στα κράτη μέλη της απαίτησης να θεσπίσουν συλλογικά ή ατομικά προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης του κόστους συμμόρφωσης και των ελάχιστων οικονομικών υποχρεώσεων M23 – Υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων για τους παραγωγούς	Ναι Ναι

(ΔΕΠ)	5B	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M22, M23 της ΕΠ5Α (σωρευτικά) M24 – Εναρμονισμένη διαφοροποίηση των τελών ΔΕΠ M25 – Μεταβίβαση τελών/εγγυήσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού (διασυνοριακή ΔΕΠ)	Ναι Ναι	
	5Γ	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M22-M25 των ΕΠ5Α και ΕΠ5Β (σωρευτικά) M26 – Δημιουργία εθνικών συστημάτων επιστροφής εγγύησης M27 – Εναρμονισμένα κριτήρια για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις (προαιρετικά)	Αριθ. Αριθ.	
ΕΠ6 – <i>Κάλυψη περισσότερων οχημάτων</i>	6Α	M28 – Παροχή πληροφοριών στους φορείς αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης	Ναι	
	6B	Περιλαμβάνεται το μέτρο M28 της ΕΠ5Α (σωρευτικά) M30α – Υποχρεωτική επεξεργασία οχημάτων κατηγορίας L3e-L7, φορτηγών (N2, N3) και λεωφορείων (M2, M3), και ρυμουλκούμενων (O) στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας M30β – Απαιτήσεις εξαγωγής μεταχειρισμένων οχημάτων που συνδέονται με την κατάσταση τεχνικού ελέγχου φορτηγών (N2, N3) και λεωφορείων (M2, M3) και ρυμουλκούμενων (O) M31β – Ελάχιστες απαιτήσεις ΔΕΠ για την κατηγορία L3e-L7e, φορτηγά (N2, N3) και λεωφορεία (M2, M3) και ρυμουλκούμενα (O) στο τέλος του κύκλου ζωής τους M32 – Ρήτρα επανεξέτασης σχετικά με την κανονιστική επέκταση του πεδίου εφαρμογής της έγκρισης τύπου 3R στα νέα οχήματα	Ναι Ναι Ναι Ναι	
		6Γ	Περιλαμβάνονται τα μέτρα M28, M30α-β, M31β των ΕΠ6Α και ΕΠ6Β (σωρευτικά) M31γ – Πλήρης εφαρμογή της ΔΕΠ και προηγμένα οικονομικά κίνητρα M33 – Πλήρης εφαρμογή των νέων απαιτήσεων έγκρισης τύπου 3R και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής σε πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων	Αριθ. Αριθ.

Οι επιπτώσεις κάθε επιλογής πολιτικής αναλύθηκαν διεξοδικά, όπως και οι κοινές επιπτώσεις και οι συνέργειες μεταξύ των επιλογών. Οι επιπτώσεις στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) ελήφθησαν υπόψη και συνοψίστηκαν σε ειδικό τεστ ΜΜΕ. Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις υπολογίστηκαν έως το 2040 και συγκρίθηκαν με το βασικό σενάριο. Το κύριο έτος σύγκρισης είναι το 2035, καθώς όλα τα μακροπρόθεσμα μέτρα αναμένεται να έχουν τεθεί σε ισχύ έως την ημερομηνία αυτή.

Η δέσμη μέτρων της προτιμώμενης πολιτικής περιλαμβάνει συνδυασμό των ακόλουθων επιλογών.

**Σχεδιασμός με γνώμονα την κυκλικότητα.** Η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές οχημάτων όσον αφορά τη διάθεση λεπτομερών και φιλικών προς τον χρήστη πληροφοριών σχετικά με την αποσυναρμολόγηση και την ανακύκλωση, συμπεριλαμβανομένων της χρήσης και της θέσης κρίσιμων πρώτων υλών στα οχήματα και πληροφοριών σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου στα νέα οχήματα. Οι μεσοπρόθεσμες δράσεις περιλαμβάνουν την αναθεώρηση της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό της δυνατότητας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης των νέων οχημάτων στο στάδιο της έγκρισης τύπου και την ανάπτυξη διαβατηρίου κυκλικότητας οχημάτων. Συνολικά, με τον τρόπο αυτό οι απαιτήσεις κυκλικότητας βασίζονται στην έγκριση τύπου νέων τύπων οχημάτων.

**Ανακυκλωμένο περιεχόμενο** Η προτιμώμενη επιλογή είναι να καθοριστεί ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας με στόχο περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένα πλαστικά της τάξης του 25 % έως το 2030, εκ των οποίων 25 % από την επεξεργασία ΟΤΚΖ κλειστού βρόχου. Όσον αφορά τον χάλυβα, η επιλογή αυτή εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να θέσει στόχο για την περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο χάλυβα σε οχήματα που εγκρίθηκαν πρόσφατα εντός τριών ετών από την

έναρξη ισχύος του κανονισμού, βάσει μελέτης σκοπιμότητας. Η επιλογή καθορισμού στόχων για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο για άλλα υλικά, όπως το αλουμίνιο και κρίσιμες πρώτες ύλες, θα αξιολογηθεί στο μέλλον, με βάση τις αλλαγές στον σχεδιασμό της αυτοκινητοβιομηχανίας και τη διαθεσιμότητα ικανότητας ανακύκλωσης.

**Καλύτερη επεξεργασία.** Η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει αυστηρότερο ορισμό της ανακύκλωσης, απαγόρευση της υγειονομικής ταφής για τα κλάσματα καταλοίπων τεμαχισμού αυτοκινήτων και μεσαίο επίπεδο φιλοδοξίας όσον αφορά τις υποχρεώσεις αφαίρεσης για τη βελτίωση της ανάκτησης βασικών κατασκευαστικών στοιχείων από ΟΤΚΖ χωρίς δυσανάλογο κόστος για τους φορείς επεξεργασίας. Θα αυξήσει την ανάκτηση (κρίσιμων) πρώτων υλών και θα βελτιώσει την ποιότητα των κλασμάτων πλαστικού, χάλυβα και αλουμινίου.

**Συλλογή περισσότερων.** Η προτιμώμενη επιλογή είναι η πλέον φιλόδοξη επιλογή πολιτικής. Μέτρα όπως η σαφέστερη κατανομή αρμοδιοτήτων για τα πιστοποιητικά καταστροφής, ο καθορισμός δεσμευτικών κριτηρίων για τη διάκριση των μεταχειρισμένων οχημάτων και των ΟΤΚΖ, καθώς και η θέσπιση νέων διατάξεων επιβολής θα αυξήσουν σημαντικά τον αριθμό των ΟΤΚΖ που τυγχάνουν νόμιμης επεξεργασίας στην ΕΕ. Θα απαγορευτεί επίσης η εξαγωγή οχημάτων που δεν είναι πλέον σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία, σύμφωνα με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

**Παροχή κινήτρων για την αύξηση της συλλογής ΟΤΚΖ και τη βελτίωση της επεξεργασίας των αποβλήτων.** Η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει οικονομικά και οργανωτικά κίνητρα με τον καθορισμό απαιτήσεων ΔΕΠ για την αύξηση της συλλογής ΟΤΚΖ και την αντιστάθμιση του κόστους της βελτιωμένης ποιότητας επεξεργασίας που δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από την αξία των υλικών και των κατασκευαστικών στοιχείων που ανακτώνται.

**Κάλυψη περισσότερων οχημάτων.** Η προτιμώμενη επιλογή είναι μια προοδευτική προσέγγιση για τη σταδιακή κάλυψη περισσότερων οχημάτων βάσει των νέων κανόνων της ΕΕ, με την επιβολή στους κατασκευαστές της απαίτησης να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τη σύνθεση των οχημάτων τους. Εισάγει επίσης ένα σύνολο ελάχιστων απαιτήσεων επεξεργασίας για οχήματα της κατηγορίας L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η προτιμώμενη επιλογή αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που συνδέεται με τις απαιτήσεις για την παραγωγή και το τέλος του κύκλου ζωής των οχημάτων.

Τα συνολικά περιβαλλοντικά οφέλη εκτιμώνται ως ετήσια μείωση κατά 12,3 εκατ. τόνους ισοδυνάμου CO<sub>2</sub> το 2035 (από 10,8 εκατ. τόνους το 2030 σε 14,0 εκατ. τόνους το 2040), η οποία είναι καίριας σημασίας για την απανθρακοποίηση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτές οι εξοικονομήσεις CO<sub>2</sub> αντιστοιχούν σε 2,8 δισ. EUR εάν αποτιμηθούν χρηματικά. Αυτό συνδέεται με την καλύτερη αξιοποίηση 5,4 εκατομμυρίων τόνων υλικών (πλαστικά, χάλυβας, αλουμίνιο, χαλκός, κρίσιμες πρώτες ύλες) που είτε θα ανακυκλώνονται σε υψηλότερη ποιότητα είτε θα επαναχρησιμοποιούνται, καθώς και με το γεγονός ότι στην ΕΕ θα συλλέγονται και θα υποβάλλονται σε επεξεργασία έως και 3,8 εκατομμύρια επιπλέον ΟΤΚΖ. 350 τόνοι σπάνιων γαιών σε υλικά μόνιμου μαγνήτη θα συλλέγονται χωριστά για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση το 2035 (και 1 500 τόνοι το 2040), κάτι που θα συμβάλει σημαντικά στον στόχο της ΕΕ για επίτευξη στρατηγικής αυτονομίας όσον αφορά τις κρίσιμες πρώτες ύλες. Η προτιμώμενη επιλογή συμβάλλει κυρίως στους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των βιώσιμων καινοτομιών (ΣΒΑ 9), της υπεύθυνης κατανάλωσης και παραγωγής (ΣΒΑ 12) και της δράσης για το κλίμα (ΣΒΑ 13).

Τα συνολικά ετήσια έσοδα για την προτιμώμενη επιλογή ανέρχονται σε 5,2 δισ. EUR το 2035, συμπεριλαμβανομένων 2,8 δισ. EUR που προκύπτουν από τη χρηματική αποτίμηση της εξοικονόμησης CO<sub>2</sub> έναντι κόστους 3,3 δισ. EUR, ήτοι καθαρά έσοδα ύψους 1,8 δισ. EUR.

Το κόστος της προτιμώμενης επιλογής εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 66 EUR ανά όχημα που διατίθεται στην αγορά το 2035. Εκτιμάται ότι η προτιμώμενη επιλογή θα δημιουργήσει 22 100 πρόσθετες θέσεις εργασίας, εκ των οποίων 14 200 σε ΜΜΕ, κυρίως υπεύθυνους αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης.

Παρότι θα υπάρξει κάποιο βραχυπρόθεσμο κόστος για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η προτιμώμενη επιλογή θα οδηγήσει επίσης σε εξοικονόμηση ενέργειας, θα μειώσει την εξάρτηση της ΕΕ από υλικά που προέρχονται από τρίτες χώρες και θα διασφαλίσει ότι η μετάβαση στον εξηλεκτρισμό των οχημάτων πραγματοποιείται βάσει βιώσιμων και κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, στοιχεία που συμβάλλουν στο σύνολό τους στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα του τομέα.

Η προτιμώμενη επιλογή θα δημιουργήσει τόσο έξοδα (που συνδέονται με επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες) όσο και έσοδα (που συνδέονται με υψηλότερες τιμές ανταλλακτικών και ανακυκλωμένων υλικών) για τον τομέα της διαχείρισης αποβλήτων. Παρότι η κατάσταση θα διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών και των φορέων εκμετάλλευσης λόγω των διαφορών στις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται και στο κόστος εργασίας, οι προγραμματισμένες αλλαγές θα ενισχύσουν σημαντικά και θα εκσυγχρονίσουν τη βιομηχανία αποσυναρμολόγησης, τεμαχισμού και ανακύκλωσης της ΕΕ.

Οι αρχές των κρατών μελών αναμένεται να επιβαρυνθούν με περιορισμένο κόστος, το οποίο συνδέεται με την παρακολούθηση και την επιβολή της συμμόρφωσης με τη νέα νομοθεσία. Το κόστος θα οφείλεται κυρίως σε επιθεωρήσεις, ελέγχους σχετικά με την εξαγωγή ΟΤΚΖ και μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και στην ανάγκη προσαρμογής των συστημάτων ταξινόμησης. Σε αντάλλαγμα, η αυξημένη ψηφιοποίηση (για την υποβολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό καταστροφής, για την ανταλλαγή πληροφοριών από τα εθνικά μητρώα ταξινόμησης οχημάτων σχετικά με την εξαγωγή ΟΤΚΖ και μεταχειρισμένων οχημάτων και με τη διαλειτουργικότητα με το σύστημα ενιαίας θυρίδας) θα αυξήσει την αποδοτικότητα τόσο για τις αρχές επιβολής του νόμου όσο και για τις επιχειρήσεις, ενώ παράλληλα θα μειώσει τον φόρτο τους. Το εκτιμώμενο συνολικό κόστος για τις δημόσιες αρχές όσον αφορά την εποπτεία των προγραμμάτων ΔΕΠ, την εκτέλεση εργασιών επιβολής και την προσαρμογή των εθνικών συστημάτων ταξινόμησης οχημάτων είναι περίπου 24 εκατ. EUR, λιγότερο από 2 EUR ανά όχημα.

Οι καταναλωτές ενδέχεται να βρεθούν αντιμέτωποι με αύξηση των τιμών των νέων οχημάτων κατά περίπου 39 EUR ανά όχημα, αλλά και χαμηλότερες τιμές (κατά 12 EUR ανά όχημα) κατά την πώληση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων λόγω της μείωσης των εξαγωγών. Αντίθετα, τα μέτρα για τη στήριξη της ανάκτησης και της πώλησης μεταχειρισμένων ανταλλακτικών αναμένεται να οδηγήσουν σε χαμηλότερες τιμές αγοράς και φθηνότερη επισκευή και συντήρηση για τους καταναλωτές, κάτι που αποτελεί όφελος.

Οι προηγμένες απαιτήσεις για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ενδέχεται να δημιουργήσουν προκλήσεις για τις ΜΜΕ όσον αφορά το υψηλότερο βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο κόστος εφαρμογής και την προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες επεξεργασίας. Ταυτόχρονα, η αύξηση των επενδύσεων στον τομέα της ανακύκλωσης αυτοκινήτων, η στήριξη της αγοράς επαναχρησιμοποίησης βοηθητικών μερών και η ευκολότερη πρόσβαση σε πληροφορίες αποσυναρμολόγησης ενός οχήματος θα τονώσουν την καινοτομία, θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για τις ΜΜΕ και θα συμβάλουν

στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στον τομέα. Για τον περαιτέρω μετριασμό των επιπτώσεων στις ΜΜΕ, οι αυστηρότερες απαιτήσεις ΔΕΠ καθιστούν δυνατή την αντιστάθμιση του κόστους από τα υψηλότερα ποσοστά συλλογής και την υψηλότερη ποιότητα επεξεργασίας.

Οι επαναλαμβανόμενες δαπάνες που σχετίζονται με την προσέγγιση «θέσπιση μίας ρύθμισης, άρση μίας ρύθμισης» ανά όχημα εκτιμώνται σε 81,8 εκατ. EUR ή 5,45 EUR ανά νέο όχημα για τη δέσμη μέτρων της προτιμώμενης επιλογής. Η προτιμώμενη επιλογή αξιοποιεί στο έπακρο το δυναμικό ψηφιοποίησης για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής επιβολής των νέων απαιτήσεων σύμφωνα με την αρχή «εξ ορισμού ψηφιακά». Χωρίς ψηφιοποίηση, οι επιπτώσεις εκτιμάται ότι θα είναι κατά 32,2 εκατ. EUR ή 40 % υψηλότερες.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Ο προτεινόμενος κανονισμός αναμένεται να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την εναρμόνιση. Λαμβάνει υπόψη τις περισσότερες προτάσεις που διατυπώθηκαν στη γνωμοδότηση της πλατφόρμας «Fit for Future» (F4F)<sup>34</sup>. Οι προδιαγραφές των διαδικασιών έγκρισης τύπου οχημάτων για τον καθορισμό σαφών απαιτήσεων κυκλικότητας θα εξορθολογίσουν τις διαδικασίες της ενιαίας αγοράς για τους κατασκευαστές. Περαιτέρω απλούστευση θα επιτευχθεί μέσω της συγκέντρωσης των περιορισμών για τις χημικές ουσίες στον κανονισμό REACH, τη βασική νομοθετική πράξη της ΕΕ που διέπει τις χημικές ουσίες. Για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η ευθυγράμμιση των ορισμών της ανακύκλωσης με την οδηγία πλαίσιο για τα απόβλητα θα εναρμονίσει και θα διευκολύνει τη νομική ερμηνεία και θα καταστήσει πιο συγκρίσιμα τα υποβαλλόμενα στοιχεία. Ο καθορισμός ειδικών για τα ΟΤΚΖ προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα αποτρέψει τις άνισες προσεγγίσεις μεταξύ των κρατών μελών. Με τον τρόπο αυτό θα βελτιωθεί η διαφάνεια και η δίκαιη κατανομή των οικονομικών ευθυνών μεταξύ των εταιρειών που ασχολούνται με την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Η ψηφιοποίηση θα συμβάλει επίσης στη βελτίωση της συλλογής ΟΤΚΖ και στην αντιμετώπιση του ζητήματος των αγνοούμενων οχημάτων, με την εφαρμογή της ψηφιακής υποβολής στοιχείων σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών. Η διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία θα επιτρέψει στις τελωνειακές αρχές να επιβάλουν νέους όρους στην εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Η αξιοποίηση του δυναμικού της ψηφιοποίησης θα είναι ουσιαστικής σημασίας για την ενδυνάμωση των ΜΜΕ, ιδίως των μικρότερων και συχνά οικογενειακών επιχειρήσεων, ώστε να εισέλθουν σε νέες αγορές, επιτρέποντάς τους να συνδεθούν με διαδικτυακές πλατφόρμες και απομακρυσμένες αγορές τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, η ελκτική επίδραση από τον καθορισμό υποχρεωτικού στόχου για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των πλαστικών αναμένεται να τονώσει την ανταγωνιστικότητα των φορέων αποσυναρμολόγησης, καθώς θα καταστούν η πρωταρχική πηγή προμήθειας δευτερογενών υλικών υψηλής ζήτησης και υψηλής ποιότητας. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στον περιορισμό των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων στα απολύτως αναγκαία για την αξιολόγηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας, την προώθηση ψηφιακών λύσεων και την παροχή διακριτικής ευχέρειας στις εθνικές αρχές σχετικά με τον τρόπο υποβολής εκθέσεων από τους φορείς εκμετάλλευσης.

<sup>34</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιλεγμένες προτάσεις από τη γνωμοδότηση της F4F, βλ. παραρτήματα 1 και 5 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η εφαρμογή της πρότασης θα απαιτήσει προσωπικό και οικονομικούς πόρους για την αγορά υπηρεσιών. Ορισμένες από τις απαιτήσεις όσον αφορά το προσωπικό αναμένεται να καλυφθούν στο πλαίσιο των υφιστάμενων κονδυλίων για την Επιτροπή, αν και ορισμένες ανάγκες για πρόσθετο εξωτερικό προσωπικό παρουσιάζονται στο συνοδευτικό νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο. Ανάγκη για περιορισμένους πρόσθετους πόρους αναμένεται να προκύψει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων και οι πόροι αυτοί θα προβλεφθούν σε μεταγενέστερη νομοθετική πρόταση που θα καλύπτει τη νομοθεσία για τα χημικά προϊόντα.

Η πρόταση περιλαμβάνει διάφορα άρθρα που περιγράφουν λεπτομερώς περαιτέρω άξονες εργασίας οι οποίοι θα πρέπει να πραγματοποιηθούν για τη συμπλήρωση του κανονισμού. Οι εργασίες αυτές θα περιλαμβάνουν την έκδοση εκτελεστικών/κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά τη διάρκεια των επόμενων 1-8 ετών.

##### **Στις κύριες τεχνικές εργασίες περιλαμβάνονται τα εξής:**

- βελτίωση της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης (ποσοστά 3R)·
- βελτίωση της αξιολόγησης κινδύνου των υπόλοιπων εξαιρέσεων για επικίνδυνες ουσίες (υποστήριξη του ECHA)·
- υπολογισμός και επαλήθευση των κανόνων για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των πλαστικών, μελέτη σκοπιμότητας για τον καθορισμό στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για τον χάλυβα σε εφαρμογές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και ευρύτερη μελέτη σκοπιμότητας, συμπεριλαμβανομένης οικονομικής αξιολόγησης για τον καθορισμό στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο για άλλα υλικά και μορφοτύπων δήλωσης (με βάση την εμπειρογνωσία και τη μεθοδολογία του JRC, χωρίς να συμμετέχει απαραίτητα το JRC)·
- καθορισμός απαιτήσεων όσον αφορά τη δυνατότητα αφαίρεσης για μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και κινητήρες ηλεκτροκίνησης, γενικές πληροφορίες αφαίρεσης για άλλα σχετικά κατασκευαστικά στοιχεία και ευθυγράμμιση των απαιτήσεων για την πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες με τον κανονισμό για τις μπαταρίες (όπως ανωτέρω, με βάση την εμπειρογνωσία του JRC)·
- επικαιροποίηση των μορφοτύπων έγκρισης τύπου και του φακέλου πληροφοριών που πρέπει να παρέχεται στις αρχές έγκρισης τύπου·
- ανάπτυξη κριτηρίων για το διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων·
- δημιουργία διασυνοριακών μηχανισμών ΔΕΠ·
- τροποποίηση των κανόνων υπολογισμού και επαλήθευσης για την ποιότητα στις επιδόσεις επεξεργασίας των οχημάτων (όπως ανωτέρω, με βάση την εμπειρογνωσία του JRC)·

- ψηφιοποίηση: δημιουργία διαλειτουργικών μητρώων οχημάτων και ελέγχων των εξαγωγών σε πραγματικό χρόνο μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, βάσει έγκυρων απαιτήσεων τεχνικού ελέγχου σε πρώτο στάδιο και βάσει κινδύνου σε δεύτερο στάδιο (στενή συνεργασία μεταξύ της ΓΔ ENV, της ΓΔ MOVE και της ΓΔ TAXUD)·
- υιοθέτηση σταδιακής προσέγγισης για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής των κατηγοριών οχημάτων και προετοιμασία για επανεξέταση 8 έτη μετά την έναρξη ισχύος.

Η Επιτροπή θα χρειαστεί πρόσθετο προσωπικό για την εκτέλεση αυτών των τεχνικών εργασιών ως εξής:

- 0,5 συμβασιούχοι υπάλληλοι σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (ΠΠΑ) το 2024·
- 3,0 συμβασιούχοι υπάλληλοι σε ΠΠΑ το 2025·
- 4,0 συμβασιούχοι υπάλληλοι σε ΠΠΑ το 2026 και το 2027, συν 1 ΠΠΑ αποσπασμένου εθνικού εμπειρογνώμονα.

**Συνολικά, το συνολικό κόστος υλοποίησης, συμπεριλαμβανομένου του κόστους για το προσωπικό της Επιτροπής, εκτιμάται σε 4,346 εκατ. EUR, με βάση τις τελευταίες μισθολογικές κλίμακες.**

## 5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού θα παρακολουθείται με διάφορους δείκτες εντοπισμού πληροφοριών, όπως ο όγκος των ανακυκλωμένων υλικών που χρησιμοποιούνται σε νέα οχήματα, τα ποσοστά ανακύκλωσης για συγκεκριμένα υλικά από ΟΤΚΖ, τα υλικά/κατασκευαστικά στοιχεία/εξαρτήματα που αφαιρούνται πριν από τον τεμαχισμό, το μερίδιο αγοράς των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών, ο αριθμός των ΟΚΤΖ που συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τις απαιτήσεις ΟΤΚΖ και ο όγκος των εξαχθέντων μεταχειρισμένων οχημάτων. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους δείκτες αυτούς παρέχονται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων.

Προβλέπεται γενική επανεξέταση ενός κανονισμού 8 έτη μετά την έναρξη ισχύος του.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το κεφάλαιο I περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις.

Το άρθρο 1 καθορίζει το αντικείμενο του παρόντος κανονισμού και το άρθρο 2 ορίζει το πεδίο εφαρμογής του. Η πλειονότητα των διατάξεών του κανονισμού εφαρμόζεται σε οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> (αυτοκίνητα και ημιφορτηγά). Ορισμένες διατάξεις σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τις απαιτήσεις εξαγωγών εφαρμόζονται επίσης σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L (οχήματα των κατηγοριών L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> και L<sub>7e</sub>), σε φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα (οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O).

Το *άρθρο 3* περιλαμβάνει τους αναγκαίους ορισμούς για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Διάφοροι ορισμοί μεταφέρονται από τις καταργηθείσες οδηγίες 2000/53/EK και 2005/64/EK ή από την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ, όπως οι 2008, 2008/98/EK και 2014/45/ΕΕ ή ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858.

Το κεφάλαιο *II* περιέχει απαιτήσεις κυκλικότητας σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων, οι οποίες πρέπει να επαληθεύονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου.

Το *άρθρο 4* καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των τύπων οχημάτων, προσδιορίζοντας τα ποσοστά που πρέπει να επιτυγχάνει κάθε τύπος οχήματος. Εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των εν λόγω ποσοστών.

Το *άρθρο 5* περιορίζει τη χρήση μολύβδου, καδμίου, υδραργύρου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και το παράρτημα *III* προβλέπει εξαιρέσεις από αυτόν τον περιορισμό. Η Επιτροπή θα εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση του παρόντος παραρτήματος προσαρμόζοντάς το στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Το *άρθρο 6* ορίζει ότι κάθε τύπος οχήματος πρέπει να περιέχει τουλάχιστον 25 % πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση και ότι το 25 % του εν λόγω υλικού θα πρέπει να προέρχεται από ανακυκλωμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Εξουσιοδοτεί επίσης την Επιτροπή να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο για άλλα υλικά. Ο καθορισμός τέτοιων δυναμικών στόχων πρέπει να βασίζεται σε λεπτομερή αξιολόγηση.

Το *άρθρο 7* θεσπίζει γενική υποχρέωση σύμφωνα με την οποία ο σχεδιασμός νέων οχημάτων δεν πρέπει να εμποδίζει την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρουσιάζουν σημαντικές δυνατότητες επαναχρησιμοποίησης όταν τα οχήματα καθίστανται απόβλητα. Θεσπίζει επίσης απαίτηση για τον σχεδιασμό οχημάτων κατά τρόπο που να επιτρέπει την αφαίρεση και την αντικατάσταση των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης από τον τύπο οχήματος τόσο κατά το στάδιο της χρήσης όσο και κατά το στάδιο των αποβλήτων.

Το κεφάλαιο *III* καθορίζει απαιτήσεις πληροφόρησης και επισήμανσης για τους κατασκευαστές.

Το *άρθρο 8* καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι κατασκευαστές πρέπει να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση των τύπων οχημάτων τους με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου.

Το *άρθρο 9* θεσπίζει την υποχρέωση κατάρτισης στρατηγικής κυκλικότητας για κάθε νέο τύπο οχήματος, η οποία θα περιλαμβάνει τις πτυχές που παρατίθενται στο παράρτημα *IV*. Οι κατασκευαστές θα πρέπει να επικαιροποιούν τις στρατηγικές κάθε 5 έτη, συνοψίζοντας τα αποτελέσματα των μέτρων που έλαβαν για την εκπλήρωση των δεσμεύσεών τους.

Το *άρθρο 10* υποχρεώνει τους κατασκευαστές να δηλώνουν στα έγγραφα έγκρισης τύπου το ποσοστό του ανακυκλωμένου περιεχομένου των αναφερόμενων υλικών που περιέχονται στα οχήματα.

Το *άρθρο 11* υποχρεώνει τους κατασκευαστές να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών

που περιέχονται σε οχήματα. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και οι φορείς επισκευής και συντήρησης πρέπει να έχουν δωρεάν πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές.

Το *άρθρο 12* καλύπτει την επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν στα οχήματα σύμφωνα με τα πρότυπα κωδικοποίησης υλικών. Λεπτομερείς κανόνες για την επισήμανση των κινητήρων ηλεκτροκίνησης που περιέχουν μόνιμους μαγνήτες καθορίζονται στο παράρτημα VI.

Το *άρθρο 13* θεσπίζει το διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων, ένα ψηφιακό εργαλείο που χρησιμοποιείται για τη βελτίωση της παροχής πληροφοριών σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων κατά τρόπο που συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες παροχής πληροφοριών που ήδη υπάρχουν ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Το *κεφάλαιο IV* θεσπίζει κανόνες για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Το *τμήμα 1* περιέχει διατάξεις που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να ορίσουν τις αρχές που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή και την επιβολή των κεφαλαίων IV και V (*άρθρο 14*) και για τον καθορισμό των γενικών όρων έκδοσης αδειών για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας (*άρθρο 15*).

Το *τμήμα 2* καθορίζει τις απαιτήσεις για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

Το *άρθρο 16* θεσπίζει γενική υποχρέωση των παραγωγών όσον αφορά την ευθύνη και αναφέρει το πεδίο εφαρμογής της. Το *άρθρο 17* απαιτεί από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν μητρώο το οποίο θα παρακολουθεί τη συμμόρφωση των παραγωγών με τις εν λόγω απαιτήσεις. Οι παραγωγοί που δεν είναι καταχωρισμένοι δεν διαθέτουν οχήματα στην αγορά εντός του εδάφους κράτους μέλους. Το *άρθρο 18* αφορά τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού. Το *άρθρο 19* καθορίζει τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας στους παραγωγούς, σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού. Το *άρθρο 20* αναφέρει τις δαπάνες που σχετίζονται με τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες θα πρέπει να καλύπτονται από χρηματοδοτικές συνεισφορές των παραγωγών. Το *άρθρο 21* θεσπίζει εναρμονισμένα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των εν λόγω τελών. Το *άρθρο 22* θεσπίζει κανόνες σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος. Εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των κριτηρίων διαφοροποίησης των τελών και για τον μηχανισμό κατανομής του κόστους στο πλαίσιο της διασυνοριακής διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Το *τμήμα 3* καλύπτει τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Το *άρθρο 23* προβλέπει την υποχρέωση των παραγωγών να δημιουργήσουν και να συμμετέχουν σε συστήματα συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και καθορίζει τις απαιτήσεις αυτών των συστημάτων. Υποχρεώνει επίσης τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία αυτών των συστημάτων.

Το *άρθρο 24* θεσπίζει την υποχρέωση παράδοσης όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Το *άρθρο 25* προσδιορίζει την υποχρέωση των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής για όλα τα επεξεργασμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Στο *άρθρο 26* παρατίθενται οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών οχημάτων να παραδίδουν τα οχήματά τους σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας όταν φθάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους και να προσκομίζουν το επακόλουθο πιστοποιητικό καταστροφής για την αποταξινόμηση του οχήματος.

Το *τμήμα 4* καλύπτει την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Το *άρθρο 27* καθορίζει τις υποχρεώσεις των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σχετικά με τις ειδικές ενέργειες που απαιτούνται για την ορθή μεταχείριση των οχημάτων.

Το *άρθρο 28* καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις που ισχύουν για τον τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Απαγορεύει επίσης την ανάμειξη οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών τους με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Το *άρθρο 29* θεσπίζει απαιτήσεις για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αναφέροντας ότι τα αφαιρούμενα υγρά και ρευστά πρέπει να αποθηκεύονται χωριστά, όπως και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο. Υπογραμμίζει επίσης ότι οι αφαιρούμενες μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να αποθηκεύονται και να υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/[Μπαταρίες].

Το *άρθρο 30* υποχρεώνει τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ πριν από τον τεμαχισμό και καθορίζει τις προϋποθέσεις που επιτρέπουν εξαίρεση από την απαίτηση αυτή.

Το *άρθρο 31* καθορίζει τις υποχρεώσεις σχετικά με τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία για την αξιολόγηση της καταλληλότητάς τους για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση, ανακύκλωση ή άλλες εργασίες επεξεργασίας και τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να επισημαίνονται. Παρέχει επίσης κατάλογο μερών που δεν θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται, να ανακατασκευάζονται ή να ανακαινίζονται.

Το *άρθρο 32* καθορίζει τις απαιτήσεις που διέπουν την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων και ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία πρέπει να φέρουν κατάλληλη επισήμανση και να καλύπτονται από εγγύηση.

Το *άρθρο 33* ορίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κίνητρα για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.

Το *άρθρο 34* θέτει τρεις στόχους: σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτησή τους και σχετικά με την ανακύκλωση πλαστικών.

Το *άρθρο 35* απαγορεύει την υγειονομική ταφή μη αδρανών αποβλήτων που δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία μέσω τεχνολογίας μετά τον τεμαχισμό.

Το *άρθρο 36* θεσπίζει κανόνες για τον υπολογισμό των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης σε περιπτώσεις στις οποίες οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποστέλλονται σε άλλη χώρα για επεξεργασία.

Το *κεφάλαιο V* προβλέπει κανόνες σχετικά με τα μεταχειρισμένα οχήματα και την εξαγωγή τους.

Το *τμήμα 1* αφορά το καθεστώς των μεταχειρισμένων οχημάτων. Το *άρθρο 37* υποχρεώνει τον ιδιοκτήτη του οχήματος που μεταβιβάζει την κυριότητα του οχήματος να είναι σε θέση να αποδείξει ότι το όχημα που αποτελεί αντικείμενο της μεταβίβασης δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Το *τμήμα 2* περιέχει διάφορες διατάξεις που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.

Το *άρθρο 38* καθορίζει τις προϋποθέσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων: δεν θα πρέπει να είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία. Εξηγεί επίσης τον τρόπο με τον οποίο οι τελωνειακές αρχές θα επαληθεύουν αν και με ποιον τρόπο τα οχήματα συμμορφώνονται με τις εν λόγω απαιτήσεις.

Το *άρθρο 39* υποχρεώνει τις τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν αυτόματα και ηλεκτρονικά τη συμμόρφωση των προς εξαγωγή οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής.

Το *άρθρο 40* ορίζει πότε οι τελωνειακές αρχές θα πρέπει να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν.

Το *άρθρο 41* αναφέρει πότε οι τελωνειακές αρχές θα πρέπει να αναστέλλουν την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος από την παράδοση προς εξαγωγή, το *άρθρο 42* αφορά περιπτώσεις στις οποίες σε ένα μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να χορηγείται άδεια για εξαγωγή και το *άρθρο 43* προβλέπει λόγους μη χορήγησης άδειας στο όχημα για εξαγωγή.

Το *άρθρο 44* καλύπτει τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και την ανταλλαγή τελωνειακών πληροφοριών και το *άρθρο 45* ορίζει το ηλεκτρονικό σύστημα που πρέπει να χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό.

Το *κεφάλαιο VI* περιέχει διατάξεις σχετικά με την επιβολή των κανόνων που περιέχονται στον κανονισμό.

Το *άρθρο 46* υποχρεώνει τα κράτη μέλη να διενεργούν τακτικές επιθεωρήσεις των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, των φορέων επισκευής και συντήρησης και άλλων εγκαταστάσεων και οικονομικών φορέων που μπορεί να χειρίζονται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Το *άρθρο 47* υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν αποτελεσματικούς μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, οι οποίοι θα καθιστούν δυνατή την ανταλλαγή των δεδομένων που απαιτούνται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Το *άρθρο 48* απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για την παράβαση του παρόντος κανονισμού.

Το *άρθρο 49* θεσπίζει κανόνες για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή σχετικά με δεδομένα που αφορούν τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για την εφαρμογή των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Το *κεφάλαιο VII* είναι τυποποιημένο κεφάλαιο με άρθρα σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (*άρθρο 50*) και τις εκτελεστικές πράξεις (*άρθρο 51*).

Στο *κεφάλαιο VIII* παρατίθενται οι τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/858.

Το *κεφάλαιο IX* είναι τυποποιημένο κεφάλαιο σχετικά με τις τελικές διατάξεις, με άρθρα που καλύπτουν την απαίτηση αξιολόγησης του κανονισμού 8 έτη μετά την έκδοση (*άρθρο 55*), σχετικά με την κατάργηση και τις μεταβατικές διατάξεις (*άρθρο 56*) και σχετικά με την έναρξη ισχύος (*άρθρο 57*).

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»<sup>3</sup> (η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

<sup>1</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της, σ. .

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

- (2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέση μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»,<sup>4</sup> στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης». Το Συμβούλιο<sup>5</sup> και το Κοινοβούλιο τόνισαν<sup>6</sup> επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

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

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

- (3) Η οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>7</sup> θεσπίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θέτει στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση των οχημάτων. Θεσπίζει υποχρεώσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και υποχρεώσεις για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τον περιορισμό της χρήσης βαρέων μετάλλων στα οχήματα. Θεσπίζει επίσης βασικούς κανόνες για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι οποίοι απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (4) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK από την Επιτροπή<sup>8</sup> κατέδειξε ότι υπήρξε αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη πολλών από τους αρχικούς στόχους της, ιδίως την εξάλειψη του καδμίου, του μολύβδου, του υδραργύρου και του εξασθενούς χρωμίου από τα οχήματα, την αύξηση των σημείων συλλογής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι η οδηγία δεν αντιμετώπισε επαρκώς σημαντικά ζητήματα που συνδέονται με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και δεν προσαρμοζόταν πλέον ώστε να διασφαλίζεται υψηλή ποιότητα επεξεργασίας των εν λόγω οχημάτων.
- (5) Η οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>9</sup> ρυθμίζει την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, ώστε τα οχήματα αυτά να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η εν λόγω οδηγία δεν έχει υπάρξει αποτελεσματική όσον αφορά τη σημαντική βελτίωση της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των νέων οχημάτων και δεν είναι προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων, τα οποία έχουν αλλάξει σημαντικά από την έναρξη ισχύος της εν λόγω οδηγίας.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου εισήγαγε<sup>10</sup> ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικών επιδόσεων. Απαιτείται χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με την κυκλικότητα των οχημάτων κατά

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

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

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

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

τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων με τις εν λόγω απαιτήσεις, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η επαλήθευσή τους στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

- (7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα ( $M_1$ ) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ( $N_1$ ), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών  $M_1$  και  $N_1$ , αλλά, εν μέρει, και σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L ( $L_{3e}$ - $L_{7e}$ ), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους ( $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O$ ). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που

εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub> κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (9) Τα προβλήματα με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων δεν αφορούν μόνο τα επιβατικά οχήματα (M<sub>1</sub>) και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N<sub>1</sub>), αλλά και, όπως προκύπτει από μελέτες<sup>11</sup>, τα μεγαλύτερα οχήματα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O).
- (10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/EK. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα.
- (11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/EK αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών<sup>12</sup> για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από όλους τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

<sup>12</sup> Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, [https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf).

- (12) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διατάξεις της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αποσυναρμολόγησής τους και της χρήσης ανακυκλωμένων υλικών είχαν πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων οχημάτων, καθώς δεν ήταν επαρκώς λεπτομερείς, συγκεκριμένες και μετρήσιμες.
- (13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/EK. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/EK.
- (14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» («Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων»)<sup>13</sup>, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε

<sup>13</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» [(COM(2020) 667 final)].

οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

- (15) Η οδηγία 2000/53/EK περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>14</sup>. Ομοίως, θα πρέπει να θεσπιστούν περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup>, με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα περιορισμού οποιασδήποτε άλλης ουσίας εκτός από τον μόλυβδο, τον υδράργυρο, το κάδμιο και το εξασθενές χρώμιο στα οχήματα.
- (16) Η οδηγία 2000/53/EK προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>16</sup>. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ουσίες θα πρέπει να καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό και, ενδεχομένως, οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, και δεν θα πρέπει να ρυθμίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πριν από τη θέσπιση τέτοιων περιορισμών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες], θα πρέπει να διενεργηθεί συνολική αξιολόγηση δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν εξακολουθεί να απαιτείται εξαίρεση και με τι πεδίο εφαρμογής.
- (17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εν λόγω εξαιρέσεων θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/EK,

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/EK και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμοτους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

<sup>16</sup> Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία] 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L [...]).

συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.

- (18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.
- (19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

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

της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

- (23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>17</sup>, και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισήμανσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά.
- (24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.
- (25) Το σύστημα έγκρισης τύπου που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 απαιτεί από τους κατασκευαστές να κατασκευάζουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες τους σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Για να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ισχύουν για αυτούς κατά το στάδιο της έγκρισης τύπου και οι οποίες ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι οι αρχές έγκρισης τύπου μπορούν να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση, είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές να συμπεριλαμβάνουν στον φάκελο πληροφοριών τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να αυξηθεί η διαφάνεια και να διασφαλιστεί ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έγκρισης τύπου παρουσιάζονται κατά τρόπο συνεπή με τις απαιτήσεις άλλης νομοθεσίας που διέπει τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τα οχήματα, η Επιτροπή θα πρέπει να τροποποιήσει

<sup>17</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 [COM(2023) 2023 final].

τους κανόνες που θεσπίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής<sup>18</sup>, οι οποίοι τυποποιούν τα έγγραφα και τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στον φάκελο πληροφοριών και, ως εκ τούτου, προσδιορίζουν τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου.

- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας για κάθε νέο τύπο και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.
- (27) Προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια όσον αφορά τη χρήση ανακυκλωμένων υλικών από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και να παρασχεθούν κίνητρα για την αύξηση των επιπέδων ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν τεχνική τεκμηρίωση στην οποία να φαίνεται το ποσοστό των ανακυκλωμένων υλικών που περιέχονται σε νέους τύπους οχημάτων που υποβάλλονται για έγκριση τύπου. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται σε επιλεγμένα υλικά για τα οποία η αύξηση του επιπέδου ανακυκλωμένου περιεχομένου στα οχήματα θα απέφερε ιδιαίτερα σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Η υποχρεωτική δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με άλλα έγγραφα στο πλαίσιο της αίτησης για έγκριση τύπου.
- (28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή

<sup>18</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).

αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

- (29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.
- (30) Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, τα οποία θεσπίστηκαν αρχικά με την απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής<sup>19</sup>, για την επισήμανση και την αναγνώριση των πλαστικών και ελαστομερών εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων. Θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων φέρουν σήμανση σύμφωνα με άλλη ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την επισήμανση των μπαταριών και των μόνιμων μαγνητών που περιλαμβάνονται στα οχήματα που διαθέτουν στην αγορά. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης

<sup>19</sup> Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27 Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58).

πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VI για τον καθορισμό του τρόπου επισήμανσης των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων.

- (31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου<sup>20</sup> και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>21</sup>. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.
- (32) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι παραγωγοί και άλλοι οικονομικοί φορείς υπόκεινται στους ίδιους κανόνες σε όλα τα κράτη μέλη, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες για τη διαχείριση των αποβλήτων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε υψηλό επίπεδο προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Ένωση. Θα έχει επίσης ως αποτέλεσμα την περαιτέρω εναρμόνιση της ποιότητας των υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων που παρέχονται από τους οικονομικούς φορείς και θα διευκολύνει τη λειτουργία της αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών.
- (33) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, οι εγκεκριμένες

<sup>20</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.

<sup>21</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

- (34) Η οδηγία 2000/53/EK θεσπίζει τη βασική υποχρέωση των κατασκευαστών οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Με βάση την υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και σύμφωνα με τις γενικές ελάχιστες απαιτήσεις για τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται στην οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>22</sup>, είναι σκόπιμο να καθοριστούν σε επίπεδο Ένωσης απαιτήσεις σχετικά με τις ευθύνες των κατασκευαστών οχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι παραγωγοί θα πρέπει να έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τα οχήματα που έχουν διαθέσει στην αγορά μόλις αυτά φτάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει τις υποχρεώσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διατίθενται από τους παραγωγούς στην αγορά ενός κράτους μέλους συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα εν λόγω οχήματα πληρούν τους στόχους ανακύκλωσης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: Μπαταρίες], ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να χρησιμοποιούν το ίδιο μητρώο.
- (36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει διορισμένο αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.
- (37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη

<sup>22</sup> Οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.

- (38) Οι παραγωγοί θα πρέπει να χρηματοδοτούν μέρος του κόστους συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως των υποχρεώσεων που αποσκοπούν στη διασφάλιση υψηλότερης ποιότητας δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα. Το ακριβές επίπεδο του κόστους των εν λόγω εργασιών που θα πρέπει να καλύπτεται από τους παραγωγούς θα πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη των εσόδων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και άλλων φορέων διαχείρισης αποβλήτων που αποκομίζονται από την πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών ή κατασκευαστικών στοιχείων και δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για τον σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές, σε συνεργασία με τους παραγωγούς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, θα πρέπει να παρακολουθούν το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής, ανακύκλωσης και επεξεργασίας, καθώς και το επίπεδο των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλουν οι παραγωγοί, προκειμένου να διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή του κόστους μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.
- (39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (40) Οι παραγωγοί που επιλέγουν να εκπληρώσουν ατομικά τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρέχουν εγγύηση που θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι εγγυήσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ιδίως σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων των σχετικών παραγωγών.
- (41) Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο

θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

- (42) Δεδομένου ότι τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυννοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για τον σκοπό αυτό, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να δημιουργήσει μηχανισμούς διασυννοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού.
- (43) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση περαιτέρω λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των διασυννοριακών μηχανισμών.
- (44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.
- (45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να

υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

- (46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό καταστροφής για να τεκμηριώνει ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/EK της Επιτροπής<sup>23</sup> και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.
- (48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/EK για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του

<sup>23</sup> Απόφαση 2002/151/EK της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (EE L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους.

- (50) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας δέχονται και επεξεργάζονται όλα τα οχήματα, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών και της οδηγίας 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>24</sup>.
- (51) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.
- (52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.
- (53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης το συντομότερο δυνατόν μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο ή στο περιβάλλον.
- (54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: κανονισμός για τις μπαταρίες], όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.

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

- (55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.
- (56) Μόλις οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρέσουν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, θα πρέπει να αξιολογούν προσεκτικά και να προσδιορίζουν κατά πόσον αυτά τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, με βάση, αφενός, αντικειμενικά κριτήρια που συνδέονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων και, αφετέρου, τις απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων.
- (57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος.
- (58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

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

- (64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού του χαλκού από τα κλάσματα χάλυβα.
- (65) Για την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν θα πρέπει να είναι δυνατή η υγειονομική ταφή κλασμάτων αποβλήτων που προέρχονται από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία περιέχουν μη αδρανή απόβλητα και δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία με τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό.
- (66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1013/2006.
- (67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].
- (68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ιδίως να υποχρεούται να αποδείξει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος I για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
- (69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»<sup>25</sup> τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού

<sup>25</sup>

COM(2021) 400

αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών<sup>26</sup>, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>27</sup>. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

- (70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που πρόκειται να εξαχθούν. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των προς εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με

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

<sup>27</sup> Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>28</sup>. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.

- (71) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων για τις εξαγωγές, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για την ανάπτυξη των αναγκαίων ηλεκτρονικών συστημάτων και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητάς τους με τα εθνικά συστήματα.
- (72) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή. Η συνδρομή αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών για την επαλήθευση της κατάστασης των οχημάτων πριν από την εξαγωγή τους, συμπεριλαμβανομένης της επιβεβαίωσης των πληροφοριών ταξινόμησης στο κράτος μέλος στο οποίο είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί. Επιπλέον, στο πλαίσιο μιας συνολικής συνεργασίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με αρχές τρίτων χωρών.
- (73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.<sup>29</sup> Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.
- (74) Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος εξαγωγής οχημάτων χωρίς τα απαιτούμενα έγγραφα που αναφέρουν τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος, καθώς και ο κίνδυνος ανίχνευσης της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις εξαγωγής μόνο όταν το όχημα έχει ήδη εγκαταλείψει την Ένωση, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η εφαρμογή των απλουστευμένων τελωνειακών διαδικασιών που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Οι εν λόγω διαδικασίες θα εμπόδιζαν τις τελωνειακές αρχές να διενεργούν ελέγχους σε πραγματικό χρόνο μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, κάτι που θα αύξανε τον

<sup>28</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1).

<sup>29</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

κίνδυνο παραβίασης των ενωσιακών κανόνων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.

- (75) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, η Επιτροπή θεώρησε την έλλειψη απαιτήσεων σχετικά με τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ως αδυναμία της οδηγίας. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη συχνότητα των επιθεωρήσεων, το πεδίο εφαρμογής τους και τα χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων που υπόκεινται σε τέτοιες επιθεωρήσεις. Με τον τρόπο αυτό θα διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε σχέση με τους παράνομους φορείς εκμετάλλευσης και θα διασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τους όρους των αδειών και τις απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό [Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].
- (77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους.
- (78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
- (79) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Κυρώσεις θα πρέπει να καθοριστούν ιδίως για παραβιάσεις των διατάξεων σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, την παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή σημεία συλλογής και την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

- (80) Η θέσπιση υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης της νομοθεσίας της Ένωσης και για την παροχή επικαιροποιημένων πληροφοριών για τη διαφάνεια στις αγορές. Τα ορθά και έγκυρα δεδομένα είναι απαραίτητα προκειμένου η Επιτροπή να αξιολογεί κατά πόσον τα μέτρα που προβλέπονται στον κανονισμό λειτουργούν σωστά και να προτείνει, όπου απαιτείται, περαιτέρω προσαρμογές με στόχο τη διασφάλιση της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή τον εξορθολογισμό της εφαρμογής του κανονισμού. Προκειμένου να περιοριστεί ο φόρτος που συνδέεται με την υποβολή δεδομένων, θα πρέπει να αναφέρονται μόνο δεδομένα που είναι απαραίτητα για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και η υποβολή δεδομένων θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω ψηφιακών εργαλείων. Με βάση τα στοιχεία αυτά, θα πρέπει να διευκρινιστεί ποια δεδομένα πρέπει να κοινοποιούνται από τους οικονομικούς φορείς στις αρμόδιες αρχές και από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων υποβολής δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες θα πρέπει να αντικαταστήσουν την απόφαση 2005/293/EK της Επιτροπής<sup>30</sup>, θα πρέπει επίσης να ορίζουν μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του κατά πόσον έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης.
- (81) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης παρακολούθησης από τις εν λόγω αρχές της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα και της καταπολέμησης του παράνομου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και άλλους σχετικούς οικονομικούς φορείς να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές δεδομένα που θα τους επιτρέπουν να παρακολουθούν καλύτερα τον τρόπο εφαρμογής των διατάξεων σχετικά με τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (82) Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>31</sup>.
- (83) Όταν η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>32</sup>. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ'

<sup>30</sup> Απόφαση 2005/293/EK της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 33).

<sup>31</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

<sup>32</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (84) Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020, στο οποίο παρατίθεται η ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης χωρίς διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις, θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφούν οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ από τον εν λόγω κατάλογο, καθώς είναι αναγκαίο ο ισχύων κανονισμός να περιέχει διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις.
- (85) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές με την έγκριση τύπου διατάξεις και απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού επαληθεύονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων<sup>33</sup>. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.
- (87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω

<sup>33</sup> Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57)..

επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού.

- (88) Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που αφορούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και υπάρχουν στα οχήματα και το κατά πόσον πρέπει να βελτιωθεί η ιχνηλασιμότητα των εν λόγω ουσιών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον υπάρχει ανάγκη θέσπισης μέτρων για την αντιμετώπιση των ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν την επεξεργασία των οχημάτων όταν φθάσουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί στενότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) [οικολογικός σχεδιασμός για βιώσιμα προϊόντα].
- (89) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στους οικονομικούς φορείς για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό και στα κράτη μέλη για να προετοιμάσουν τη διοικητική υποδομή που απαιτείται για την εφαρμογή του. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά.
- (90) Για να μπορέσουν τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διοικητικά μέτρα όσον αφορά τη δημιουργία συστημάτων συλλογής, με παράλληλη διατήρηση της συνέχειας για τους οικονομικούς φορείς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, η κατάργηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ θα πρέπει να αναβληθεί.
- (91) Ο παρών κανονισμός δεν μεταβάλλει τους κανόνες σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου σε οχήματα, οι οποίοι θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ ούτε τις εξαιρέσεις από τους εν λόγω περιορισμούς. Ωστόσο, θεσπίζει σαφέστερους κανόνες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τους εν λόγω περιορισμούς, καθώς και με άλλες απαιτήσεις κυκλικότητας, κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να εξασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές διαθέτουν επαρκή χρόνο για να συμμορφωθούν με τους εν λόγω κανόνες, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας 2000/53/ΕΚ σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω κανόνες, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια και να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης δεν περιέχουν τέτοιες ουσίες, σε περιπτώσεις άλλες από αυτές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.
- (92) Ο παρών κανονισμός προβλέπει επίσης σαφέστερες διατάξεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε σχέση με την οδηγία 2000/53/ΕΚ. Δεδομένου ότι η θέσπιση τέτοιων συστημάτων και των αναγκαίων εθνικών διατάξεων σχετικά με την αδειοδότηση των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού απαιτεί κάποιον χρόνο, η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/ΕΚ θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω διατάξεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά τη χρηματοδότηση από τους παραγωγούς του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

- (93) Ομοίως, ο παρών κανονισμός περιέχει νέες απαιτήσεις σχετικά με την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως όσον αφορά την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων με σκοπό την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής ή της ανακαίνισής τους, καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών ανακύκλωσης. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων χρειάζονται χρόνο για να προσαρμοστούν στις νέες αυτές απαιτήσεις και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω απαιτήσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (94) Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2000/53/EK σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τις συναφείς υποχρεώσεις για τη διαβίβαση δεδομένων στην Επιτροπή θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ για ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια έως ότου η Επιτροπή εγκρίνει τους νέους κανόνες υπολογισμού και τους νέους μορφότυπους υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
- (95) Η εφαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.
- (96) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, και δεδομένου ότι όλοι οι κανόνες για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό, η κατάργηση της οδηγίας 2005/65/EK θα πρέπει να αναβληθεί. Αυτό το χρονικό διάστημα παρέχει επαρκή χρόνο στους κατασκευαστές για να διασφαλίσουν ότι οι τύποι οχημάτων που σχεδιάζουν και κατασκευάζουν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας, ενώ στις αρχές έγκρισης παρέχεται επαρκής χρόνος για την εφαρμογή των νέων κανόνων.
- (97) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η πρόληψη και η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων από τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της ανάγκης εναρμόνισης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### *Άρθρο 1* *Αντικείμενο*

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

### *Άρθρο 2* *Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:
  - α) σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M<sub>1</sub> και N<sub>1</sub>, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
  - β) από [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
  - γ) από [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στις κατηγορίες L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> και L<sub>7e</sub>, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:
  - α) σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
  - β) σε άλλα εξαρτήματα οχήματος που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια των κατηγοριών N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> ή M<sub>3</sub> σε σχέση με το βασικό όχημα·

- γ) σε οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 30) του κανονισμού 2018/858·
- δ) σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.
3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχείο β), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O:
- α) το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·
- β) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·
- γ) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·
- δ) το άρθρο 7 σχετικά με τον σχεδιασμό που επιτρέπει την αφαίρεση και την αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων·
- ε) το άρθρο 8 σχετικά με τις γενικές υποχρεώσεις·
- στ) το άρθρο 9 σχετικά με τη στρατηγική κυκλικότητας·
- ζ) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·
- η) το άρθρο 12 σχετικά με την επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα·
- θ) το άρθρο 13 σχετικά με το διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων·
- ι) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·
- ια) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·
- ιβ) το άρθρο 28 σχετικά με τις γενικές απαιτήσεις για τον τεμαχισμό·
- ιγ) το άρθρο 30 σχετικά με την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό·
- ιδ) το άρθρο 31 σχετικά με τις απαιτήσεις για τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία·
- ιε) το άρθρο 32 σχετικά με το εμπόριο μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων·
- ιστ) το άρθρο 33 σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή και την ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων·

- ιζ) το άρθρο 34 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·
  - ιη) το άρθρο 35 σχετικά με την απαγόρευση της υγειονομικής ταφής μη αδρανών αποβλήτων·
  - ιθ) το άρθρο 36 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχείο γ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> και L<sub>7e</sub>:
- α) τα άρθρα που απαριθμούνται στην παράγραφο 3·
  - β) το άρθρο 38 σχετικά με τους ελέγχους και τις απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων·
  - γ) το άρθρο 39 σχετικά με την αυτοματοποιημένη επαλήθευση του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος και των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος·
  - δ) το άρθρο 40 σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και τους τελωνειακούς ελέγχους·
  - ε) το άρθρο 41 σχετικά με την αναστολή·
  - στ) το άρθρο 42 σχετικά με τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
  - ζ) το άρθρο 43 σχετικά με τη μη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
  - η) το άρθρο 44 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και την ανταλλαγή πληροφοριών·
  - θ) το άρθρο 45 σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 στοιχείο α), οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικού σκοπού:
- α) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·
  - β) το άρθρο 16 σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού·
  - γ) το άρθρο 20 σχετικά με την οικονομική ευθύνη των παραγωγών·
  - δ) το άρθρο 23 σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
  - ε) το άρθρο 24 σχετικά με την παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·
  - στ) το άρθρο 25 σχετικά με το πιστοποιητικό καταστροφής·

- ζ) το άρθρο 26 σχετικά με τις υποχρεώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος·
  - η) το άρθρο 29 σχετικά με την απορρύπανση·
  - θ) το άρθρο 30 σχετικά με την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό.
6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), τα άρθρα 16, 19, 20, 27 και 46 έως 49 εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, L<sub>5</sub>, L<sub>6</sub>, L<sub>7</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:
- α) η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, που αναφέρεται στο άρθρο 16, περιλαμβάνει την υποχρέωση των παραγωγών των εν λόγω οχημάτων να διασφαλίζουν ότι τα οχήματα τα οποία έχουν καταστήσει διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους και τα οποία καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
    - i) συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 23·
    - ii) υποβάλλονται σε απορρύπανση σύμφωνα με το άρθρο 29·
  - β) η άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 19 χορηγείται εφόσον αποδειχθεί ότι ο αιτών πληροί τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 όσον αφορά τη συλλογή και την απορρύπανση των οχημάτων·
  - γ) οι οικονομικές συνεισφορές που πρέπει να καταβάλλουν οι παραγωγοί σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο α) καλύπτουν το κόστος συλλογής και απορρύπανσης των οχημάτων των εν λόγω κατηγοριών, τα οποία δεν καλύπτονται από τα έσοδα των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που συνδέονται με τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τα οποία έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που έχουν ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
  - δ) το άρθρο 27 εφαρμόζεται με εξαίρεση την παράγραφο 3 στοιχεία γ) και δ)·
  - ε) τα άρθρα 46 έως 49 εφαρμόζονται μόνο όσον αφορά την επιβολή των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων.

### *Άρθρο 3* *Ορισμοί*

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
  - 1) «όχημα»: κάθε όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 15) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή απαριθμείται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

- 2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του»: όχημα το οποίο είναι απόβλητο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/EK, ή οχήματα που είναι μη επισκευάσιμα σύμφωνα με τα κριτήρια του μέρους Α σημεία 1 και 2 του παραρτήματος Ι·
- 3) «τύπος οχήματος»: κάθε τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 32) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 73) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- 4) «δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης»: η δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 5) «επαναχρησιμοποίηση»: οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί·
- 6) «δυνατότητα ανακύκλωσης»: η δυνατότητα για ανακύκλωση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 7) «δυνατότητα ανάκτησης»: η δυνατότητα για ανάκτηση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 8) «προμηθευτής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά σε κατασκευαστή ο οποίος τα χρησιμοποιεί για την κατασκευή οχημάτων·
- 9) «πλαστικό»: πολυμερές κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 5) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, στο οποίο ενδέχεται να έχουν προστεθεί πρόσθετα ή άλλες ουσίες·
- 10) «κρίσιμες πρώτες ύλες»: κρίσιμες πρώτες ύλες όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 2) του κανονισμού (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]·
- 11) «απορρίμματα μετά την κατανάλωση»: απορρίμματα που παράγονται από προϊόντα αφού τεθούν σε κυκλοφορία στην αγορά·
- 12) «αφαίρεση»: ο χειρωνακτικός, μηχανικός, χημικός, θερμικός ή μεταλλουργικός χειρισμός με αποτέλεσμα τα στοχευόμενα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους να αναγνωρίζονται ατομικά ως χωριστή εκροή ή μέρος εκροής·
- 13) «κινητήρας ηλεκτροκίνησης»: ηλεκτρικός κινητήρας που μετατρέπει ηλεκτρική ισχύ εισόδου σε μηχανική ισχύ εξόδου για να παρέχει έλξη σε όχημα·
- 14) «μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος»: μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες και απόβλητα μπαταριών]·

- 15) «εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας»: κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση στην οποία επιτρέπεται, σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/EK και τον παρόντα κανονισμό, να πραγματοποιεί συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 16) «επεξεργασία»: οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκατάσταση για απορρύπανση, διάλυση, συμπίεση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία προς διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οποιεσδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή τη διάθεση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών του·
- 17) «τεμαχισμός»: κάθε εργασία που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 18) «φορέας επισκευής και συντήρησης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, σε σχέση με την εμπορική, επιχειρηματική, βιοτεχνική ή επαγγελματική του δραστηριότητα, παρέχει υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης, είτε ανεξάρτητα από τους κατασκευαστές είτε με εξουσιοδότηση αυτών·
- 19) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη φορά κατά την οποία ένα όχημα καθίσταται διαθέσιμο στην Ένωση·
- 20) «διαθεσιμότητα στην αγορά»: κάθε προσφορά οχήματος για διανομή ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 21) «φορέας διαχείρισης αποβλήτων»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συλλογή ή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 22) «παραγωγός»: κάθε κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη τεχνική πώλησης, μεταξύ άλλων και μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προμηθεύει όχημα για πρώτη φορά προς διανομή ή χρήση στο έδαφος κράτους μέλους σε επαγγελματική βάση·
- 23) «οργάνωση ευθύνης του παραγωγού»: νομική οντότητα που οργανώνει οικονομικά, ή οικονομικά και επιχειρησιακά, την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό πολλών παραγωγών·
- 24) «διορισμένος αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος στο οποίο ο παραγωγός διαθέτει για πρώτη φορά όχημα στην αγορά, διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο παραγωγός, και το οποίο διορίζεται από τον παραγωγό σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2008/98/EK για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του συγκεκριμένου παραγωγού βάσει του κεφαλαίου IV του παρόντος κανονισμού·
- 25) «δευτερογενείς πρώτες ύλες»: ύλες που έχουν ληφθεί μέσω διαδικασιών ανακύκλωσης και μπορούν να υποκαταστήσουν τις πρωτογενείς πρώτες ύλες·

- 26) «ιδιοκτήτης οχήματος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει το δικαίωμα κυριότητας ενός οχήματος και, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά, κάθε κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας·
- 27) «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό»: τεχνικές και τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την επεξεργασία υλικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μετά τον τεμαχισμό τους, για περαιτέρω ανάκτηση·
- 28) «ανακατασκευή»: εργασία κατά την οποία ένα νέο εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο κατασκευάζεται από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται είτε από οχήματα ή από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και κατά την οποία πραγματοποιείται τουλάχιστον μία αλλαγή στο εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο που επηρεάζει την ασφάλεια, την απόδοση, τον σκοπό ή τον τύπο του·
- 29) «ανακαίνιση»: ενέργειες που εκτελούνται για την προετοιμασία, τον καθαρισμό, τη δοκιμή και, κατά περίπτωση, την επισκευή εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου που αφαιρείται από οχήματα ή οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η απόδοση ή η λειτουργικότητα του εν λόγω εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου εντός του πλαισίου της προβλεπόμενης χρήσης και του εύρους επιδόσεων που είχε αρχικά σχεδιαστεί στο στάδιο σχεδιασμού που ίσχυε κατά τη στιγμή της διάθεσής του στην αγορά·
- 30) «απορρίμματα συσκευασίας»: τα απορρίμματα συσκευασίας όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας 94/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>34</sup> [άρθρο 3 σημείο 20) του κανονισμού (ΕΕ) (κανονισμός για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας)]·
- 31) «απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού»: τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>35</sup>·
- 32) «μη αδρανή απόβλητα»: τα απόβλητα που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του ορισμού των «αδρανών αποβλήτων» που ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 1999/31/EK του Συμβουλίου<sup>36</sup>·
- 33) «μεταχειρισμένο όχημα»: όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί σε κράτος μέλος ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα και δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 34) «μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή»: μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να υπαχθεί στο τελωνειακό καθεστώς που προβλέπεται στο άρθρο 269 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
- 35) «οικονομικοί φορείς»: οι παραγωγοί, οι συλλέκτες, οι ασφαλιστικές εταιρείες οχημάτων, οι προμηθευτές, οι φορείς επισκευής και συντήρησης, οι φορείς

<sup>34</sup> Οδηγία 94/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1994, για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας (ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10).

<sup>35</sup> Οδηγία 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2012, σχετικά με τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) (ΕΕ L 197 της 24.7.2012, σ. 38).

<sup>36</sup> Οδηγία 1999/31/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων (ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1).

διαχείρισης αποβλήτων και κάθε άλλος φορέας που συμμετέχει στον σχεδιασμό οχημάτων, στο εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων ή στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

- α) «απόβλητα», «απόβλητα έλαια», «κάτοχος αποβλήτων», «διαχείριση αποβλήτων», «συλλογή», «πρόληψη», «ανακύκλωση», «ανάκτηση», «επίχωση», «διάθεση» και «πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17α), 19) και 21) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·
- β) «έγκριση τύπου», «έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια», «κατασκευαστικό στοιχείο», «εξαρτήματα», «ανταλλακτικά», «βασικό όχημα», «όχημα που παράγεται σε μικρή σειρά», «όχημα ειδικού σκοπού», «αρχή εποπτείας της αγοράς», «εγκρίνουσα αρχή», «κατασκευαστής», «εισαγωγέας» και «διανομέας» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 8), 19), 21), 23), 24), 28), 30), 31), 35), (36), 40), 42) και 43) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- γ) «έκδοση άδειας κυκλοφορίας», «άδεια κυκλοφορίας», «αναστολή», «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας» και «ακύρωση της ταξινόμησης» που ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχεία β), γ), δ), ε) και στ) της οδηγίας 1999/37/ΕΚ·
- δ) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος», «τεχνικός έλεγχος» και «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου» που ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 7), 9) και 12) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- ε) «ουσία που προκαλεί ανησυχία» και «φορέας δεδομένων» που ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 28 και 30 του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για βιώσιμα προϊόντα].

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**

### **ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### *Άρθρο 4*

*Δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων*

- 1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι:
  - α) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακυκλώσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα·
  - β) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακτήσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα.

2. Για κάθε τύπο οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι κατασκευαστές λαμβάνουν τα ακόλουθα μέτρα:
- α) συλλέγουν τα απαραίτητα δεδομένα σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού, ιδίως τη φύση και τη μάζα όλων των υλικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των οχημάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις·
  - β) διατηρούν όλα τα άλλα κατάλληλα δεδομένα για το όχημα που απαιτούνται βάσει της διαδικασίας υπολογισμού που αναφέρεται στο στοιχείο ε)·
  - γ) επαληθεύουν την ορθότητα και την πληρότητα των πληροφοριών που λαμβάνονται από τους προμηθευτές·
  - δ) γίνεται διαχείριση και τεκμηρίωση της βλάβης των υλικών·
  - ε) υπολογίζουν τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για τους σκοπούς της παραγράφου 1 σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται από την Επιτροπή βάσει της παραγράφου 3 ή, πριν από την υιοθέτηση της εν λόγω μεθοδολογίας, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002 σε συνδυασμό με τα στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Α του παραρτήματος II·
  - στ) επισημαίνουν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που κατασκευάζονται από πολυμερή και ελαστομερή σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1·
  - ζ) διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή νέων οχημάτων.
3. Η Επιτροπή, έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση νέας μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα II.

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

#### *Άρθρο 5*

##### *Απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα*

1. Η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα, καθώς και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, πρέπει να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού.
2. Επιπλέον των περιορισμών που καθορίζονται στο παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 και, κατά περίπτωση, των περιορισμών που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 και στον κανονισμό

(ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: μπαταρίες], κάθε τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 δεν περιέχει μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο.

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

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

5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και εντός 12 μηνών από την υποβολή του αιτήματος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων (στο εξής: Οργανισμός) συντάσσει έκθεση σχετικά με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα εναλλακτικών λύσεων όσον αφορά τις υφιστάμενες εξαιρέσεις που απαριθμούνται

στο παράρτημα ΙΙΙ και, βάσει της αξιολόγησης αυτής, αιτιολογημένη πρόταση για τη συγκεκριμένη τροποποίηση της εξαίρεσης.

6. Μόλις παραλάβει το αίτημα της Επιτροπής, ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ανακοίνωση για την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με πιθανή τροποποίηση εξαίρεσης του παραρτήματος ΙΙΙ και καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός οκτώ εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του όλες τις παρατηρήσεις που λαμβάνει από τα ενδιαφερόμενα μέρη.
7. Το αργότερο εννέα μήνες μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στην Επιτροπή, η επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης του Οργανισμού, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, εκδίδει γνώμη σχετικά με την έκθεση και τις συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός υποβάλλει την εν λόγω γνώμη στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.
8. Η Επιτροπή εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και λαμβάνει υπόψη τον κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο της εισαγωγής, τροποποίησης ή διαγραφής εξαίρεσης από τον περιορισμό της χρήσης μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε τύπους οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών λύσεων και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων.

#### *Άρθρο 6*

##### *Ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα*

1. Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 25 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση.

Τουλάχιστον το 25 % του στόχου που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνεται με τη συμπερίληψη πλαστικών ανακυκλωμένων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος.

2. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 23 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 2 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση, για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, του μεριδίου των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50, για να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας

ελάχιστο ποσοστό χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση, το οποίο πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένο σε τύπους οχημάτων που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο βασίζεται σε μελέτη σκοπιμότητας που εκπονεί η Επιτροπή. Η μελέτη ολοκληρώνεται έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 23 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και εξετάζει ιδίως τις ακόλουθες πτυχές:

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

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού του χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος υπάρχει και είναι ενσωματωμένος σε τύπους οχημάτων.

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

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

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

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

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

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

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων.

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

#### *Άρθρο 7*

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

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

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

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

### *Άρθρο 8 Γενικές υποχρεώσεις*

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι τα νέα οχήματα που έχουν κατασκευάσει και τα οποία διατίθενται στην αγορά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του παρόντος κανονισμού.
2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις των άρθρων 4, 5, 6 ή 7, ο κατασκευαστής παρέχει την τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις και:
  - α) την περιλαμβάνει στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858· και
  - β) την υποβάλλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύει η απαίτηση του άρθρου 9, ο κατασκευαστής υποβάλλει τη στρατηγική κυκλικότητας στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.
4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 10, ο κατασκευαστής καταρτίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και τις υποβάλλει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εν λόγω κανονισμού.
5. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 11, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή, μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23, δήλωση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858.

### *Άρθρο 9 Στρατηγική κυκλικότητας*

1. Για κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], ο κατασκευαστής καταρτίζει στρατηγική κυκλικότητας.

2. Η στρατηγική κυκλικότητας περιγράφει τα μέτρα που θα λάβουν οι κατασκευαστές για να δώσουν συνέχεια στις υποχρεώσεις τους για τη διασφάλιση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων κυκλικότητας του κεφαλαίου II, οι οποίες επαληθεύονται στις διαδικασίες έγκρισης τύπου και ισχύουν για τον εκάστοτε τύπο οχήματος.
3. Η στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο μέρος A του παραρτήματος IV.
4. Ο κατασκευαστής υποβάλλει αντίγραφο της στρατηγικής κυκλικότητας στην Επιτροπή εντός 30 ημερών από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου για τον εκάστοτε τύπο οχήματος.
5. Ο κατασκευαστής παρακολουθεί και δίνει συνέχεια στις δράσεις που περιλαμβάνονται στη στρατηγική κυκλικότητας και επικαιροποιεί τη στρατηγική ανά πενταετία σύμφωνα με το μέρος B του παραρτήματος IV. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου που εξέδωσε την έγκριση τύπου για τον τύπο οχήματος και στην Επιτροπή.
6. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις στρατηγικές κυκλικότητας και τυχόν επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών, εξαιρουμένων των εμπιστευτικών πληροφοριών.
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV μέρος B προσαρμόζοντας τις απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της εν λόγω στρατηγικής στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την κατασκευή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στις εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις κανονιστικές αλλαγές.
8. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 83 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια ανά εξαετία, η Επιτροπή συντάσσει και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έκθεση βασίζεται ιδίως στις στρατηγικές κυκλικότητας και στις επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών.

#### *Άρθρο 10*

*Δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·*

1. Οι κατασκευαστές δηλώνουν, για κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, το αντίστοιχο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου:
  - α) νεοδυμίου, δυπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου σε μόνιμους μαγνήτες σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης·
  - β) αλουμινίου και κραμάτων αλουμινίου·
  - γ) μαγνησίου και κραμάτων μαγνησίου·

δ) χάλυβα.

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

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

#### *Άρθρο 11*

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

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι κατασκευαστές παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα V, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση και την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των ακόλουθων:
  - α) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων ενσωματωμένες στο όχημα·
  - β) κινητήρες ηλεκτροκίνησης ενσωματωμένοι στο όχημα·
  - γ) εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που περιέχουν τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII και τα οποία περιέχονται σε οχήματα·
  - δ) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII και περιέχονται σε οχήματα·
  - ε) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν τις κρίσιμες πρώτες ύλες που αναφέρονται στο άρθρο 27 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες] κατά τον χρόνο έγκρισης τύπου του οχήματος·
  - στ) ψηφιακά κωδικοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα ενός οχήματος, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει την επισκευή, τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους σε άλλο όχημα.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν τη συνεργασία με τους εγκεκριμένους φορείς επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης δημιουργώντας τις απαραίτητες πλατφόρμες επικοινωνίας για την παροχή και την επικαιροποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των πληροφοριών που καθορίζονται στο παράρτημα V.

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

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

#### *Άρθρο 12*

*Επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα*

1. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους χρησιμοποιούν την ονοματολογία των προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που παρατίθενται στα σημεία 1 έως 3 του παραρτήματος VI για την επισήμανση και την αναγνώριση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών οχημάτων.
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης που περιέχουν μόνιμους μαγνήτες φέρουν ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη ετικέτα στην οποία αναγράφονται οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 4 του παραρτήματος VI.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VI προκειμένου να το προσαρμόζει στην τεχνολογική και επιστημονική πρόοδο.

#### *Άρθρο 13*

*Διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος*

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 84 μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού] κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά διαθέτει διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, το οποίο ευθυγραμμίζεται με και, όπου είναι δυνατόν, ενσωματώνεται σε άλλα περιβαλλοντικά διαβατήρια σχετικά με οχήματα τα οποία θεσπίζονται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας.
2. Το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού σε ψηφιακή μορφή και είναι προσβάσιμο δωρεάν.
3. Ο κατασκευαστής που διαθέτει το όχημα στην αγορά διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες.

4. Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος συμμορφώνονται με τους κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 6 και:
- α) βασίζονται σε ανοικτά πρότυπα·
  - β) καταρτίζονται με διαλειτουργικό μορφότυπο·
  - γ) μεταβιβάζονται μέσω ανοικτού διαλειτουργικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων χωρίς εγκλωβισμό σε συγκεκριμένο πάροχο·
  - δ) είναι μηχαναγνώσιμες, δομημένες και με δυνατότητα αναζήτησης.
5. Το διαβατήριο κυκλικότητας ενός οχήματος που έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παύει να υπάρχει το νωρίτερο 6 μήνες μετά την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής για το εν λόγω όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με:
- α) τον τρόπο και τις τεχνικές προδιαγραφές της λύσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
  - β) τις τεχνικές απαιτήσεις σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, συμπεριλαμβανομένων κανόνων σχετικά με:
    - i) τη διαλειτουργικότητα του διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος με άλλα διαβατήρια που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία·
    - ii) την αποθήκευση και επεξεργασία των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
    - iii) τη διαθεσιμότητα του διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος αφού ο κατασκευαστής που είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ορίζονται στην παράγραφο 3 παύσει να υφίσταται ή παύσει τη δραστηριότητά του στην Ένωση·
  - γ) την εισαγωγή, τροποποίηση και επικαιροποίηση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος από τρίτους εκτός του κατασκευαστή·
  - δ) τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο κυκλικότητας του οχήματος.

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

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

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

## ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

### ΤΜΗΜΑ 1

#### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### *Άρθρο 14* *Αρμόδια αρχή*

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν κεφάλαιο, ιδίως για την παρακολούθηση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού με τις υποχρεώσεις τους, όπως ορίζονται στα άρθρα 15 έως 36.
2. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να ορίσει ένα σημείο επαφής, μεταξύ των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με σκοπό την επικοινωνία με την Επιτροπή.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις λεπτομέρειες της οργάνωσης και της λειτουργίας των αρμόδιων αρχών, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων για:
  - α) την καταχώριση των παραγωγών σύμφωνα με το άρθρο 17·
  - β) τη χορήγηση άδειας σε παραγωγούς και οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο 19·
  - γ) την εποπτεία της εφαρμογής των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 20·
  - δ) τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα οχήματα και τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 12 και το άρθρο 49 παράγραφος 6·
  - ε) τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 49.
4. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 3 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των ονομασιών ή των διευθύνσεων των εν λόγω αρμόδιων αρχών.

*Άρθρο 15*  
*Εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας*

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2010/75/ΕΕ, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω άδεια.
2. Για την έκδοση της άδειας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή ελέγχει αν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 27.
3. Στις άδειες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αναγράφεται ότι οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 25.
4. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι οι όροι και οι διαδικασίες χορήγησης της άδειας συντονίζονται πλήρως όταν στις εν λόγω διαδικασίες αδειοδότησης εμπλέκονται περισσότερες από μία αρμόδιες αρχές ή περισσότερες από μία εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις που προτίθενται να εκτελέσουν εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

**ΤΜΗΜΑ 2**  
**ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΟΥ**

*Άρθρο 16*  
*Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού*

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

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

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

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

*Άρθρο 17*  
*Μητρώο παραγωγών*

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

Το μητρώο παρέχει συνδέσμους προς τους ιστοτόπους άλλων εθνικών μητρώων παραγωγών ώστε να διευκολύνεται, σε όλα τα κράτη μέλη, η καταχώριση των παραγωγών ή των διορισμένων αντιπροσώπων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

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

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

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

3. Η αίτηση καταχώρισης περιλαμβάνει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VIII. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν πρόσθετες πληροφορίες ή έγγραφα, ανάλογα με τις ανάγκες, για την αποτελεσματική χρήση του μητρώου παραγωγών.

4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 1 στοιχείο δ) του παραρτήματος VIII παρέχονται είτε στην αίτηση καταχώρισης σύμφωνα με την παράγραφο 3 είτε στην αίτηση αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 19.

5. Εάν ένας παραγωγός έχει ορίσει οργάνωση ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο 18, οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου εκπληρώνονται κατ' αναλογία από την εν λόγω οργάνωση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά.

6. Οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου μπορούν να εκπληρώνονται, για λογαριασμό του παραγωγού, από διορισμένο αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

7. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η διαδικασία καταχώρισης σύμφωνα με το παρόν άρθρο και η διαδικασία αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 19 αποτελούν ενιαία διαδικασία, υπό την προϋπόθεση ότι η αίτηση χορήγησης άδειας πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 3 έως 6 του παρόντος άρθρου.
8. Η αρμόδια αρχή:
- α) καθιστά διαθέσιμες στον ιστότοπό της πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων μέσω ηλεκτρονικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων·
  - β) προβαίνει σε καταχωρίσεις και παρέχει αριθμό καταχώρισης το αργότερο εντός 12 εβδομάδων από τη στιγμή που θα παρασχεθούν όλες οι πληροφορίες που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3.
9. Η αρμόδια αρχή μπορεί:
- α) να καθορίζει τις λεπτομέρειες όσον αφορά τις απαιτήσεις και τη διαδικασία καταχώρισης χωρίς να προσθέτει ουσιαστικές απαιτήσεις σε αυτές που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3·
  - β) να επιβάλλει αναλογικά τέλη βάσει κόστους στους παραγωγούς για την επεξεργασία των αιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.
10. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αρνηθεί να καταχωρίσει έναν παραγωγό ή να ανακαλέσει την καταχώρισή του εάν οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα δεν παρέχονται ή δεν επαρκούν, ή εάν ο παραγωγός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις του παραρτήματος VIII σημείο 1 στοιχείο δ).
- Η αρμόδια αρχή ανακαλεί την καταχώριση του παραγωγού σε περίπτωση που ο παραγωγός παύσει να υφίσταται.
11. Ο παραγωγός, ή, κατά περίπτωση, ο διορισμένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που έχει οριστεί για λογαριασμό των παραγωγών τους οποίους εκπροσωπεί κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην καταχώριση καθώς και τυχόν μόνιμη παύση της διάθεσης στην αγορά, στο έδαφος του κράτους μέλους, των οχημάτων που αναφέρονται στην καταχώριση.
12. Ο παραγωγός ή, κατά περίπτωση, ο διορισμένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

#### *Άρθρο 18*

#### *Οργάνωση ευθύνης του παραγωγού*

4. Οι παραγωγοί μπορούν να επιλέξουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είτε ατομικά είτε να αναθέσουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού εξουσιοδοτημένη σύμφωνα με το άρθρο 19 την

εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό τους.

2. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους όσον αφορά αποκλειστικές πληροφορίες ή πληροφορίες που αντιστοιχίζονται άμεσα σε μεμονωμένους παραγωγούς ή στους διορισμένους αντιπροσώπους τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.
3. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/EK, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους τουλάχιστον σε ετήσια βάση, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών από τους παραγωγούς που πρόβλεψαν σε ανάθεση στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.
4. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού εξασφαλίζουν τη δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά τους όργανα.

#### *Άρθρο 19*

##### *Αδειοδότηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού*

1. Ο παραγωγός, στην περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και οι διορισμένες οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, υποβάλλουν αίτηση για αδειοδότηση από την αρμόδια αρχή.
2. Η άδεια χορηγείται μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχεία α) έως δ) της οδηγίας 2008/98/EK και ότι τα μέτρα που εφαρμόζει ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού επαρκούν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους από τον παραγωγό ή τους παραγωγούς για λογαριασμό των οποίων ενεργεί η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.
3. Τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν, στο πλαίσιο των μέτρων που λαμβάνουν για τον καθορισμό των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β), τις λεπτομέρειες της διαδικασίας αδειοδότησης, οι οποίες μπορεί να είναι διαφορετικές για την ατομική ή τη συλλογική εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και τις μεθόδους για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τους παραγωγούς ή τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού για αυτόν τον σκοπό.
4. Ο παραγωγός ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού ενημερώνουν την αρμόδια αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σχετικά με τυχόν αλλαγές στις

πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, αλλαγές που αφορούν τους όρους αδειοδότησης ή οριστική παύση δραστηριοτήτων.

5. Ο μηχανισμός αυτοελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας 2008/98/EK εφαρμόζεται τακτικά, και τουλάχιστον κάθε 3 έτη, και κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, προκειμένου να επαληθεύεται ότι τηρούνται οι διατάξεις του εν λόγω σημείου και ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι όροι αδειοδότησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή, κατόπιν αιτήματος, έκθεση αυτοελέγχου και, εφόσον απαιτείται, προσχέδιο διορθωτικών μέτρων. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της παραγράφου 6, η αρμόδια αρχή μπορεί να διατυπώσει παρατηρήσεις σχετικά με την έκθεση αυτοελέγχου και το προσχέδιο διορθωτικών μέτρων και κοινοποιεί τυχόν τέτοιες παρατηρήσεις στον παραγωγό ή στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού καταρτίζει και εφαρμόζει το σχέδιο διορθωτικών μέτρων με βάση τις εν λόγω παρατηρήσεις.
6. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση της αδειοδότησης εάν ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού δεν ικανοποιεί πλέον τις απαιτήσεις σχετικά με την οργάνωση της συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν υποβάλλει εκθέσεις στην αρμόδια αρχή ή δεν κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές που αφορούν τους όρους της αδειοδότησης ή έχει παύσει τις δραστηριότητές του/της.

#### *Άρθρο 20*

#### *Οικονομική ευθύνη των παραγωγών*

1. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τον παραγωγό καλύπτουν τις ακόλουθες δαπάνες που σχετίζονται με τα οχήματα τα οποία ο παραγωγός διαθέτει στην αγορά:
  - α) το κόστος της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 23 έως 26 και το κόστος της επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 27 έως 30, 34 και 35, υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτεται από τα έσοδα των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που συνδέονται με τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων, οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
  - β) το κόστος της διεξαγωγής εκστρατειών ευαισθητοποίησης με στόχο τη βελτίωση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
  - γ) το κόστος της καθιέρωσης του συστήματος κοινοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 25·
  - δ) το κόστος της συλλογής δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές.

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

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

Η εγγύηση μπορεί να λαμβάνει τη μορφή συμμετοχής του παραγωγού σε κατάλληλα συστήματα για τη χρηματοδότηση της διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μιας ασφάλισης της ανακύκλωσης ή ενός δεσμευμένου τραπεζικού λογαριασμού.

#### *Άρθρο 21* *Διαφοροποίηση των τελών*

1. Στην περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι οικονομικές εισφορές που τους καταβάλλουν οι παραγωγοί διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη των εξής:
  - α) βάρος του οχήματος·
  - β) τύπος του συστήματος μετάδοσης κίνησης·
  - γ) ποσοστό της δυνατότητας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης του τύπου οχήματος στον οποίο ανήκει το όχημα, με βάση τις πληροφορίες που υποβάλλονται στην αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4·
  - δ) χρόνος που απαιτείται για την αποσυναρμολόγηση του οχήματος σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ιδίως για τα εξαρτήματα και τα

κατασκευαστικά στοιχεία που πρέπει να αφαιρεθούν πριν από τον τεμαχισμό σύμφωνα με το άρθρο 30·

- ε) ποσοστό των υλικών και των ουσιών που εμποδίζουν μια υψηλής ποιότητας διαδικασία ανακύκλωσης, όπως οι συγκολλητικές ύλες, τα σύνθετα πλαστικά ή τα ενισχυμένα με άνθρακα υλικά·
  - στ) ποσοστό του ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που παρατίθενται στα άρθρα 6 και 10, τα οποία χρησιμοποιούνται στο όχημα·
  - ζ) παρουσία και ποσότητα των ουσιών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

#### *Άρθρο 22*

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

1. Όταν ένα όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά, ο παραγωγός του εν λόγω οχήματος ή, εφόσον έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζει ότι καλύπτεται το καθαρό κόστος των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20, το οποίο βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων σε άλλα κράτη μέλη.
2. Ένας παραγωγός ή, εφόσον έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού:
  - α) ορίζει με γραπτή εντολή διορισμένο αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος·
  - β) καθιερώνει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν τις εργασίες διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20.
3. Το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα κατέστη όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παρακολουθεί τη συμμόρφωση των παραγωγών —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού— με τις παραγράφους 1 και 2. Η παρακολούθηση βασίζεται στις πληροφορίες που υποβάλλουν και επαληθεύουν οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, ιδίως όσον αφορά τον υπολογισμό και την κατανομή του κόστους για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρονται στην παράγραφο 1, λαμβανομένου δεόντως υπόψη του επιχειρηματικού απορρήτου και άλλων ανησυχιών όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα.

4. Όταν αυτό είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με το παρόν άρθρο και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού, θεσπίζοντας λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων και τα χαρακτηριστικά των μηχανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

### ΤΜΗΜΑ 3

#### ΣΥΛΛΟΓΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

##### *Άρθρο 23*

##### *Συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους*

1. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν ή συμμετέχουν στη δημιουργία συστημάτων συλλογής, συμπεριλαμβανομένων σημείων συλλογής, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ανήκουν σε κατηγορίες οχημάτων τα οποία έχουν διαθέσει για πρώτη φορά στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν συστήματα συλλογής για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

2. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— διασφαλίζουν ότι τα συστήματα συλλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 1:

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

3. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— πραγματοποιούν εκπαιδευτικές εκστρατείες για την

προώθηση του συστήματος συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την ενημέρωση σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνέπειες της εσφαλμένης συλλογής και του εσφαλμένου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε άλλους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, εκτός από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, να δημιουργούν σημεία συλλογής για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Ο φορέας διαχείρισης αποβλήτων που διαχειρίζεται το σημείο συλλογής:

- α) διασφαλίζει ότι το σημείο συλλογής πληροί τους όρους αποθήκευσης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII·
  - β) εξουσιοδοτείται από τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 14 να συλλέγει οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να καταχωρίζεται στο αντίστοιχο μητρώο·
  - γ) εγγυάται ότι όλα τα συλλεγόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας εντός ενός έτους από την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του· και
  - δ) πληροί όλους τους άλλους εφαρμοστέους όρους για την αποθήκευση αποβλήτων που προβλέπονται σε εθνική νομοθεσία.
5. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, εκδίδουν έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή, το οποίο επιβεβαιώνει την παραλαβή οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, στον ιδιοκτήτη του οχήματος και το παρέχουν μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.

#### *Άρθρο 24*

*Παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας*

1. Όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους παραδίδονται για επεξεργασία σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
2. Η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας είναι δωρεάν για τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, εκτός εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν διαθέτει κανένα από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος, εκτός από τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, ή περιέχει απόβλητα που έχουν προστεθεί στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

*Άρθρο 25*  
*Πιστοποιητικό καταστροφής*

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής για κάθε υποβαλλόμενο σε επεξεργασία όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του στον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Το πιστοποιητικό καταστροφής περιλαμβάνει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ.
2. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και παρέχεται μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.
3. Σε περίπτωση που το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής σε κράτος μέλος, είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό καταστροφής ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα ότι έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής για το εν λόγω όχημα.
4. Οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ακυρώνουν την ταξινόμηση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του μόνον αφού λάβουν το πιστοποιητικό καταστροφής για το συγκεκριμένο όχημα.
5. Τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται σε όλα τα άλλα κράτη μέλη.

*Άρθρο 26*  
*Υποχρεώσεις του ιδιοκτήτη οχήματος*

Ο ιδιοκτήτης οχήματος το οποίο καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του:

- α) παραδίδει το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 4, σε σημείο συλλογής, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αφού λάβει πληροφορίες ότι το όχημα πληροί οποιοδήποτε από τα κριτήρια μη επισκευασιμότητας που ορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 1 και 2·
- β) προσκομίζει πιστοποιητικό καταστροφής στην αρμόδια αρχή ταξινόμησης.

## ΤΜΗΜΑ 4

### ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

#### *Άρθρο 27*

#### *Υποχρεώσεις για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας*

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εξασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους, καθώς και τα απόβλητα εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, γίνονται δεκτά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
  2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εξασφαλίζουν ότι κάθε επεξεργασία για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται, τουλάχιστον, με τα άρθρα 28, 29, 30, 31, 34 και 35 και με το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού, και εφαρμόζουν τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 10) της οδηγίας 2010/75/ΕΕ.
  3. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας:
    - α) αποθηκεύουν, ακόμη και προσωρινά, όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά τους σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII·
    - β) απορρυπαίνουν όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, σύμφωνα με το άρθρο 29 και τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII·
    - γ) αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, πριν από τον τεμαχισμό ή τη συμπίεση μέσω χειροκίνητης αποσυναρμολόγησης ή (ημι-) αυτόματης αποσυναρμολόγησης με μη καταστρεπτικό τρόπο για κατασκευαστικά στοιχεία με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης·
    - δ) υποβάλλουν σε επεξεργασία όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και στα άρθρα 32, 34, 35 και 36 του παρόντος κανονισμού.
- Εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο των εκτελούμενων εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για 3 έτη και είναι σε θέση να παρουσιάζουν τις πληροφορίες αυτές, κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων εθνικών αρχών.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VII

προσαρμόζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

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

#### *Άρθρο 28*

##### *Γενικές απαιτήσεις για τον τεμαχισμό*

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και άλλοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων ζητούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που τους παραδίδονται για τεμαχισμό να συνοδεύονται από τα ακόλουθα:
  - α) τεκμηρίωση που περιλαμβάνει τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) για το συγκεκριμένο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
  - β) αντίγραφο του πιστοποιητικού καταστροφής που έχει εκδοθεί για το συγκεκριμένο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.
2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που παραλαμβάνουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1:
  - α) αναφέρουν τη μη συμμόρφωση στην αρμόδια αρχή·
  - β) δεν χρησιμοποιούν τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στις εργασίες τεμαχισμού τους, εκτός εάν η αρμόδια αρχή επιτρέψει τις εργασίες αυτές.
3. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούν τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν αναμειγνύουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα μέρη, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

#### *Άρθρο 29*

##### *Απορρύπανση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους*

1. Το συντομότερο δυνατόν μετά την παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, η εν λόγω εγκατάσταση υποβάλλει τα οχήματα σε απορρύπανση πριν από την περαιτέρω επεξεργασία τους, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.
2. Τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII. Τα απόβλητα έλαια συλλέγονται και

αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας 2008/98/EK.

3. Τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν τις ουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 αφαιρούνται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τυγχάνουν χειρισμού σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/EK.
4. Οι μπαταρίες αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: κανονισμός για τις μπαταρίες].
5. Ο χειρισμός και η επισήμανση των μερών, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 της οδηγίας 2008/98/EK.
6. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας τεκμηριώνει την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καταγράφοντας τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Β σημείο 3.

### *Άρθρο 30*

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

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από τον τεμαχισμό, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης που αναφέρονται στο άρθρο 29.
2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται εάν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό διαχωρίζουν τα υλικά από τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ σημεία 13 έως 19 του παραρτήματος VII εξίσου αποτελεσματικά με τις χειροκίνητες διαδικασίες διάλυσης ή τις ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης.  
  
Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Ζ του παραρτήματος VII.
3. Εκτός από τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2008/98/EK, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τηρούν αρχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβάλλονται σε επεξεργασία χωρίς προηγούμενη αφαίρεση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών σύμφωνα με την παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένου του ονόματος και της διεύθυνσης των εγκαταστάσεων επεξεργασίας, καθώς και του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος (VIN) των σχετικών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

### *Άρθρο 31*

#### *Απαιτήσεις για τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία*

1. Όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αφαιρεθεί από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1 αξιολογούνται προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον είναι κατάλληλα για:
  - α) επαναχρησιμοποίηση, σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο α)·
  - β) ανακατασκευή ή ανακαίνιση, σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο β)·
  - γ) ανακύκλωση· ή
  - δ) άλλες εργασίες επεξεργασίας, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας του μέρους ΣΤ του παραρτήματος VII

Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση δεν θεωρούνται απόβλητα.

Η αξιολόγηση διενεργείται λαμβανομένης ιδίως υπόψη της τεχνικής σκοπιμότητας της διεξαγωγής των διαδικασιών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και των απαιτήσεων ασφάλειας των οχημάτων.

Η τεκμηρίωση που επιβεβαιώνει τη διενεργηθείσα αξιολόγηση τίθεται, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών, μεταξύ άλλων όταν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία μεταφέρονται με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση.

2. Τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση:
  - ε) επισημαίνονται σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 2·
  - στ) συνοδεύονται από εγγύηση, εάν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία μεταβιβάζονται σε άλλο πρόσωπο ή χρησιμοποιούνται από αυτό.
3. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται.

### *Άρθρο 32*

#### *Εμπόριο μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων*

Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]

κάθε πρόσωπο που εμπορεύεται μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία προβαίνει στα ακόλουθα στο σημείο πώλησης:

- α) διασφαλίζει ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία επισημαίνονται σύμφωνα με το παράρτημα VII μέρος Δ σημείο 2·
- β) παρέχει εγγύηση για τα μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία.

#### *Άρθρο 33*

*Επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή και ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων*

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

Στα κίνητρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο 1 μπορεί να περιλαμβάνονται τα εξής:

- α) επιβολή στους φορείς συντήρησης και επισκευής της απαίτησης να προσφέρουν στους πελάτες τους την επισκευή ενός οχήματος με μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία, παράλληλα με την προσφορά επισκευής του οχήματος με νέα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι η απαίτηση αυτή διατυπώνεται κατά τρόπο ώστε να μην δημιουργείται υπερβολικό κόστος ή διοικητικός φόρτος για τις πολύ μικρές και τις μικρές επιχειρήσεις·
- β) χρήση οικονομικών κινήτρων, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης μειωμένου συντελεστή φόρου προστιθέμενης αξίας για τα μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία.

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

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

#### *Άρθρο 34*

*Στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης*

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία

έναρξης ισχύος του κανονισμού], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν τους ακόλουθους στόχους:

- α) η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 95 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος·
  - β) η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 85 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος.
2. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν ετήσιο στόχο ανακύκλωσης πλαστικών της τάξης τουλάχιστον του 30 % του συνολικού βάρους των πλαστικών που περιέχονται στα οχήματα που παραδίδονται στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων.

#### *Άρθρο 35*

##### *Απαγόρευση της υγειονομικής ταφής μη αδρανών αποβλήτων·*

Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κλάσματα από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που περιέχουν μη αδρανή απόβλητα και τα οποία δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία με τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό, δεν γίνονται δεκτά σε χώρο υγειονομικής ταφής.

#### *Άρθρο 36*

##### *Μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους*

1. Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1013/2006.
2. Οι μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από την Ένωση σε τρίτη χώρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνυπολογίζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 μόνον εάν ο εξαγωγέας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους προσκομίσει αποδεικτικά έγγραφα εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή προορισμού, τα οποία αποδεικνύουν ότι η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε συνθήκες που είναι γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

## ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ

### ΤΜΗΜΑ 1

#### ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

##### *Άρθρο 37*

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

Για τους σκοπούς της μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται να αποκτήσει την κυριότητα του συγκεκριμένου οχήματος ή στις αρμόδιες αρχές ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Κατά την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι αρμόδιες αρχές επαληθεύουν αν πληρούνται τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι δεν πρόκειται για όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

### ΤΜΗΜΑ 2

#### ΕΞΑΓΩΓΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

##### *Άρθρο 38*

*Έλεγχοι και απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων*

1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν υπόκεινται στους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.
2. Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του παρόντος κανονισμού, καθώς και άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης που διέπουν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή, ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και των άρθρων 46, 47, 267 και 269 αυτού.
3. Μεταχειρισμένα οχήματα μπορούν να εξάγονται μόνον εφόσον:
  - α) δεν είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους βάσει των κριτηρίων που παρατίθενται στο παράρτημα I
  - β) θεωρούνται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία στο κράτος μέλος στο οποίο τα οχήματα ταξινομήθηκαν τελευταία, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) και το άρθρο 8 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.

4. Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνειακών αρχών για κάθε μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί:
  - α) ο αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN) του μεταχειρισμένου οχήματος και τα στοιχεία του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε τελευταία το όχημα·
  - β) δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου.
5. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το παρόν τμήμα όσον αφορά τη χορήγηση άδειας για την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος:
  - α) έως ότου τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4, οι τελωνειακές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 44 και, όπου απαιτείται, λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία προκειμένου να καταστεί δυνατή η χορήγηση άδειας για την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος·
  - β) μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45 παράγραφος 4, εφαρμόζονται το άρθρο 39, το άρθρο 40 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 42 παράγραφος 3, και οι κοινοποιήσεις και άλλες ανταλλαγές βάσει των άρθρων 41 έως 43 πραγματοποιούνται μέσω των εν λόγω ηλεκτρονικών συστημάτων.
6. Τα προς εξαγωγή μεταχειρισμένα οχήματα:
  - α) δεν υπάγονται σε τελωνειακό καθεστώς βάσει απλουστευμένης τελωνειακής διασάφησης που θεσπίζεται δυνάμει του άρθρου 166 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
  - β) υπόκεινται σε εγγραφή σε λογιστική καταχώριση του διασαφιστή σύμφωνα με το άρθρο 182 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
  - γ) υπόκεινται σε αυτοαξιολόγηση σύμφωνα με το άρθρο 185 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού, για την τροποποίηση των κριτηρίων που παρατίθενται στο παράρτημα Ι, με τα οποία καθορίζεται αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

#### *Άρθρο 39*

##### *Αυτοματοποιημένη επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος*

1. Πριν από την παράδοση μεταχειρισμένων οχημάτων για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 45, ότι με βάση τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και τις πληροφορίες σχετικά με το κράτος μέλος της τελευταίας ταξινόμησης, το όχημα θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 3 στοιχείο β).

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

#### *Άρθρο 40*

##### *Διαχείριση κινδύνων και τελωνειακοί έλεγχοι*

1. Για την επιβολή των διατάξεων του άρθρου 38, οι τελωνειακές αρχές διενεργούν ελέγχους στα μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τα άρθρα 46 και 47 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Με την επιφύλαξη του άρθρου 39, οι έλεγχοι αυτοί βασίζονται πρωτίστως σε ανάλυση των κινδύνων, όπως ορίζεται στο άρθρο 46 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.
2. Εκτός από τη διαχείριση κινδύνων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 45, τα τελωνεία χρησιμοποιούν τα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1 για να διαπιστώσουν αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί πληροί ειδικούς όρους που συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των όρων συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένων ειδικών όρων που εφαρμόζονται στην εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την τρίτη χώρα εισαγωγής και συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια, όταν οι εν λόγω όροι έχουν κοινοποιηθεί από την εκάστοτε τρίτη χώρα στην Επιτροπή. Οι όροι αυτοί είναι επαληθεύσιμοι με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1.

#### *Άρθρο 41*

##### *Αναστολή*

1. Όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να θεωρείται ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, οι τελωνειακές αρχές αναστέλλουν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή του εν λόγω μεταχειρισμένου οχήματος. Ενημερώνουν επίσης αμέσως τις αρμόδιες αρχές για την αναστολή και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται για να διαπιστωθεί αν το μεταχειρισμένο όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να χορηγηθεί άδεια για εξαγωγή του.
2. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα, το οποίο υπόκειται σε αναστολή όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητήσουν, από οποιοδήποτε πρόσωπο εμπλεκόμενο στην εξαγωγή του συγκεκριμένου μεταχειρισμένου οχήματος, πρόσθετες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την

πώληση ή τη μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος, όπως αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης, καθώς και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω μεταχειρισμένο όχημα προορίζεται για περαιτέρω χρήση.

*Άρθρο 42*  
*Χορήγηση άδειας για εξαγωγή*

1. Εάν η χορήγηση άδειας σε ένα μεταχειρισμένο όχημα για εξαγωγή έχει ανασταλεί σύμφωνα με το άρθρο 41, στο εν λόγω μεταχειρισμένο όχημα χορηγείται άδεια για εξαγωγή εφόσον έχουν εκπληρωθεί όλες οι υπόλοιπες απαιτήσεις και διατυπώσεις που σχετίζονται με την εν λόγω χορήγηση άδειας και εφόσον πληροῦται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
  - α) οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν ζητήσει από τις τελωνειακές αρχές, εντός τεσσάρων εργάσιμων ημερών από την έναρξη της αναστολής, να διατηρήσουν την αναστολή, ή
  - β) οι αρμόδιες αρχές έχουν ενημερώσει τις τελωνειακές αρχές σχετικά με την έγκρισή τους για τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή σύμφωνα με το παρόν τμήμα.
2. Η παράδοση για εξαγωγή δεν θεωρείται απόδειξη της συμμόρφωσης με την ενωσιακή νομοθεσία και, ιδίως, με τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013.
3. Μετά από κάθε παράδοση μεταχειρισμένου οχήματος για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές κοινοποιούν τη συγκεκριμένη παράδοση για εξαγωγή στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα ήταν ταξινομημένο κατά τον χρόνο της εξαγωγής.

*Άρθρο 43*  
*Άρνηση χορήγησης άδειας παράδοσης για εξαγωγή*

1. Εάν η αρμόδια αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα για το οποίο έχει γνωστοποιηθεί η αναστολή σύμφωνα με το άρθρο 41 δεν συμμορφώνεται με το παρόν τμήμα, ζητεί αμέσως από τις τελωνειακές αρχές να μην χορηγήσουν άδεια για εξαγωγή του και τις ενημερώνει σχετικά.
2. Μετά τη γνωστοποίηση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του μεταχειρισμένου οχήματος.

*Άρθρο 44*  
*Συνεργασία μεταξύ των αρχών και ανταλλαγή πληροφοριών*

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος τμήματος μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών σε διμερές επίπεδο, ιδίως για τον σκοπό της επαλήθευσης του καθεστώτος ενός οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της επαλήθευσης του καθεστώτος ταξινόμησής του στο κράτος μέλος στο οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί.

2. Κατά περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται επίσης με διοικητικές αρχές τρίτων χωρών. Η συνεργασία αυτή μπορεί να περιλαμβάνει την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών, τη διεξαγωγή κοινών επιθεωρήσεων και άλλες μορφές αμοιβαίας συνδρομής που κρίνονται αναγκαίες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
3. Οι τελωνειακές αρχές και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και ανταλλάσσουν πληροφορίες αναγκαίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων τους βάσει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με ηλεκτρονικά μέσα. Οι τελωνειακές αρχές μπορούν να κοινοποιούν, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 και το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013, εμπιστευτικές πληροφορίες οι οποίες περιέρχονται στην κατοχή των τελωνειακών αρχών στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων τους ή τους παρέχονται εμπιστευτικά, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο φορέας εκμετάλλευσης ή ο έμπορος.
4. Όταν οι αρμόδιες αρχές έχουν λάβει πληροφορίες σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, μπορούν να κοινοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών.
5. Οι πληροφορίες που σχετίζονται με τον κίνδυνο ανταλλάσσονται ως εξής:
  - α) μεταξύ των τελωνειακών αρχών σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
  - β) μεταξύ των τελωνειακών αρχών και της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
  - γ) μεταξύ των τελωνειακών αρχών και των αρμόδιων αρχών, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

#### *Άρθρο 45*

#### *Ηλεκτρονικά συστήματα*

1. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή αριθμού αναγνώρισης οχήματος και πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και των ηλεκτρονικών συστημάτων για τον τεχνικό έλεγχο των κρατών μελών, καθώς και για τη διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.
2. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες:
  - α) ανταλλαγή των δεδομένων σε πραγματικό χρόνο με τα εθνικά μητρώα οχημάτων, τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου των κρατών μελών που είναι διασυνδεδεμένα με αυτό·

- β) παροχή δυνατότητας αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού ελέγχου των δεδομένων που παρέχονται σε πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, της ημερομηνίας της πρώτης ταξινόμησης ενός οχήματος, καθώς και του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα ταξινομήθηκε τελευταία, όπως αναφέρεται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 38, στο άρθρο 39 παράγραφος 1 και στο άρθρο 40·
- γ) διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399, με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων και την υποστήριξη της διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 39 παράγραφος 1 και στο άρθρο 40 παράγραφος 2, καθώς και υποστήριξη των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 41 έως 43·
- δ) για τους σκοπούς της συνεργασίας με τρίτες χώρες βάσει του άρθρου 44 παράγραφος 2, παροχή δυνατότητας ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών που έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 2, τους ειδικούς όρους τους οποίους εφαρμόζουν για την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
3. Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα οικεία εθνικά μητρώα οχημάτων και τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εν λόγω διασύνδεση τίθεται σε λειτουργία εντός 2 ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.
4. Η Επιτροπή διασυνδέει το σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 με το σύστημα ενιαίας τελωνειακής θυρίδας της ΕΕ για την ανταλλαγή πιστοποιητικών που θεσπίστηκε με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399, ώστε να είναι δυνατή η πραγματοποίηση των αυτοματοποιημένων ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 39 και στο άρθρο 40 παράγραφος 2 και των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 41, 42 και 43. Η εν λόγω διασύνδεση τίθεται σε λειτουργία εντός 4 ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.
5. Η Επιτροπή εκδίδει τις εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των αναγκαίων ρυθμίσεων για την υλοποίηση των λειτουργιών του MOVE-HUB που αναφέρονται στην παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πτυχών που απαιτούνται για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων με το MOVE-HUB, των όρων σύνδεσης με το MOVE-HUB, των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται από τα εθνικά συστήματα και του μορφοτύπου για τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων μέσω των διασυνδεδεμένων εθνικών συστημάτων.

Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI ΕΠΙΒΟΛΗ

### *Άρθρο 46 Επιθεωρήσεις*

1. Για τους σκοπούς της επιβολής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη επιθεωρούν:
  - α) εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·
  - β) φορείς επισκευής και συντήρησης·
  - γ) άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς που μπορεί να υποβάλλουν σε επεξεργασία οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
2. Οι επιθεωρήσεις καλύπτουν τουλάχιστον το 10 % των φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και γ), σε κάθε ημερολογιακό έτος.
3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επίσης επιθεωρήσεις σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με το άρθρο 38.

### *Άρθρο 47*

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

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, όσον αφορά όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην επιβολή του παρόντος κανονισμού, αποτελεσματικούς μηχανισμούς που επιτρέπουν στις εν λόγω αρχές να συνεργάζονται και να συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών και δραστηριοτήτων επιβολής που σχετίζονται με την παρακολούθηση της ταξινόμησης, της αποταξινόμησης, της αναστολής και της ακύρωσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους, διμερώς και πολυμερώς, ώστε να διευκολύνεται η πρόληψη και ο εντοπισμός παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση, την αναστολή και την ακύρωση της ταξινόμησης οχημάτων, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών που αναφέρεται στο άρθρο 45. Ανταλλάσσουν επίσης σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς, οι οποίοι μπορούν να εκτελούν εργασίες που αφορούν την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με τα μέτρα επιβολής στο πλαίσιο καθιερωμένων δομών.

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

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

#### *Άρθρο 48* *Κυρώσεις*

Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις του άρθρου 15 παράγραφος 1, του άρθρου 16, του άρθρου 19 παράγραφος 1, του άρθρου 22 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων 23 και 24, του άρθρου 25 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων 26 έως 32 και των άρθρων 34, 35, 37 και 38 του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή αμελλητί και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

#### *Άρθρο 49* *Υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή*

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

- ζ) τη συνολική ποσότητα και το συνολικό βάρος των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρέθηκαν από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για σκοπούς:
- i) επαναχρησιμοποίησης,
  - ii) ανακατασκευής ή ανακαίνισης,
  - iii) ανακύκλωση
  - iv) ανάκτησης, συμπεριλαμβανομένης της ανάκτησης ενέργειας,
  - v) διάθεσης
- η) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβλήθηκαν σε επεξεργασία με διαφορετικό τρόπο από αυτόν που αναφέρεται στο στοιχείο δ)·
- θ) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που χρησιμοποιήθηκαν για επίχωση·
- ι) τα ποσοστά των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 τα οποία επιτεύχθηκαν από όλους τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που δραστηριοποιούνται στο κράτος μέλος·
- ια) τη χρήση της εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 και τον τρόπο παρακολούθησής της από το κοινοποιούν κράτος μέλος·
- ιβ) στοιχεία σχετικά με τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων των νομικών προσώπων που εκπροσωπούν·
- ιγ) στοιχεία για την εφαρμογή του άρθρου 21.

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

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

2. Τα στοιχεία που παρέχονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνοδεύονται από έκθεση ελέγχου ποιότητας. Οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται στον μορφότυπο που θεσπίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5.
3. Τα κράτη μέλη συντάσσουν ανά 5 έτη έκθεση στην οποία παρουσιάζονται συνοπτικά:

- ιδ) τα κίνητρα που θεσπίστηκαν για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 33·
- α) η επιβολή ποινών και άλλων κυρώσεων που προβλέπονται στην εθνική τους νομοθεσία για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού, οι οποίες θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 48, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου των τύπων των παραβάσεων που κοινοποιήθηκαν και των τύπων των μέτρων που ελήφθησαν·
- β) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 46·
- γ) τον τρόπο εφαρμογής των ορισμών «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του» και «μεταχειρισμένο όχημα», συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών δυσκολιών που ανέκυψαν στο πλαίσιο αυτό.

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

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

4. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή συλλέγει και ελέγχει τις πληροφορίες που διατίθενται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:
  - α) τη μεθοδολογία και τους κανόνες για τον υπολογισμό, την επαλήθευση και την υποβολή στοιχείων σύμφωνα με την παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
    - i) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ποσότητας και του βάρους των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρούνται για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ζ), η) και θ)·
    - ii) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του βάρους των ανακυκλωμένων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των σημείων υπολογισμού και των σημείων μέτρησης, και, εφόσον απαιτείται, τις δυνατότητες εφαρμογής μέσω ποσοστών απωλειών·
    - iii) μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση της επίτευξης των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης που αναφέρονται στο άρθρο 34.

- β) τον μορφότυπο για την υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1, καθώς και τον μορφότυπο για την έκθεση ποιοτικού ελέγχου.

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

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

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII**

### **ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ**

### **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

#### *Άρθρο 50*

#### *Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 3, το άρθρο 6 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 3, το άρθρο 12 παράγραφος 3, το άρθρο 21 παράγραφος 2, το άρθρο 22 παράγραφος 4, το άρθρο 27 παράγραφος 4, το άρθρο 38 παράγραφος 7 και το άρθρο 40 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*Άρθρο 51*  
*Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 39 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII** **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**

*Άρθρο 53*  
*Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1020*

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

*Άρθρο 54*  
*Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858*

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα X του παρόντος κανονισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### Άρθρο 55 Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 203\* [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 95 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*], η Επιτροπή επανεξετάζει και συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
2. Λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής προόδου και της πρακτικής πείρας που αποκτάται στα κράτη μέλη, καθώς και τυχόν αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, η Επιτροπή περιλαμβάνει στην έκθεσή της αξιολόγηση σχετικά με τις ακόλουθες πτυχές του παρόντος κανονισμού:
  - α) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, καθώς και του κεφαλαίου IV τμήμα II, σε οχήματα των κατηγοριών L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> και L<sub>7e</sub>, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) έως ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, και σε οχήματα των κατηγοριών M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
  - β) τα μέτρα σχετικά με την παροχή πληροφοριών για ουσίες που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα και την ανάγκη θέσπισης περαιτέρω διατάξεων για την αντιμετώπιση ουσιών που προκαλούν ανησυχία και ενδέχεται να επηρεάσουν την υψηλής ποιότητας ανακύκλωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
  - γ) τα μέτρα σχετικά με τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ορίζονται στο κεφάλαιο IV, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 και της ανάγκης αναθεώρησής τους·
  - δ) παραβάσεις και την αποτελεσματικότητα, την αναλογικότητα και την αποτρεπτικότητα των κυρώσεων, όπως ορίζονται στο άρθρο 48·
  - ε) την ανάγκη τροποποίησης του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού.

### Άρθρο 56 Κατάργηση και μεταβατικές διατάξεις

1. Η οδηγία 2000/53/ΕΚ καταργείται με ισχύ από τις [*Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*].

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

- α) το άρθρο 4 παράγραφος 2 έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία: τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 71 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- β) το άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 7 παράγραφος 1, το άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4 έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- γ) το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 20\*\* [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί το έτος = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- δ) το άρθρο 9 παράγραφος 1α εδάφια 1 και 3, και παράγραφοι 1β και 1δ έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- ε) το άρθρο 9 παράγραφος 1α δεύτερο εδάφιο έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 59 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
2. Η οδηγία 2005/64/EK καταργείται με ισχύ από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 71 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

3. Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τους πίνακες αντιστοιχίας του παραρτήματος XI.

#### *Άρθρο 57*

##### *Έναρξη ισχύος και εφαρμογή*

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από την/τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ωστόσο, το άρθρο 54 εφαρμόζεται από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

### **1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**

#### **1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας**

#### **1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής**

#### **1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:**

#### **1.4. Στόχος(-οι)**

*1.4.1. Γενικοί στόχοι*

*1.4.2. Ειδικοί στόχοι*

*1.4.3. Αναμενόμενο(-α) αποτέλεσμα(-τα) και επιπτώσεις*

*1.4.4. Δείκτες επιδόσεων*

#### **1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας**

*1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας*

*1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.*

*1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος*

*1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα*

*1.5.5. Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής*

#### **1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας**

#### **1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού**

### **2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

#### **2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων**

#### **2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου**

- 2.2.1. *Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου*
- 2.2.2. *Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους*
- 2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

### **2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

## **3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**

### **3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται**

#### **3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις**

3.2.1. *Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις*

3.2.2. *Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις*

3.2.3. *Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις*

3.2.3.1. 3.2.4.2. *Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους*

3.2.4. *Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο*

3.2.5. *Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση*

#### **3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα**

## ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

### 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

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

### 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Τομείς πολιτικής: 03 Ενιαία αγορά  
09 Περιβάλλον

Δραστηριότητες: 09 02 02 – Πρόγραμμα για το περιβάλλον και τη δράση για το κλίμα (LIFE) – Κυκλική οικονομία και ποιότητα ζωής  
03 02 01 01 – Λειτουργία και ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς προϊόντων και υπηρεσιών

### 1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

- νέα δράση
- νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια<sup>71</sup>
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

### 1.4. Στόχος(-οι)

#### 1.4.1. Γενικοί στόχοι

Βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ με τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τη διάρκεια ζωής και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και συμβολή στη βιωσιμότητα των τομέων της αυτοκινητοβιομηχανίας και της ανακύκλωσης.

#### 1.4.2. Ειδικοί στόχοι

##### Σχεδιασμός και παραγωγή

- Διευκόλυνση και αύξηση της αφαίρεσης, της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακύκλωσης υλικών, εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχονται σε οχήματα.
- Αύξηση της χρήσης ανακυκλωμένων υλικών στην παραγωγή οχημάτων, με αποτέλεσμα την παροχή κινήτρων για ανακύκλωση, τη μείωση των στρατηγικών

<sup>71</sup> Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

εξαρτήσεων από τις πρώτες ύλες και τη στήριξη της απαλλαγής της αυτοκινητοβιομηχανίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.

– Αύξηση της κυκλικότητας για φορτηγά, λεωφορεία, ρυμουλκούμενα και ορισμένα οχήματα κατηγορίας L που επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για τα ΟΤΚΖ και την έγκριση τύπου 3R.

#### **Επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής**

– Βελτίωση της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με την αύξηση της ποσότητας και της ποιότητας των υλικών που επαναχρησιμοποιούνται, ανακατασκευάζονται και ανακυκλώνονται, με αποτέλεσμα τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που συνδέεται με το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής.

– Αύξηση της συλλογής ΟΤΚΖ στην ΕΕ και διασφάλιση του τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξάγονται από την ΕΕ, ώστε να μειωθεί ο αριθμός των «αγνοούμενων οχημάτων» και το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα.

#### *1.4.3. Αναμενόμενο(-α) αποτέλεσμα(-τα) και επιπτώσεις*

*Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχοθετημένους(-ες) δικαιούχους/ομάδες.*

– Καλύτερη ευθυγράμμιση του σταδίου παραγωγής έναντι του σταδίου αποβλήτων των οχημάτων

– Παροχή κινήτρων για ανακύκλωση, μείωση των στρατηγικών εξαρτήσεων από πρώτες ύλες και ενέργεια

– Στήριξη της απαλλαγής της αυτοκινητοβιομηχανίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.

– Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που συνδέεται με την ανακύκλωση οχημάτων.

– Μείωση του εξωτερικού αποτυπώματος ρύπανσης της ΕΕ και των κινδύνων οδικής ασφάλειας που συνδέονται με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων που δεν είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

– Αύξηση της κυκλικότητας και διασφάλιση της ορθής επεξεργασίας των οχημάτων που επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.

#### *1.4.4. Δείκτες επιδόσεων*

*Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.*

– Βελτιωμένη δυνατότητα ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης των οχημάτων

– Πιο εξορθολογισμένες πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση για τους φορείς επεξεργασίας

– Χαμηλότερο κόστος επισκευής από μεταχειρισμένα ανταλλακτικά

– Βελτίωση της συλλογής οχημάτων, μείωση των εξαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων χαμηλής ποιότητας και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

– Μείωση του αριθμού των οχημάτων που υποβάλλονται σε παράνομη και άτυπη επεξεργασία

- Αύξηση των ποσοτήτων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που επαναχρησιμοποιούνται και ανακυκλώνονται
- Αύξηση των ποσοτήτων υλικών που ανακυκλώνονται, που ανακυκλώνονται σε υψηλότερη ποιότητα, καθώς και των κρίσιμων και στρατηγικών υλικών που ανακυκλώνονται, με αποτέλεσμα τη μείωση των εξαρτήσεων,
- Μείωση της ενεργειακής εξάρτησης στην παραγωγή μετάλλων και πλαστικών
- Μικρότερες ποσότητες αποβλήτων σε χώρους υγειονομικής ταφής
- Υψηλότερα επίπεδα χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου για πλαστικά και ενδεχομένως άλλα υλικά σε νέα οχήματα
- Σημαντική εξοικονόμηση αερίων θερμοκηπίου από τη βελτίωση της αποδοτικότητας των πόρων
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των τροχαίων ατυχημάτων στις χώρες εισαγωγής από οχήματα υψηλότερης ποιότητας που είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία
- Χαμηλότερο κόστος επισκευής για τους ιδιοκτήτες οχημάτων
- Αύξηση των εσόδων από τη βελτίωση της είσπραξης και της επεξεργασίας
- Βελτίωση των αγορών δευτερογενών πρώτων υλών, ιδίως πλαστικών
- Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την αυξημένη ανακύκλωση πλαστικών
- Σημαντική αύξηση της απασχόλησης
- Μείωση των περιβαλλοντικών εξωτερικών επιπτώσεων της κακής διαχείρισης αποβλήτων
- Αύξηση του νόμιμου εισοδήματος και των φορολογικών εσόδων
- Βελτίωση της επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης οχημάτων που δεν εμπίπτουν επί του παρόντος στο πεδίο εφαρμογής

## 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

### 1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Οι αναλυτικές απαιτήσεις θα πρέπει να θεσπιστούν μέσω εκτελεστικών/κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σε χρονικό ορίζοντα 1-8 ετών. Από τον παρόντα προτεινόμενο κανονισμό θα προκύψει σειρά δράσεων όσον αφορά εντολές, κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές αποφάσεις και εκθέσεις εκτίμησης επιπτώσεων.

Οι δράσεις θα καλύπτουν τον συνεπή ορισμό και τη βελτιωμένη επαλήθευση με τις απαιτήσεις ενημέρωσης για τη δυνατότητα ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης, αφαίρεσης και την κυκλικότητα, καθώς και τις δηλώσεις ανακυκλωμένου περιεχομένου. Όσον αφορά τη συλλογή και την επεξεργασία, διάφορες διατάξεις απαιτούν τη θέσπιση περαιτέρω προδιαγραφών για τη συλλογή και την επεξεργασία, συμπεριλαμβανομένων κανόνων υπολογισμού για τους στόχους επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, και την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, ώστε να καταστεί δυνατή η διαλειτουργικότητα των μητρώων και ο εξορθολογισμός των τελωνειακών ελέγχων. Περαιτέρω στοιχεία εναρμόνισης αφορούν τη θέσπιση ενιαίων κριτηρίων για τη

διαφοροποίηση των τελών διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και τη διασυννοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

Αναλυτικότερα (χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση των εργασιών σε μήνες μετά την έναρξη ισχύος):

- Βελτίωση της μεθοδολογίας για τον καθορισμό των ποσοστών 3R (36 μήνες),
- Βελτιωμένη αξιολόγηση κινδύνου των υπόλοιπων εξαιρέσεων για επικίνδυνες ουσίες με την υποστήριξη του ECHA (24 μήνες), εξαιρέσεις από τους περιορισμούς χρήσης ουσιών που σχετίζονται με μπαταρίες στον κανονισμό για τις μπαταρίες, γενική επανεξέταση και ευθυγράμμιση με τον κανονισμό REACH/«Omnibus» (96 μήνες)
- Κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης για ανακυκλωμένο περιεχόμενο πλαστικών (24 μήνες), μελέτη σκοπιμότητας για τον καθορισμό στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για τον χάλυβα (36 μήνες) και άλλα υλικά (36 μήνες), μορφότυποι δήλωσης για άλλα υλικά, συμπεριλαμβανομένων των κρίσιμων πρώτων υλών (60 μήνες)
- Προσδιορισμός των απαιτήσεων δυνατότητας αφαίρεσης για μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και κινητήρες ηλεκτροκίνησης, και γενικές πληροφορίες αφαίρεσης για άλλα σχετικά κατασκευαστικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της τροποποίησης της επιλεκτικής επεξεργασίας, παράρτημα VII (36 μήνες), επικαιροποίηση των απαιτήσεων ενημέρωσης (72 μήνες).
- Προσδιορισμός των απαιτήσεων της στρατηγικής κυκλικότητας και εναρμονισμένη υποβολή εκθέσεων (36 μήνες)
- Απαιτήσεις επισήμανσης των πλαστικών μερών (επικαιροποίηση στους 72 μήνες), των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού για τις μπαταρίες και της πράξης για τις κρίσιμες πρώτες ύλες (36 μήνες)
- Τροποποίηση των υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων για τις εξαγωγές και των κανόνων υπολογισμού για τις επιδόσεις της επεξεργασίας (24 μήνες)
- Επικαιροποίηση του υφιστάμενου τρόπου υποβολής στοιχείων και των σχετικών μορφοτύπων σχετικά με τις επιδόσεις επεξεργασίας βάσει της απόφασης 2005/293 της Επιτροπής (που εκτελείται από την ESTAT), ιδίως όσον αφορά τις μπαταρίες και τους κινητήρες ηλεκτροκίνησης που αφαιρούνται (36 μήνες).
- Επικαιροποίηση των μορφοτύπων έγκρισης τύπου και του φακέλου πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται στις αρχές έγκρισης τύπου (μεταξύ 24 και 48 μηνών με χρήση της υφιστάμενης εξουσιοδότησης).
- Ανάπτυξη κριτηρίων διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος (84 μήνες).
- Εναρμονισμένα τέλη διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού (60 μήνες) και εναρμονισμένα κριτήρια διασυννοριακής συνεργασίας στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού (36 μήνες).

- Κριτήρια για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, απαίτηση τεχνικού ελέγχου και διαλειτουργικότητα των πληροφοριών ταξινόμησης οχημάτων (48 μήνες)

- Ανάπτυξη ΤΠ του συστήματος «ενιαίας θυρίδας» και υποστήριξη της ΓΔ TAXUD για τη διαβίβαση πληροφοριών για τις τελωνειακές αρχές στο πλαίσιο του

MOVEHUB (84 μήνες) – Αξιολόγηση της λειτουργίας της αγοράς ανταλλακτικών (96 μήνες, ρήτρα επανεξέτασης)  
– Σταδιακή προσέγγιση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της κατηγορίας οχημάτων και προετοιμασία για επανεξέταση (96 μήνες)

- 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.

**Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων):**

Ο εκσυγχρονισμός της ισχύουσας οδηγίας ΟΤΚΖ που εκδόθηκε πριν από περισσότερα από 20 χρόνια είναι απαραίτητος προκειμένου να διασφαλιστεί ότι παρέχονται κίνητρα στους κατασκευαστές, τους εισαγωγείς και τους οικονομικούς φορείς για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και ότι είναι σε θέση να συμβάλουν στο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Οι αξιολογήσεις των εν λόγω οδηγιών έδειξαν ότι απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις για να δοθεί ώθηση στη μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία, με αποτέλεσμα τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που συνδέεται με την παραγωγή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και την ενίσχυση της βιωσιμότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας και της βιομηχανίας ανακύκλωσης στην Ευρώπη.

Καθώς ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας υφίσταται μαζικό μετασχηματισμό με τη μετάβαση στα ηλεκτρικά οχήματα, αυτό σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μερίδιο του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των οχημάτων θα μετατοπιστεί από το στάδιο της χρήσης στα στάδια της παραγωγής και της ανακύκλωσης, και ότι θα απαιτηθούν σημαντικές προμήθειες κρίσιμων πρώτων υλών.

**Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων):**

Η δράση αυτή μειώνει την επακόλουθη αυξημένη ευπάθεια των αλυσίδων εφοδιασμού του κλάδου παραγωγής της ΕΕ, ιδίως όσον αφορά τις κρίσιμες πρώτες ύλες που είναι απαραίτητες για τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ. Ταυτόχρονα, η βελτίωση της ποιότητας της συλλογής και της επεξεργασίας διευκολύνει τη βελτίωση της χρήσης ανακυκλωμένων υλικών για τη στήριξη της μετάβασης σε μια οικονομία με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα κατά έως και 14 εκατομμύρια τόνους ισοδύναμου CO<sub>2</sub> ετησίως το 2040.

Η προστιθέμενη αξία μιας προσέγγισης της ΕΕ με τη μορφή ενός κανονισμού συνίσταται στη διασφάλιση της συνοχής μεταξύ, αφενός, των απαιτήσεων που καθορίζονται κατά τον σχεδιασμό και την παραγωγή οχημάτων στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου και, αφετέρου, των απαιτήσεων στα στάδια της συλλογής και των αποβλήτων. Απαιτείται βελτιωμένος συγχρονισμός για να διασφαλιστεί η διατήρηση

τόσο της οικονομικής όσο και της περιβαλλοντικής ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών από την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή και την ανακύκλωση.

*1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος*

Ο παρών κανονισμός ακολουθεί το παράδειγμα του κανονισμού για τις μπαταρίες, ο οποίος παρέχει ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη βελτίωση της κυκλικότητας των μπαταριών. Αρκετές διατάξεις συμπληρώνουν τις απαιτήσεις βιωσιμότητας για τις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων που αποτελούν τον μεγαλύτερο μελλοντικό υποτομέα βάσει του κανονισμού για τις μπαταρίες. Προσδιορίζονται περαιτέρω στην εν λόγω τομεακή νομοθεσία για τα απόβλητα, η οποία πρέπει να ενσωματωθεί πλήρως στο πλαίσιο έγκρισης τύπου, οι λεπτομερείς ανάγκες για βελτίωση του σχεδιασμού, της παραγωγής και της ανάκτησης κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών, όπως καλύπτονται από την πρόσφατα εκδοθείσα πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες, ιδίως για τα υλικά των μόνιμων μαγνητών σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης για οχήματα.

*1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα*

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει σημαντικό σχέδιο ανάκαμψης το οποίο βασίζεται σε έναν ενισχυμένο μακροπρόθεσμο προϋπολογισμό για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και σε ένα νέο μέσο ανάκαμψης, το Next Generation EU.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία θα αποτελέσει τη βάση της στρατηγικής ανάκαμψης της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνεται ο στόχος για καθαρότερες μεταφορές και καθαρότερη εφοδιαστική, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτροκίνησης, που αποτελούν τους κύριους μοχλούς της εκθετικής αύξησης της ζήτησης μπαταριών, κινητήρων ηλεκτροκίνησης και πολλών άλλων κρίσιμων πρώτων υλών και στρατηγικών πρώτων υλών, συμπεριλαμβανομένης της ενσωματωμένης ενέργειας παραγωγής τους.

Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού υποστηρίζονται από το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και το μέσο «NextGenerationEU», τα οποία αποδίδουν αμφότερα σημαντική έμφαση στη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις για τη στήριξη της μετάβασης της ευρωπαϊκής οικονομίας σε κλιματικά ουδέτερα και κυκλικά μοντέλα. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης αποβλήτων, την αύξηση της ικανότητας ανακύκλωσης συγκεκριμένων ροών αποβλήτων και την προώθηση της ανακύκλωσης και της καινοτομίας υψηλής ποιότητας.

Η κυκλική οικονομία είναι επίσης ενσωματωμένη στον πίνακα του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την έρευνα, και ειδικότερα στην σύμπραξη για την κυκλικότητα, και αποτελεί έναν από τους πυλώνες του Προγράμματος για το Περιβάλλον και τη Δράση για το Κλίμα (LIFE) 2021-2027. Θα έχουν ουσιώδη σημασία για να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης σε αυτόν τον τομέα, καθώς και για να τονωθεί η οικονομία, η ανάπτυξη και η ευημερία της.

Αναμένεται ότι η ΕΕ θα συνεχίσει να προωθεί την έρευνα σε αυτόν τον τομέα και σε σχετικούς τομείς στο επόμενο ΠΔΠ.

1.5.5. *Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής*

Για τον εξορθολογισμό και τη βελτίωση της συνέπειας στην αξιολόγηση των περιορισμών χρήσης ουσιών, η εμπειρογνώσσια του ECHA (αξιολογήσεις κινδύνου των ουσιών) και του JRC (ανάπτυξη μεθοδολογιών και διαδικασιών) θα ήταν η καταλληλότερη για τη διασφάλιση της συνέπειας στην εφαρμογή της προτεινόμενης προσέγγισης σε σχέση με σχετικούς φακέλους όπως ο κανονισμός για τον οικολογικό σχεδιασμό για τα βιώσιμα προϊόντα (EPSR), ο κανονισμός για τις μπαταρίες και η πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες, που βασίζονται στην εμπειρογνώσσια τους.

Όσον αφορά το JRC, οι εργασίες θα μπορούσαν να βασιστούν σε προηγούμενη έρευνα του JRC για την εκτίμηση των επιπτώσεων των στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου και των κανόνων επαλήθευσης για τα ποσοστά ανακύκλωσης μπαταριών, και σε τρέχουσες δραστηριότητες του JRC για τον κανονισμό για τον οικολογικό σχεδιασμό όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, καθώς και σε δραστηριότητες του JRC για τη ΓΔ GROW σχετικά με τα μελλοντικά μέτρα πολιτικής για τις κρίσιμες πρώτες ύλες (0,837 εκατ. EUR). Το JRC θα εξετάσει τον καλύτερο τρόπο συνέργειας και υποστήριξης των εργασιών σε συνεργασία με το ENV και την GROW.

Για την ανάπτυξη του συστήματος ΤΠ και τις ανταλλαγές δεδομένων για τους τελωνειακούς ελέγχους, οι ανάγκες σε προσωπικό και πόρους στη ΓΔ TAXUD και στη ΓΔ MOVE σχετίζονται με την ψηφιοποίηση των πληροφοριών ταξινόμησης οχημάτων στο πλαίσιο του MOVEHUB και αντικατοπτρίζουν τη φιλοδοξία να περιοριστεί η εξαγωγή οχημάτων χαμηλής ποιότητας μη ικανών για κυκλοφορία σε τρίτες χώρες, ώστε να αντιμετωπιστεί το επίμονο πρόβλημα της άγνωστης τοποθεσίας των οχημάτων. Μακροπρόθεσμα, η εν λόγω ανάπτυξη ΤΠ στηρίζει την περαιτέρω ψηφιοποίηση των πληροφοριών ταξινόμησης οχημάτων που εξετάζονται για την υπό εξέλιξη αναθεώρηση των οδηγιών της ΓΔ MOVE σχετικά με το θέμα αυτό, η οποία προγραμματίζεται να εγκριθεί αργότερα εντός του 2023.

Όσον αφορά τη στρατηγική κυκλικότητας, τα κριτήρια για το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι εξωτερικοί ανάδοχοι είναι οι πλέον κατάλληλοι για να παράσχουν την αναγκαία τεχνική υποστήριξη (0,500 εκατ. EUR από τη ΓΔ GROW). Το ίδιο ισχύει για τις υποστηρικτικές μελέτες για τις απαιτήσεις επεξεργασίας, τη λειτουργία των αγορών ανταλλακτικών, την προετοιμασία για την επανεξέταση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς χρήσης ουσιών (0,075 εκατ. EUR) και την προβλεπόμενη σταδιακή προσέγγιση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής (0,575 εκατ. EUR από τη ΓΔ ENV για την περίοδο 2024-2027)

## 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

### περιορισμένη διάρκεια

- με ισχύ από [HH/MM]EEEE έως [HH/MM]EEEE
- Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων και από το EEEE έως το EEEE για πιστώσεις πληρωμών.

### απεριόριστη διάρκεια

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2025 μέχρι το 2028,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή και ολοκλήρωση της υλοποίησης γύρω στο 2032.

## 1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού<sup>72</sup>

### Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

- από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης·
- από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

### Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

#### Έμμεση διαχείριση με ανάθεση εκτελεστικών καθηκόντων:

- σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει·
- σε διεθνείς οργανισμούς και τις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·
- στην ΕΤΕ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·
- στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού·
- σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου·
- σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
- σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
- σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.
- *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

## Παρατηρήσεις

<sup>72</sup> Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό, είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Άμεση διαχείριση από τις ΓΔ ENV, ΓΔ GROW, ΓΔ MOVE, ΓΔ TAXUD και διοικητικές ρυθμίσεις με το JRC.

## **2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

### **2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων**

*Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.*

Η πρωτοβουλία συνεπάγεται σύναψη συμβάσεων, διοικητικές ρυθμίσεις με το JRC και αντίκτυπο στο ανθρώπινο δυναμικό της Επιτροπής.

### **2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου**

#### *2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου*

A.A.

#### *2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους*

A.A.

#### *2.2.3. Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

A.A.

### **2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

*Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.*

A.A.

### 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

*Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.*

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ <sup>73</sup>	χωρών ΕΖΕΣ <sup>74</sup>	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών <sup>75</sup>	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
1	03.02.01.01 Λειτουργία και ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς αγαθών και υπηρεσιών	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3	09.02.02 – Κυκλική οικονομία και ποιότητα ζωής	ΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
7	20.02.01.01 Συμβασιούχοι υπάλληλοι	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
7	20.02.01.03 Εθνικοί υπάλληλοι που υπηρετούν προσωρινά στις υπηρεσίες του θεσμικού οργάνου	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

*Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.*

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	A.A.					

<sup>73</sup> ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

<sup>74</sup> ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών.

<sup>75</sup> Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη των Δυτικών Βαλκανίων.

### 3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

#### 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	---	--

ΓΔ: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b> 2024-2027
Επιχειρησιακές δαπάνες, υποστηρικτικές μελέτες	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	-	0,250	-	0,250	<b>0,500</b>
	Πληρωμές	(2α)	-	0,250	-	0,250	<b>0,500</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ GROW</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	-	<b>0,250</b>	-	<b>0,250</b>	<b>0,500</b>
	Πληρωμές	=2α+2β+3	-	<b>0,250</b>	-	<b>0,250</b>	<b>0,500</b>

Η ΓΔ GROW εκτίμησε ότι η ανάπτυξη της επικαιροποιημένης μεθοδολογίας για τα ποσοστά 3R, τα κριτήρια της δυνατότητας αφαίρεσης για μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτρονικής κίνησης και η ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για το προτεινόμενο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος απαιτούν αντίστοιχα 0,250, 0,250 εκατ. EUR).

Την περίοδο 2028-2033 θα χρειαστούν ορισμένοι πρόσθετοι πόροι προκειμένου να προχωρήσουν οι εργασίες μετά τη λήξη του τρέχοντος ΠΔΠ το 2027: για τη ΓΔ GROW, για την περίοδο από το 2028 έως την πλήρη εφαρμογή γύρω στο 2032 έχει προγραμματιστεί συνολικό ποσό ύψους 0,150 εκατ. EUR για τεχνικές μελέτες.

Το ποσό που αναφέρεται ανωτέρω θα χρειαστεί επίσης για τη χρηματοδότηση του σχετικού μεριδίου των διοικητικών ρυθμίσεων, το οποίο θα συζητηθεί μεταξύ της ΓΔ ENV/ΓΔ GROW και του JRC, καθώς και για την προμήθεια μελετών και δεδομένων που σχετίζονται με τις διατάξεις της ΓΔ GROW (επικαιροποιημένη μεθοδολογία για τα ποσοστά 3R, τα κριτήρια της δυνατότητας αφαίρεσης για μπαταρίες και κινητήρες

ηλεκτροκίνησης και ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για το προτεινόμενο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος). Θα ληφθούν υπόψη σημαντικές συνέργειες με τη συνεχιζόμενη στήριξη πολιτικής από το JRC για την πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	3	Φυσικοί πόροι και περιβάλλον
---	---	------------------------------

ΓΔ: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>ΣΥΝΟΛΟ O 2024- 2027</b>
Λειτουργικές δαπάνες ΓΔ ENV, υποστηρικτικές μελέτες	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,025	0,200	0,050	0,300	<b>0,575</b>
	Πληρωμές	(2α)	0,025	0,200	0,050	0,300	<b>0,575</b>
Από κοινού ανάθεση στη ΓΔ TAXUD, ανάπτυξη της ενιαίας θυρίδας για τα τελωνεία	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)	-	0,030	0,260	0,260	<b>0,550</b>
	Πληρωμές	(2β)	-	0,030	0,260	0,260	<b>0,550</b>
Από κοινού ανάθεση στη ΓΔ MOVE, υποστήριξη ΤΠ	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,225	0,080	0,080	0,080	<b>0,465</b>
	Πληρωμές	(2α)	0,225	0,080	0,080	0,080	<b>0,465</b>
Διοικητική συμφωνία με το JRC	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	-	0,209	0,293	0,335	<b>0,837</b>
	Πληρωμές	(2α)	-	0,209	0,293	0,335	<b>0,837</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ ENV</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	0,250	0,519	0,683	0,975	<b>2,427</b>
	Πληρωμές	=2α+2β+3	0,250	0,519	0,683	0,975	<b>2,427</b>

Η ΓΔ ENV εκτίμησε την ανάγκη για μελέτες τεχνικής υποστήριξης (από το 2024 έως το 2031) για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε πλαστικά και τις προοπτικές χημικής ανακύκλωσης (0,100 εκατ. EUR), τη μελέτη για τον καθορισμό επιπέδων στόχου για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε χάλυβα (0,100 εκατ. EUR), την ευρύτερη μελέτη σκοπιμότητας για τις κρίσιμες πρώτες ύλες, το ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε αλουμίνιο και μαγνήσιο (0,100 εκατ. EUR το 2027), τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση του τέλους ΔΕΠ (0,050 εκατ. EUR), τις απαιτήσεις ποιότητας για τις

τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό (0,050 εκατ. EUR), τον μηχανισμό διασυνοριακής συνεργασίας στο πλαίσιο της ΔΕΠ (0,100 εκατ. EUR), την προετοιμασία για την επανεξέταση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς ουσιών (0,075 εκατ. EUR) και τους κανόνες για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των επιδόσεων ανακύκλωσης συνολικού ύψους (0,575 εκατ. EUR) για την περίοδο 2024-2027.

Το JRC είναι πιθανό να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη της Επιτροπής με ορισμένες από τις τεχνικές εργασίες που απαιτούνται, όπως αναφέρεται ανωτέρω, για την ανάπτυξη προδιαγραφών ανακυκλωμένου περιεχομένου, τη δυνατότητα αφαίρεσης μπαταριών και κινητήρων ηλεκτροκίνησης υψηλής περιεκτικότητας σε κρίσιμες πρώτες ύλες και τους κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης που σχετίζονται με την επεξεργασία. Μια πιθανή διοικητική ρύθμιση μπορεί να καλύψει τις εκτιμώμενες ανάγκες (0,837 εκατ. EUR για την περίοδο 2024-2027), μεγιστοποιώντας παράλληλα τις συνέργειες με τα σχετικά καθήκοντα στο πλαίσιο των προτάσεων κανονισμών για τις κρίσιμες πρώτες ύλες, τον οικολογικό σχεδιασμό για τα βιώσιμα προϊόντα, τα πλαστικά μίας χρήσης και τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας.

Εφαρμόζεται από κοινού ανάθεση από τη ΓΔ ENV στη ΓΔ TAXUD και τη ΓΔ MOVE για την ψηφιοποίηση των πληροφοριών ταξινόμησης οχημάτων με την επέκταση των συστημάτων ΤΠ ώστε να δημιουργηθεί διαλειτουργικότητα της ψηφιοποίησης των μητρώων οχημάτων και ως δεύτερο βήμα να καθιερωθούν έλεγχοι εξαγωγών σε πραγματικό χρόνο μέσω της σύνδεσης με το σύστημα ενιαίας τελωνειακής θυρίδας για την περίοδο 2024-2027.

Την περίοδο 2028-2033 θα χρειαστούν ορισμένοι πρόσθετοι πόροι προκειμένου να προχωρήσουν οι εργασίες μετά τη λήξη του τρέχοντος ΠΔΠ το 2027:

- γ) Για τη ΓΔ ENV, για την περίοδο από το 2028 έως την πλήρη εφαρμογή περίπου το 2032 έχει προγραμματιστεί συνολικό ποσό ύψους 0,550 εκατ. EUR σε τεχνικές μελέτες.
- δ) για τη ΓΔ TAXUD, για την περίοδο από το 2028 έως την πλήρη εφαρμογή γύρω στο 2032 έχει προγραμματιστεί συνολικό ποσό ύψους 0,500 εκατ. EUR για την ανάπτυξη ΤΠ.
- ε) Πόροι για το JRC με τη μορφή πιθανών πρόσθετων διοικητικών ρυθμίσεων συνολικού ύψους 0,335 εκατ. EUR για την περίοδο 2028-2032.

<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	<b>2,927</b>
	Πληρωμές	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	<b>2,927</b>

του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου(ποσό αναφοράς)							
---	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου		7	Διοικητικές δαπάνες				
ΓΔ ENV, ΓΔ TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b> 2024-2027
Ανθρώπινοι πόροι, ΓΔ ENV	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,139	0,275	0,321	0,321	<b>1,055</b>
	Πληρωμές	(2α)	0,139	0,275	0,321	0,321	<b>1,055</b>
Ανθρώπινοι πόροι, ΓΔ TAXUD	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	-	0,091	0,137	0,137	<b>0,364</b>
	Πληρωμές	(2α)	-	0,091	0,137	0,137	<b>0,364</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τις ΓΔ GROW, ΓΔ TAXUD</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1β+3	<b>0,139</b>	<b>0,366</b>	<b>0,457</b>	<b>0,457</b>	<b>1,419</b>
	Πληρωμές	=2α+2β+3	<b>0,139</b>	<b>0,366</b>	<b>0,457</b>	<b>0,457</b>	<b>1,419</b>

Η αιτιολόγηση των αναγκών σε προσωπικό παρατίθεται στο τμήμα 3.2.3 κατωτέρω.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b> 2024-2027
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,389	1,135	1,140	1,682	<b>4,346</b>
	Πληρωμές	0,389	1,135	1,140	1,682	<b>4,346</b>

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα  ↓			Έτος N		Έτος N+1		Έτος N+2		Έτος N+3		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)						<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		
	<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</b>																		
	Είδος <sup>76</sup>	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθμός
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>77</sup> ...																			
- Αποτέλεσμα																			
- Αποτέλεσμα																			
- Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																			
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																			
- Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																			
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>																			

<sup>76</sup> Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

<sup>77</sup> Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικός(-οί) στόχος(-οι)»

### 3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

#### 3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε διοικητικές πιστώσεις στην Επιτροπή

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

*Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης*

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	ΣΥΝΟΛΟ O 2024- 2027
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής) ΓΔ GROW: EY					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής) ΓΔ ENV: EY					
20 01 02 03 (στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)					
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο) ΓΔ ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο) ΓΔ TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
	- σε αντιπροσωπείες				
01 01 01 02 (AC, END, INT — έμμεση έρευνα)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1,5</b>	<b>4,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>15,5</b>

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανομηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Δεν απαιτούνται πρόσθετες θέσεις EY για τη γενική διαχείριση. Η αναμενόμενη εποπτεία όλων των διαπραγματευτικών εργασιών το 2024, και για την προετοιμασία, τη σύνταξη και την έγκριση παράγωγης νομοθεσίας σύμφωνα με τις προτεινόμενες προθεσμίες, θα καλυφθεί από το υφιστάμενο προσωπικό EY.
Εξωτερικό προσωπικό	Οι πρόσθετες τεχνικές εργασίες με επικεφαλής τη ΓΔ GROW θα καλυφθούν από το υφιστάμενο προσωπικό, το οποίο θα συμπληρωθεί με την υποστήριξη της ΓΔ ENV

- και την τεχνική εμπειρογνωσία του JRC (εφόσον συμφωνηθεί):
- Βελτίωση της μεθοδολογίας καθορισμού των συντελεστών 3R·
  - Βελτιωμένη αξιολόγηση κινδύνου των υπόλοιπων εξαιρέσεων για επικίνδυνες ουσίες με την υποστήριξη του ECHA, μεταφορά των εξαιρέσεων από τον περιορισμό ουσιών που σχετίζονται με μπαταρίες στον κανονισμό για τις μπαταρίες, γενική επανεξέταση και ευθυγράμμιση με τον κανονισμό REACH/«Omnibus»·
  - Προσδιορισμός των απαιτήσεων δυνατότητας αφαίρεσης για μπαταρίες ηλεκτρονικών οχημάτων και κινητήρες ηλεκτροκίνησης, και γενικές πληροφορίες αφαίρεσης για άλλα σχετικά κατασκευαστικά στοιχεία (συμπεριλαμβανομένης της τροποποίησης της επιλεκτικής επεξεργασίας του παραρτήματος I), της επικαιροποίησης των απαιτήσεων ενημέρωσης (υποστήριξη από το JRC)·
  - Προσδιορισμός των απαιτήσεων της στρατηγικής κυκλικότητας·
  - Απαιτήσεις επισήμανσης των πλαστικών μερών (επικαιροποίηση στους 72 μήνες), των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού για τις μπαταρίες και της πράξης για τις κρίσιμες πρώτες ύλες (36 μήνες)·
  - Επικαιροποίηση των μορφοτύπων έγκρισης τύπου και του φακέλου πληροφοριών που πρέπει να παρέχεται στις αρχές έγκρισης τύπου·
  - Ανάπτυξη κριτηρίων για το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος.

Για τη ΓΔ ENV τα πρόσθετα καθήκοντα θα πρέπει να καλυφθούν από πρόσθετες θέσεις CA και END. Για τη ΓΔ ENV αναμένεται 1,0 ΠΠΑ END από το 2024 και μετά, που θα συμπληρωθεί από 0,5 θέσεις ΠΠΑ CA για το 2024, 2,0 θέσεις ΠΠΑ CA το 2025 και 2,5 θέσεις ΠΠΑ CA τόσο το 2026 όσο και το 2027 για την εκτέλεση των τεχνικών εργασιών, με την υποστήριξη του JRC όπου συμφωνήθηκε, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- Κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο πλαστικών, μελέτη σκοπιμότητας για τον καθορισμό στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για τον χάλυβα, ευρύτερη μελέτη τεχνικής και οικονομικής σκοπιμότητας για τις κρίσιμες πρώτες ύλες και άλλα υλικά, μορφότυποι δήλωσης για άλλα υλικά, συμπεριλαμβανομένων των κρίσιμων πρώτων υλών (υποστήριξη από τη ΓΔ GROW και το JRC)·
- Τροποποίηση των υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων για τις εξαγωγές και των κανόνων υπολογισμού για τις επιδόσεις της επεξεργασίας (υποστήριξη από το JRC)·
- Απαιτήσεις ποιότητας για τους φορείς επεξεργασίας και την επεξεργασία μετά τον τεμαχισμό·
- Εναρμονισμένα τέλη διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και εναρμονισμένα κριτήρια για τη διασυνοριακή συνεργασία στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού·
- Κριτήρια για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
- Αξιολόγηση της λειτουργίας της αγοράς ανταλλακτικών (96 μήνες, ρήτρα επανεξέτασης)

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Σταδιακή προσέγγιση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της κατηγορίας οχημάτων και προετοιμασία για επανεξέταση (96 μήνες)</li></ul> <p>Για τη ΓΔ TAXUD προβλέπονται 1,0 ΠΠΑ για το 2025 και 1,5 ΠΠΑ ΣΥ για το 2026 και το 2027 και τα καθήκοντα της ΓΔ MOVE θα καλυφθούν από υφιστάμενο προσωπικό, με τεχνική υποστήριξη από τη ΓΔ ENV (που καλύπτεται από το προσωπικό της ΓΔ ENV που αναφέρεται ανωτέρω):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Εφαρμογή της απαίτησης τεχνικού ελέγχου και διαλειτουργικότητα των πληροφοριών ταξινόμησης οχημάτων·</li><li>- – Ανάπτυξη ΤΠ του συστήματος «ενιαίας θυρίδας» και υποστήριξη της ΓΔ TAXUD για τη διαβίβαση πληροφοριών για τις τελωνειακές αρχές στο πλαίσιο του MOVEHUB·</li></ul>
--	---

### 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).
- συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.
- συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

### 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N <sup>78</sup>	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

<sup>78</sup> Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

### 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις ακόλουθες δημοσιονομικές επιπτώσεις:
  - στους ιδίους πόρους
  - στα λοιπά έσοδα
  - Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Αντίκτυπος της πρότασης/πρωτοβουλίας					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3				
Άρθρο .....									

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

--